



Zittingsdocument

B8-0177/2017

2.3.2017

ONTWERPAANBEVELING VAN HET EUROPEES PARLEMENT AAN DE RAAD EN DE COMMISSIE

ingediend overeenkomstig artikel 198, lid 12, van het Reglement

naar aanleiding van het onderzoek naar emissiemetingen in de
automobielsector
(2016/2908(RSP))

Kathleen Van Brempt, Jens Gieseke, Gerben-Jan Gerbrandy
namens de Enquêtecommissie emissiemetingen in de automobielsector

Ontwerpaanbeveling van het Europees Parlement aan de Raad en de Commissie naar aanleiding van het onderzoek naar emissiemetingen in de automobielsector (2016/2908(RSP))

Het Europees Parlement,

- gezien artikel 226 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU),
- gezien Besluit 95/167/EG, Euratom, EGKS van het Europees Parlement, de Raad en de Commissie van 19 april 1995 tot vaststelling van de wijze van uitoefening van het enquêterecht van het Europees Parlement¹,
- gezien zijn Besluit (EU) 2016/34 van 17 december 2015 over de instelling, de bevoegdheden, het aantal leden en de duur van het mandaat van de enquêtecommissie naar emissiemetingen in de automobielsector²,
- gezien Verordening (EG) nr. 715/2007 van het Europees Parlement en de Raad van 20 juni 2007 betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen met betrekking tot emissies van lichte personen- en bedrijfsvoertuigen (Euro 5 en Euro 6) en de toegang tot reparatie- en onderhoudsinformatie³,
- gezien Richtlijn 2007/46/EG van het Europees Parlement en de Raad van 5 september 2007 tot vaststelling van een kader voor de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en van systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd⁴,
- gezien Richtlijn 2008/50/EG van het Europees Parlement en de Raad van 21 mei 2008 betreffende de luchtkwaliteit en schonere lucht voor Europa⁵,
- gezien zijn resolutie van 27 oktober 2015 over emissiemetingen in de automobielsector⁶,
- gezien zijn resolutie van 13 september 2016 over het onderzoek naar emissiemetingen in de automobielsector (interimverslag)⁷,
- gezien het eindverslag van de enquêtecommissie naar emissiemetingen in de automobielsector (A8-XXXX/2016),
- gezien de ontwerpaanbeveling van de enquêtecommissie naar emissiemetingen in de

¹ PB L 113 van 19.5.1995, blz. 1.

² PB L 10 van 15.1.2016, blz. 13.

³ PB L 171 van 29.6.2007, blz. 1.

⁴ PB L 263 van 9.10.2007, blz. 1.

⁵ PB L 152 van 11.6.2008, blz. 1.

⁶ Aangenomen teksten, P8_TA(2015)0375.

⁷ Aangenomen teksten, P8_TA(2016)0322.

automobielsector,

- gezien artikel 198, lid 12, van zijn Reglement,
- A. overwegende dat artikel 226 van het VWEU een juridische basis verschaft voor de instelling door het Europees Parlement van een tijdelijke enquêtecommissie voor het onderzoeken van vermeende inbreuken of gevallen van wanbeheer bij de toepassing van het recht van de Unie, onverminderd de jurisdictie van nationale of Unierechtbanken, en overwegende dat dit een belangrijk onderdeel vormt van de toezichthoudende bevoegdheden van het Parlement;
- B. overwegende dat het Parlement op basis van een voorstel van de Conferentie van voorzitters op 17 december 2015 heeft besloten een enquêtecommissie in te stellen voor het onderzoeken van vermeende tekortkomingen bij de toepassing van het recht van de Unie met betrekking tot emissiemetingen in de automobielsector, en dat deze commissie aanbevelingen zou doen die zij in dit verband noodzakelijk acht;
- C. overwegende dat de enquêtecommissie op 2 maart 2016 met haar werkzaamheden is begonnen en haar eindverslag, met daarin een beschrijving van de gevolgde methodologie en de conclusies van haar onderzoek, op 28 februari 2017 heeft goedgekeurd;
- D. overwegende dat het marktaandeel van op diesel rijdende personenwagens de laatste decennia in de Europese Unie is toegenomen en een niveau heeft bereikt waarop deze wagens in bijna elke lidstaat meer dan de helft van de nieuwe verkochte personenwagens uitmaken; overwegende dat deze aanhoudende stijging van het marktaandeel van dieselveertuigen ook het gevolg is van het klimaatbeleid van de EU, aangezien dieseltechnologie op het gebied van CO₂-uitstoot een voorsprong heeft op benzinemotoren; overwegende dat dieselmotoren in vergelijking met benzinemotoren tijdens de verbranding veel meer andere verontreinigende stoffen dan CO₂ voortbrengen die een grote en rechtstreeks schadelijke invloed hebben op de volksgezondheid, zoals NO_x, SO_x en fijnstof; overwegende dat er technologieën bestaan en op de markt beschikbaar zijn die deze verontreinigende stoffen beperken;
- E. overwegende dat er technologie bestaat om aan de Euro 6 NO_x-normen voor dieselveertuigen te voldoen, ook in reële rijomstandigheden, zonder nadelige gevolgen voor de CO₂-emissies;
- F. overwegende dat de beste praktijken uit de VS, met striktere emissienormen voor zowel benzine- als dieselveertuigen en een strikter handhavingsbeleid, een norm aanreiken die de EU moet nastreven;
- G. overwegende dat de bescherming van de volksgezondheid en het milieu een gedeelde maatschappelijke zorg en verantwoordelijkheid moet zijn, waarin alle belanghebbenden, ook de automobielsector, een belangrijke rol spelen;
- 1. verzoekt zijn Voorzitter de nodige maatregelen te nemen om het eindverslag van de enquêtecommissie overeenkomstig artikel 198, lid 11, van zijn Reglement en artikel 4, lid 2, van Besluit 95/167/EG openbaar te maken;

