



HYVÄKSYTYT TEKSTIT

P8_TA(2015)0375

Autoalan päästömittaukset

Euroopan parlamentin päätöslauselma 27. lokakuuta 2015 autoalan päästömittauksista (2015/2865(RSP))

Euroopan parlamentti, joka

- ottaa huomioon komissiolle osoitetun kysymyksen autoalan päästömittauksista (O-000113/2015 – B8-0764/2015),
- 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 715/2007¹,
- 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/EY²,
- ottaa huomioon tiettyjen ilman epäpuhtauksien kansallisista päästörajoista 23. lokakuuta 2001 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2001/81/EY³,
- ottaa huomioon ilmanlaadusta ja sen parantamisesta 21. toukokuuta 2008 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2008/50/EY⁴,
- ottaa huomioon asetuksen (EY) N:o 443/2009 muuttamisesta uusien henkilöautojen hiilidioksidipäästöjen vähentämistavoitteiden saavuttamista vuoteen 2020 mennessä koskevien keinojen määrittelemiseksi 11. maaliskuuta 2014 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 333/2014⁵,
- ottaa huomioon työjärjestyksen 128 artiklan 5 kohdan ja 123 artiklan 4 kohdan,

¹ EUVL L 171, 29.6.2007, s. 1.

² EUVL L 263, 9.10.2007, s. 1.

³ EYVL L 309, 27.11.2001, s. 22.

⁴ EUVL L 152, 11.6.2008, s. 1.

⁵ EUVL L 103, 5.4.2014, s. 15.

- A. ottaa huomioon, että Yhdysvaltojen liittovaltion ympäristönsuojeluvirasto (EPA) ja Kalifornian ilmanlaadusta vastaava viranomainen (California Air Resource Board, CARB) julkistivat 18. syyskuuta 2015 kumpikin ilmoituksen, jonka mukaan Volkswagen AG, Audi AG ja Volkswagen Group of America -yhtiöt (yhdessä VW-yhtiö) eivät olleet noudattaneet ympäristön pilaamista koskevia sääntöjä; toteaa, että tutkinta alkoi sen jälkeen, kun valtiosta riippumaton järjestö teki yhdessä yliopiston tutkijoiden kanssa tutkimuksen dieselajoneuvon typpioksidipäästöistä (NO_x) ja tämän tutkimuksen tulokset välitettiin EPA:lle ja CARB:ille toukokuussa 2014;
- B. toteaa, että ilman pilaantuminen aiheuttaa yli 430 000 ennen aikaista kuolemantapausta vuosittain ja arviolta 940 miljardin vuotuiset kustannukset sen terveysvaikutusten vuoksi; toteaa, että typpioksidi on merkittävin ilmansaaste, joka aiheuttaa muun muassa syöpää, astmaa ja useita hengityselinsairauksia sekä ympäristön pilaantumista kuten rehevöitymistä ja happamoitumista; toteaa, että dieselajoneuvojen päästöt ovat pääasiallinen typen oksidien lähde kaupunkialueilla Euroopassa; toteaa, että jopa kolmasosa EU:n kaupunkiväestöstä altistuu yhä EU:n asettamia enimmäismääriä tai tavoitearvoja suuremmille ilmansaasteiden tasoille; toteaa, että liikenne on yhä suurin syyllinen kaupunkien huonoon ilmanlaatuun ja siitä seuraaviin terveysvaikutuksiin; ottaa huomioon, että tällä hetkellä yli 20 jäsenvaltiota ei ole pystynyt saavuttamaan ilmanlaatuavoitteita erityisesti kaupunkien saastumisen vuoksi;
- C. ottaa huomioon, että vuodesta 2012 alkaen WHO:n Kansainvälinen syöpätutkimuskeskus (IARC) on luokitellut dieselpakokaasut karsinogeeniksi ja ohjeistanut, että koska dieselpäästöjen hiukkaset aiheuttavat lisää terveyshaittoja, altistumista päästettyjen kemikaalien yhdistelmälle olisi alennettava maailmanlaajuisesti;
- D. ottaa huomioon, että autoteollisuus on yksi keskeisistä kasvun ja innovoinnin lähteistä ja että sen työllistävä vaikutus monissa jäsenvaltiossa on huomattava; katsoo, että ellei päättäväisiin toimiin ryhdytä, tämänhetkinen skandaali uhkaa vaarantaa koko alan maineen ja kilpailukyvyn;
- E. ottaa huomioon, että suurin osa autoteollisuuden alihankkijoista on pieniä ja keskisuuria yrityksiä, ja niiden osuus alan tutkimuksesta ja kehittämisestä on 50 prosenttia; ottaa huomioon, että monilla Euroopan alueiden talouksilla menee hyvin juuri autoteollisuuden ja sen alihankkijoiden ansiosta;
- F. katsoo, että reilu kilpailu myös autonvalmistajien välillä tarkoittaa sitä, että asiakas pystyy valitsemaan tuotteen kattavien ja puolueettomien teknisten tietojen perusteella;
- G. ottaa huomioon, että EU on toteuttanut lukuisia toimia autoteollisuuteen kohdistuvien talouskriisin vaikutusten korjaamiseksi hyödyntämällä valtiontukiin liittyviä käytettävissä olevia välineitä;
- H. toteaa, että kevyiden ajoneuvojen päästöjä koskevassa moottoriajoneuvojen tyyppihyväksynnästä annetussa asetuksessa (parlamentin ja neuvoston joulukuussa 2006 hyväksymä asetus (EY) N:o 715/2007), jossa vahvistetaan Euro 5/6 -päästönormit, edellytetään valmistajia varustamaan ajoneuvonsa siten, että ne täyttävät päästövaatimukset ”tavanomaisessa käytössä” (5 artiklan 1 kohta);
- I. toteaa, että asetuksessa (EY) N:o 715/2007 (5 artiklan 2 kohta) kielletään nimenomaisesti käyttämästä estolaitetta, jolla tarkoitetaan ”rakenteeseen kuuluvaa