2. verzoekt de Raad en de Commissie erop toe te zien dat de conclusies in het eindverslag overeenkomstig Besluit 95/167/EG terdege ter harte worden genomen en dat de aanbevelingen daadwerkelijk worden opgevolgd;
3. verzoekt de Commissie om uiterlijk 18 maanden na de goedkeuring van deze aanbeveling, en op regelmatige tijdstippen daarna, aan het Europees Parlement een uitvoerig verslag voor te leggen over de maatregelen die de Commissie en de lidstaten hebben genomen naar aanleiding van de conclusies en aanbevelingen van de enquêtecommissie;
4. verzoekt zijn Voorzitter de Commissie milieu, volksgezondheid en voedselveiligheid, de Commissie industrie, onderzoek en energie, de Commissie interne markt en consumentenbescherming, en de Commissie vervoer en toerisme overeenkomstig artikel 198, lid 13, van het Reglement te gelasten toe te zien op het gevolg dat aan de conclusies en de aanbevelingen in het eindverslag wordt gegeven;
5. verzoekt zijn Voorzitter de Commissie constitutionele zaken te gelasten gevolg te geven aan de aanbevelingen van de enquêtecommissie wat betreft de beperkingen van het enquêterecht van het Parlement;

Laboratoriumproeven en reële emissies

6. verzoekt de Commissie haar interne werkwijze zodanig aan te passen dat, overeenkomstig het beginsel van collectieve verantwoordelijkheid, de portefeuille van één enkele commissaris (en één enkel Directoraat-Generaal) tegelijkertijd ook de verantwoordelijkheid voor wetgeving op het gebied van de luchtkwaliteit en voor maatregelen voor het aanpakken van de bronnen van vervuilende emissies omvat; roept de Commissie op om meer personeel en technische middelen ter beschikking te stellen voor voertuigen, voertuigsystemen en technologieën voor emissiecontroles, en verzoekt het Gemeenschappelijk Centrum voor onderzoek (GCO) zijn interne technische expertise verder te verbeteren;
7. verzoekt de Commissie daartoe haar interne structuur te veranderen en haar taakverdeling aan te passen zodat alle wetgevende verantwoordelijkheden op het gebied van voertuigemissies die momenteel door het directoraat-generaal Interne Markt, Industrie, Ondernemerschap en Kmo's (DG GROW) worden bekleed, worden overgedragen aan het directoraat-generaal Milieu (DG ENV);
8. verzoekt de Commissie ervoor te zorgen dat het GCO over voldoende personeel en technische expertise, alsook de nodige autonomie beschikt, bijvoorbeeld door maatregelen te nemen die bewerkstelligen dat de bedoelde kennis op het gebied van voertuig- en emissietechnologie binnen het Centrum behouden blijft; neemt er nota van dat het GCO in het kader van het voorstel voor een nieuwe verordening betreffende toezicht op de markt en typegoedkeuring mogelijkwijs nieuwe verantwoordelijkheden krijgt op het vlak van het verifiëren van de inachtneming van vereisten;
9. verzoekt om alle testresultaten van het GCO volledig en zonder anonimisering openbaar te maken via een gegevensbank; verzoekt het laboratorium voor voertuigemissies (VELA) van het GCO voorts om verslag uit te brengen aan een raad van toezichthouders waarin vertegenwoordigers van de lidstaten en organisaties voor

milieu- en gezondheidsbescherming zetelen;