laitetta, joka havainnoi lämpötilaa, ajoneuvon nopeutta, moottorin pyörimisnopeutta ja/tai kuormitusta, vaihdetta, imusarjan painetta tai jotain muuta parametria aktivoitakseen, muuttaakseen, viivästääkseen tai poistaakseen päästöjenrajoitus- tai pakokaasujen jälkikäsitelyjärjestelmän jonkin osan toiminnan ja vähentää päästöjenrajoitusjärjestelmän tehokkuutta sellaisissa olosuhteissa, joiden voidaan kohtuudella odottaa esiintyvän ajoneuvon tavanomaisen toiminnan ja käytön aikana”; katsoo, että jäsenvaltioiden velvollisuutena on panna tämä kielto täytäntöön; ottaa huomioon, että asetuksessa nimenomaisesti kehoitetaan komissiota ottamaan käyttöön testejä ja toteuttamaan estolaitteiden käyttöä koskevia toimia;

- J. ottaa huomioon, että kulutustavaroiden kauppaa ja niihin liittyviä takuita koskevista tietyistä seikoista annetun direktiivin (1999/44/EY) mukaisesti kuluttajilla on tuotteen ostamisen jälkeen oikeus vähintään kahden vuoden takuuajaksi, ja ottaa huomioon, että myyjän on luovutettava kulutustavarat kuluttajalle kauppasopimuksen mukaisina; ottaa huomioon, että jos nämä ehdot eivät täyty, kuluttajalla on oikeus saada ilmaiseksi suoritettu korjaus tai ilmaiseksi annettu korvaava tavara tai hinnanalennus;
- K. ottaa huomioon, että kuluttajien oikeuksia koskevan direktiivin (2011/83/EU) mukaisesti tuotteen pääasiallisia ominaisuuksia koskevat tiedot on annettava ennen sopimuksen tekemistä elinkeinonharjoittajan toimitiloissa tai niiden ulkopuolella tai ennen etäsopimuksen tekemistä, ja jäsenvaltioiden on säädettävä direktiivin säännösten noudattamatta jättämiseen sovellettavista tehokkaista, oikeasuhteisista ja varoittavista seuraamuksista;
- L. ottaa huomioon, että sopimattomia kaupallisia menettelyjä koskevassa direktiivissä (2005/29/EY) kielletään erityisesti toiminta, joka ”vääristää olennaisesti tai on omiaan vääristämään olennaisesti menettelyn saavutettavissa tai kohteena olevan keskivertokuluttajan taloudellista käyttäytymistä tuotteeseen nähden”, ja säädetään, että kaupallisiin menettelyihin, joita pidetään kaikissa olosuhteissa sopimattomina, kuuluu ”elinkeinonharjoittajan perätön väite, että julkinen tai yksityinen elin on hyväksynyt tai sallinut elinkeinonharjoittajan toiminnan (tämän kaupalliset menettelyt mukaan lukien) tai tuotteen tai antanut tälle/sille luvan taikka tällaisen väitteen esittäminen ilman, että noudatetaan hyväksymiseen, sallimiseen tai luvan antamiseen liittyviä ehtoja”, ja vaaditaan jäsenvaltioita säätämään tehokkaita, oikeasuhteisia ja varoittavia seuraamuksia;
- M. ottaa huomioon, että dieselajoneuvojen typpioksidipäästöjen (NO_x) Euro 5 -normin mukainen raja-arvo on 180 mg/km ja sitä sovelletaan 1. syyskuuta 2009 ja 1. syyskuuta 2014 välisenä aikana tyyppihyväksytyihin ajoneuvoihin sekä kaikkiin 1. tammikuuta 2011 ja 1. syyskuuta 2015 välisenä aikana myytyihin ajoneuvoihin, ja toteaa, että vastaava Euro 6 -normin mukainen raja-arvo on 80 mg/km, jota sovelletaan uusiin moottorityyppeihin 1. syyskuuta 2014 alkaen ja kaikkiin 1. syyskuuta 2015 ja sen jälkeen myytyihin ajoneuvoihin; ottaa huomioon, että Euro 6 -normin ajoneuvoille, jotka on otettu käyttöön ennen kuin normin raja-arvosta tuli lakisääteinen, myönnettiin verohelpotuksia useissa jäsenvaltioissa; ottaa huomioon riippumattomien testien vahvistaneen, että tavanomaisessa käytössä raja-arvoihin ja ajoneuvon todellisiin päästöihin liittyi huomattavia epäsäännönmukaisuuksia kummankin normin osalta;

- N. ottaa huomioon, että komission yhteisen tutkimuskeskuksen analyysissä vuonna 2011¹ esitettiin johtopäätös, jonka mukaan kannettavilla päästöjenmittausjärjestelmillä mitatut dieselajoneuvojen NO_x-päästöt olivat huomattavasti suuremmat kuin asianomaisissa Euro 3 – Euro 5 -normeissa on sallittu: ne olivat 2–4 kertaa suuremmat, kun kyse oli NO_x-päästöjen keskiarvosta koko testireitin aikana, ja jopa 14 kertaa suuremmat yksittäisissä testivaiheissa; ottaa huomioon, että toisessa vuonna 2013 julkaistussa yhteisen tutkimuskeskuksen tutkimuksessa² pääteltiin, että Euro 6 -normin ajoneuvojen päästöt voivat jopa ylittää Euro 5 -normin ajoneuvojen päästöt; ottaa huomioon, että vuonna 2014 tehdyissä tutkimuksissa todettiin, että testattujen dieselajoneuvojen keskimääräiset NO_x-päästöt maantieajossa olivat noin seitsemän kertaa suuremmat kuin Euro6 -normissa vahvistetut raja-arvot;
- O. toteaa, että VW-yhtiö on myöntänyt asentaneensa estolaitteen ainakin 11 miljoonaan maailmanlaajuisesti myymäänsä dieselajoneuvoon; toteaa, että VW-yhtiö on ilmoittanut, että se kutsuu takaisin 8,5 miljoonaa VW-dieselajoneuvoa EU:ssa Saksan liittotasavallan ajoneuvoviranomaisen päätöksen seurauksena;
- P. toteaa, että tämä todettu päästöjen ja todellisuuden välinen kuilu voi johtua EU:ssa tällä hetkellä käytettävästä puutteellisesta testausmenettelystä, joka ei edusta tavanomaisia ajo-olosuhteita, ja estolaitteiden käytöstä; katsoo, että ajoneuvojen testausmenettelyn luotettavuus ja varmuus on ratkaisevan tärkeää päästörajoitusten noudattamisen ja näin ollen kansanterveyden ja ympäristön suojelun kannalta EU:ssa;
- Q. toteaa, että asetuksen (EY) N:o 715/2007 14 artiklan 3 kohdassa veloitetaan komissio seuraamaan päästöjen mittaamisessa käytettäviä testisyklejä ja, jos testit eivät enää ole asianmukaisia, mukauttamaan niitä vastaamaan tieliikenteessä ajamisesta todellisuudessa syntyviä päästöjä; toteaa, että tällaista mukauttamista ei ole vielä tapahtunut; ottaa huomioon, että komissio on kuitenkin tällä hetkellä valmistelemassa todellisissa ajo-olosuhteissa syntyviin päästöihin (RDE) perustuvaa uutta testisykliä;
- R. toteaa, että tuotannon vaatimustenmukaisuutta ja käytönaikaista vaatimustenmukaisuutta koskeviin testeihin ei ole unionin tasolla sovellettu yhteisiä vaatimuksia, vaikka komissiolle on annettu valtuudet vahvistaa tällaisia menettelyjä koskevat erityisvaatimukset komiteamenettelyllä; ottaa huomioon, että tämän seurauksena tuotannon vaatimustenmukaisuutta ja käytönaikaista vaatimustenmukaisuutta koskevien veloitteiden noudattamista ei yleensä valvota asianmukaisesti; ottaa huomioon, että toimivaltaisten tyyppihyväksyntäviranomaisten soveltamia testejä ja niiden tuloksia koskevien tietojen ilmoittamista komissiolle, muiden jäsenvaltioiden tyyppihyväksyntäviranomaisille tai muille asianosaisille tahoille ei vaadita;
- S. ottaa huomioon, että voimassa olevassa unionin tyyppihyväksyntäjärjestelmässä komissio tai muiden jäsenvaltioiden viranomaiset eivät voi tarkastella uudelleen tyyppihyväksyntöjä tai vaatimustenmukaisuustodistuksia tai vetää ajoneuvoja pois markkinoilta tai keskeyttää niiden saattamista markkinoille, jos niille on myönnetty tyyppihyväksyntä jossakin toisessa jäsenvaltiossa; toteaa, että nykyisen järjestelmän mukaisesti ei ole olemassa kansallisten tyyppihyväksyntäviranomaisten suorittamia

¹ Analysing on-road emissions of light-duty vehicles with Portable Emission Measurement Systems (PEMS), yhteinen tutkimuskeskus 2011.

² A complementary emissions test for light-duty vehicles: Assessing the technical feasibility of candidate procedures, yhteinen tutkimuskeskus 2013.

testejä koskevaa valvontaa, jolla varmistettaisiin, että kaikki viranomaiset noudattaisivat EU:n yhteisiä sääntöjä eivätkä syyllistyisi vilpilliseen kilpailuun alentamalla vaatimustasoa;

- T. ottaa huomioon, että komissio on parhaillaan arvioimassa uudelleen tyyppihyväksynnän oikeudellista kehystä; katsoo, että tämä uudelleenarviointi on äärimmäisen tärkeä kuluttajien luottamuksen palauttamiseksi päästö- ja polttoaineenkulutustesteihin;
- U. ottaa huomioon, että dieselhenkilöajoneuvojen NO_x-päästöjen hallintaan nykyisin käytettävät järjestelmät perustuvat kolmeen pääteknologiaan: moottorin sisäiset muutokset yhdessä pakokaasujen kierrätyksen (EGR), puhtaan palamisen NO_x-katalysaattoreiden (LNT (lean NO_x trap)) tai valikoivan katalyyttisen vähentämisen (SCR) kanssa; ottaa huomioon, että Euro 6 -normin raja-arvojen täyttämiseksi useimpiin ajoneuvoihin on asennettu vähintään kaksi kolmesta teknologiasta; ottaa huomioon, että kaikki nämä tekniikat voidaan deaktivoida ohjelmistopohjaisilla estolaitteilla;
- V. ottaa huomioon, että estolaitteilla varustettujen ajoneuvojen päästönormien noudattamisen varmistaminen edellyttää laitteen poistamista, päästöjä valvovan järjestelmän ohjelmistoon tehtäviä muutoksia ja moottoriteknologiasta riippuen myös komponenttien vaihtoja; ottaa huomioon, että ajoneuvoihin jo asennettujen päästöjä valvovien järjestelmien suorituskykyä voidaan parantaa poistamalla estolaitteet, uudelleenohjelmoimalla ja uudelleenkalibroimalla;
- W. ottaa huomioon, että testitulosten ja normaalissa käytössä olevien ajoneuvojen suorituskyvyn väliset erot eivät rajoitu typpioksideihin vaan koskevat myös muita epäpuhtauksia ja hiilidioksidia; ottaa huomioon, että riippumattomien tutkimusten mukaan henkilöautojen virallisten ja todellisten hiilidioksidipäästöjen ero Euroopassa oli 40 prosenttia vuonna 2014;
- X. katsoo, että siirtyminen uuteen WLTP-testimenettelyyn (Worldwide Harmonised Light Duty Test Procedure) EU:ssa vaatii valmistajien nykyisen autokannan keskimääräisten hiilidioksidipäästötavoitteiden mukauttamista uuteen testiin;
 - 1. tuomitsee voimakkaasti autonvalmistajien tekemät petokset ja kehottaa yrityksiä ottamaan täyden vastuun toimistaan ja tekemään tutkimuksissa täysimääräisesti yhteistyötä viranomaisten kanssa; pitää valitettavana, että miljoonia kuluttajia on petetty ja johdettu harjaan yrityksen ajoneuvojen päästöjä koskevilla virheellisillä tiedoilla;
 - 2. katsoo, että jos väärinkäytökset osoitetaan toteen, kuluttajien oikeussuojakeinoista olisi tiedotettava selkeästi ja ne olisi pantava täytäntöön pikaisesti ilman kuluttajille aiheutuvaa lisävahinkoa;
 - 3. pitää valitettavana, että liialliset päästöt ovat voineet aiheuttaa tarpeettomia ennenaikaisia kuolemantapauksia, haitallisia vaikutuksia ihmisten terveydelle sekä ympäristövahinkoja;
 - 4. pitää välttämättömänä, että komissio ja jäsenvaltiot palauttavat nopeasti kuluttajien luottamuksen konkreettisilla toimenpiteillä ja tekevät kaiken mahdollisen tilanteen rauhoittamiseksi; korostaa solidaarisuuttaan työntekijöitä kohtaan ja on huolissaan hankintaketjuun ja erityisesti pk-yrityksiin kohdistuvista vaikutuksista, sillä ne ovat tällä hetkellä täysin syyttöminä valtaviin haasteiden edessä tämän petoksen vuoksi;

painottaa, että työntekijät eivät lopulta saa olla niitä, jotka maksavat päästömittausten peukaloinnin hinnan;

5. korostaa, että valmistajien on osinkojen jakamisen sijasta käytettävä omia taloudellisia resurssejaan, mukaan luettuna jakamaton voitto, täyttämään mahdollisimman suuri osa sovellettavan lainsäädännön rikkomisesta aiheutuvista kustannuksista ennen mahdollisten irtisanomisten harkitsemista;
6. on vakavasti huolissaan viiveestä jäsenvaltioiden viranomaisten ja komission toimiin ryhtymisen ja niiden todisteiden esittämisen välillä, joiden mukaan unionin vahvistetut päästöjen raja-arvot ylittyvät ajoneuvoilta normaalissa käytössä vakavasti ja jatkuvasti;
7. muistuttaa, että dieselautojen kilometrikohtaiset hiilidioksidipäästöt ovat alhaisemmat kuin vastaavilla bensiinikäyttöisillä autoilla ja että ne ovat valmistajille merkittävä keino saavuttaa EU:n autokannan vuoden 2021 keskimääräiset hiilidioksidipäästötavoitteet; muistuttaa, että niillä on yhä merkittävä asema vuoden 2021 jälkeisten tavoitteiden saavuttamisessa, mutta painottaa, että valmistajien on käytettävä saatavilla olevaa puhdasta teknologiaa typen oksidien ja pienhiukkasten sekä muiden epäpuhtauksien vähentämiseksi;
8. kehottaa komissiota ja jäsenvaltioita olemaan täysin avoimia siitä, mitä ne tietävät näistä rikkomuksista, ja toimista, joita ne ovat toteuttaneet niiden korjaamiseksi; kehottaa tutkimaan perinpohjaisesti komission ja jäsenvaltioiden roolin ja vastuun pitäen muun muassa mielessä komission yhteisen tutkimuskeskuksen vuonna 2011 laatimassa raportissa havaitut ongelmat;
9. kehottaa komissiota tehostamaan kestäväää ja resurssitehokasta maantieliikenteen ja muiden liikennemuotojen järjestelmää koskevan unionin strategian täytäntöönpanoa ja lopettamaan vaiheittain nykyisen, fossiilisiin polttoaineisiin perustuvan järjestelmän käytön sekä siirtymään vedyin, sähköin ja paineilman kaltaisten uusien teknologioiden ja energialähteiden käyttöön;
10. panee tyytyväisenä merkille, että useat jäsenvaltiot ja muutkin maat eri puolilla maailmaa ovat käynnistäneet ajoneuvojen päästötestien tulosten manipulointia koskevia tutkimuksia; tukee komission kansallisille tarkastusviranomaisille esittämää kehoitusta ryhtyä eri merkkisten ja mallisten ajoneuvojen laajoihin tarkastuksiin; katsoo, että komission olisi oltava mukana kaikissa tällaisissa tutkimuksissa; vaatii, että tutkimukset on tehtävä avoimesti ja tehokkaasti siten, että mahdollisesta vaatimustenmukaisuuden puuttumisesta suoraan kärsivät kuluttajat pidetään hyvin tilanteen tasalla;
11. vaatii, että komissio raportoi parlamentille tutkimusten tuloksista kirjallisesti 31. maaliskuuta 2016 mennessä;
12. vaatii, että jos estolaitteita löytyy, jäsenvaltioiden viranomaiset toteuttavat kaikki tarvittavat toimenpiteet tilanteen korjaamiseksi ja soveltavat asiaankuuluvia seuraamuksia direktiivin 2007/46/EY 30 artiklan ja asetuksen (EY) N:o 715/2007 10 artiklan mukaisesti;
13. kiinnittää huomiota ympäristövaliokunnan 15. heinäkuuta 2015 hyväksymään Girlingin mietintöön (tiettyjen ilman epäpuhtauksien kansallisista päästörajoista, A8-0249/2015) ja erityisesti komissiolle ja jäsenvaltioille esitettyyn pyyntöön saattaa viipymättä

valmiiksi valmisteilla oleva ehdotus asetukseksi uusista euro 6 -tason päästöistä todellisissa ajo-olosuhteissa (RDE);

14. kehottaa komissiota hyväksymään ja panemaan täytäntöön uuden todellisissa ajo-olosuhteissa syntyviin päästöihin perustuvan testisyklin viipymättä ja saattamaan sen sääntelytarkoituksissa voimaan; pitää myönteisenä parlamentin ympäristön, kansanterveyden ja elintarvikkeiden turvallisuuden valiokunnan 23. syyskuuta 2015 hyväksymää mietintöä maantieajoneuvojen epäpuhtauspäästöjen vähentämisestä (Deßin mietintö, A8-0270/2015) ja erityisesti vaatimusta, jonka mukaan komission on esitettävä ”vuoteen 2017 mennessä todellisten ajo-olosuhteiden päästötestin kaikille vuodesta 2015 alkaen tyyppihyväksytyille tai rekisteröidyille ajoneuvoille sen varmistamiseksi, että päästöjenrajoitusjärjestelmät ovat tehokkaita ja mahdollistavat sen, että ajoneuvot ovat tämän asetuksen ja sen täytäntöönpanotoimenpiteiden mukaisia, ja että vaatimustenmukaisuuden tunnusluku vastaa vain käytössä olevan päästömittausmenettelyn mahdollisia toleransseja”; kehottaa jäsenvaltioita ja komissiota sopimaan nopeasti testisykliä koskevista puitteista tällä perusteella;
15. panee merkille, että komission nykyisten suunnitelmien mukaisesti todellisissa ajo-olosuhteissa syntyviin päästöihin perustuvaa testisykliä käytettäisiin ainoastaan NO_x-päästöihin; kehottaa toteuttamaan RDE-testit kaikkien epäpuhtauksien osalta;
16. pitää valitettavana komiteamenettelyssä olevan RDE-testausta koskevan ehdotuksen käsittelyn puutteellista avoimuutta ja erityisesti sitä, että komissio ei ole välittänyt tietoja Euroopan parlamentille samanaikaisesti kuin jäsenvaltioiden edustajille; kehottaa komissiota toimittamaan kaikki olennaiset asiakirjat parlamentille tasavertaisesti jäsenvaltioiden kanssa ja erityisesti julkaisemaan moottoriajoneuvoja koskevalle tekniselle komitealle tarkoitetut valmisteluasiakirjat, jotka liittyvät uuden RDE-testin hyväksymiseen;
17. korostaa, että unionin nykyistä tyyppihyväksyntäjärjestelyä on vahvistettava merkittävästi, mukaan luettuna unionin valvonnan lisääminen erityisesti unionissa myytyjen ajoneuvojen markkinavalvonnan, koordinoinnin ja jälkitarkastelujärjestelmän osalta, valtuudet vaatia jäsenvaltioita aloittamaan yleisiin varoituksiin perustuvat valvontamenettelyt sekä mahdollisuus hyväksyä asianmukaisia toimenpiteitä EU:n lainsäädännön rikkomuksiin liittyvissä tapauksissa;
18. kehottaa komissiota suunnittelemaan uudelleen nykyisen tyyppihyväksyntäjärjestelmän, jotta voidaan taata, että komissio voi tarkastaa riippumattomasti ja mahdollisesti arvioida uudelleen kansallisten toimivaltaisten viranomaisten myöntämät tyyppihyväksynät ja vaatimustenmukaisuustodistukset, ja varmistaa yhdenvertaiset toimintaedellytykset koko EU:ssa ja että EU:n asetukset voidaan panna tehokkaasti täytäntöön ja täytäntöönpanotoimien puutteet voidaan korjata lisäämättä hallinnollista rasiutusta tarpeettomasti;
19. kehottaa sen vuoksi harkitsemaan EU:n tason valvontaviranomaisen perustamista;
20. pitää erittäin tärkeänä, että komissiolle ja kaikille jäsenvaltioiden toimivaltaisille viranomaisille annetaan oikeus arvioida uudelleen tyyppihyväksyntää ja vaatimustenmukaisuustodistusta sekä vaatia markkinoilta vetämistä ja estää markkinoille saattaminen ajoneuvoilta, jos niillä on todisteita siitä, että Euro 5/6 -asetuksen mukaisia unionin päästörajoja ei noudateta, tai kun poiketaan muista tyyppihyväksyntäjärjestelyssä asetetuista vaatimuksista;

21. katsoo, että tyyppihyväksyntädirektiivin tulevassa tarkastelussa on harkittava tuotannon vaatimustenmukaisuuden laajentamista ja tarkentamista, jotta varmistetaan, että uusista malleista otetaan tuotantolinjoilta satunnaisesti riittävä ja edustava näyte, joka testataan riippumattomasti RDE-testejä käyttäen vuosittain, jotta voidaan varmistaa, täyttävätkö ne epäpuhtauksia ja hiilidioksidia koskevat EU:n raja-arvot; kehottaa lisäksi parantamaan jo liikennekäytössä olevien ajoneuvojen käytön aikaista testausta RDE-menettelyn pohjalta, jotta varmistetaan erilaisia ajokilometrejä taittaneiden ajoneuvojen käytön aikainen vaatimustenmukaisuus asetuksessa vaaditulla tavalla; kehottaa parantamaan käytön aikaista valvontaa katsastusjärjestelmillä, jotta voidaan havaita ja korjata ajoneuvot, joiden ei katsota vastaavan unionin lainsäädäntöä;
22. kehottaa kansallisia viranomaisia omaksumaan ankaran linjan niin kutsuttua ajoneuvojen testauksen optimointia kohtaan, jonka yhteydessä käytetään yleisesti renkaiden ylipaineistamista, taustapeilien poistamista, aerodynamiikkaa parantavaa korin rakojen teippausta, moottorin ja vaihteiston erityisvoiteluaineita (joita ei muutoin käytetä moottoreissa), stereoiden kaltaisten lisävarusteiden poistamista ja ajoneuvon testausta korkeimmassa sallitussa lämpötilassa, mikä korostaa laboratorio-oloissa aikaansaattujen ja kuluttajan maantiellä kokemien tulosten välisiä eroja;
23. korostaa, että kuluttajien on voitava helposti käyttää direktiivien 1999/44/EY, 2005/29/EY ja 2011/83/EU mukaisia oikeuksiaan;
24. kehottaa komissiota kilpailusta EU:n sisämarkkinoilla vastaavana toimielimenä varmistamaan yhdessä kansallisten tarkastusviranomaisten kanssa yhdenvertaiset toimintaedellytykset markkinoita palvelevien kilpailijoiden välillä;
25. muistuttaa, että unionin sisämarkkinoiden toimintaa koskeva EU:n lainsäädäntö on saatettava osaksi kansallista lainsäädäntöä ja pantava täytäntöön täysimääräisesti ja perusteellisesti kaikissa jäsenvaltioissa, ja kehottaa EU:n ja kansallisia markkinavalvontaviranomaisia tutkimaan tehokkaasti kaikki petosväitteet;
26. pyytää komissiota varmistamaan, että EU:n autojen merkintöjä koskevan direktiivin 1999/94/EY mukaisesti kuluttajille annetut tiedot ovat tarkkoja, asiaan liittyviä ja vertailukelpoisia; katsoo, että merkintöjen olisi perustuttava päästöarvoihin ja polttoainetehokkuuteen, jotka vastaavat tosielämän ajo-olosuhteita;
27. on huolissaan testituloksissa ilmoitettujen ja todellisissa ajo-olosuhteissa mitattujen hiilidioksidipäästöjen välisestä epäsuhdasta; kehottaa siksi sopimaan nopeasti WLTP-vastaavuudesta autokannan hiilidioksiditavoitteiden keskiarvon osalta noudattaen asianmukaisesti vaatimustason vertailukelpoisen tiukkuuden periaatetta mutta käyttämättä nykyisen testimenettelyn epäoikeudenmukaista joustavuutta, jotta vuoden 2021 tavoitteita ei vesitetä;
28. kehottaa komissiota ottamaan huomioon nykyiset paljastukset, kun se laatii uusia toimintamalleja kestävän liikenteen alalla; pyytää komissiota ryhtymään lisätoimenpiteisiin kestävää ja resurssitehokasta maantiiliikenteen ja muiden liikennemuotojen järjestelmää koskevan EU:n strategian tehostamiseksi; viittaa komission valkoisessa kirjassa ”Yhtenäistä Euroopan liikennealuetta koskeva etenemissuunnitelma – Kohti kilpailukykyistä ja resurssitehokasta liikennejärjestelmää” vuonna 2011 vahvistettuun lähestymistapaan ja korostaa sen huomattavia mahdollisia vaikutuksia liikenteen todellisten päästöjen vähentämiseen ja kaupunkiliikenteen

parantamiseen; kehottaa komissiota edistämään entistä ponnekkammin valkoisessa kirjassa ehdotettuja toimenpiteitä ja kannustaa jäsenvaltioita tukemaan tätä;

29. kehottaa puhemiestä välittämään tämän päätöslauselman neuvostolle ja komissiolle sekä jäsenvaltioiden hallituksille ja parlamenteille.