10. verzoekt beide takken van de wetgevingsautoriteit in het kader van de lopende herziening van Verordening (EG) nr. 715/2007 te waarborgen dat de maatregelen uit hoofde van de artikelen 5, lid 3, en 14, die tot doel hebben bepaalde niet-essentiële onderdelen van de wetgevingshandeling te wijzigen, middels gedelegeerde handelingen worden vastgesteld, teneinde voor passend toezicht door het Parlement en de Raad te zorgen, én de kans op buitensporige vertragingen bij de vaststelling van de bedoelde maatregelen te reduceren; verzet zich er met klem tegen dat de maatregelen in kwestie middels uitvoeringshandelingen zouden worden vastgesteld;
11. dringt erop aan het 3e en 4e pakket "emissietests in reële rijomstandigheden" snel goed te keuren, ter aanvulling van het regelgevingskader voor de nieuwe typegoedkeuringsprocedure, en dit regelgevingskader snel ten uitvoer te leggen; herinnert eraan dat de "emissietests in reële rijomstandigheden" de verschillen tussen de emissies die in een laboratorium worden gemeten en die op de weg worden gemeten alleen daadwerkelijk zullen kunnen verkleinen indien met zorgvuldig ontwikkelde testspecificaties en beoordelingsprocedures wordt gewerkt en indien een breed scala aan rijomstandigheden wordt bestreken, waaronder temperatuur, motorbelasting, voertuigsnelheid, hoogte, type rijweg en andere parameters die voor het rijden in de Unie te vinden zijn;
12. neemt nota van de actie gericht op de nietigverklaring van het 2e pakket voor emissietests in reële rijomstandigheden van verschillende EU-steden, die aanvoeren dat de Commissieverordening, doordat zij nieuwe, hogere drempels voor NO_x-emissies bevat, een essentieel element van een basishandeling wijzigt en daardoor inbreuk maakt op een essentiële procedurevereiste en op de bepalingen van de Richtlijn betreffende de luchtkwaliteit (2008/50/EG) met betrekking tot de beperking van de maximale stikstofemissieniveaus voor dieselveertuigen;
13. verzoekt de Commissie met klem de conformiteitsfactor voor "emissietests in reële rijomstandigheden" voor NO_x-emissies in 2017 opnieuw tegen het licht te houden, zoals voorzien in het 2e pakket voor deze tests; verzoekt de Commissie voorts de conformiteitsfactor jaarlijks te herzien, in overeenstemming met de technologische ontwikkeling, teneinde deze factor zo spoedig mogelijk zo dicht mogelijk bij 1 te brengen, en daarbij alleen rekening te houden met de meetonzekerheid van het Draagbaar emissiemeetsysteem (PEMS);
14. verzoekt de Commissie de toepasselijke Uniewetgeving aan een beoordeling te onderwerpen, teneinde vast te stellen of het in de handel brengen van andere voertuigsystemen of andere producten misschien ook mogelijk is op basis van niet-geëigende testprocedures, zoals bij voertuigemissies, of op andere gebieden waar de inspanningen op het gebied van markttoezicht eveneens ontoereikend zijn, en om met passende wetgevingsvoorstellen te komen om de handhaving te waarborgen van de normen die gelden op de interne markt;
15. verzoekt de Commissie om voorstellen in te dienen om milieu-inspecties op EU-niveau in te voeren teneinde de naleving van de milieuproductnormen, de emissiegrenswaarden voor exploitatievergunningen en de Europese milieuwetgeving in het algemeen te controleren;

16. verzoekt de Commissie door te gaan met haar werkzaamheden gericht op het verbeteren van de prestaties van het PEMS, om de nauwkeurigheid ervan te vergroten en de foutenmarge te beperken; is van mening dat wat deeltjes betreft, de technologie van de draagbare systemen voor het meten van emissies in staat moet zijn deeltjes te meten met een omvang van kleiner dan 23 nanometer, die het grootste gevaar betekenen voor de volksgezondheid;
17. is van oordeel dat de horizontale regels betreffende de oprichting en de werking van deskundigengroepen van de Commissie, die de Commissie op 30 mei 2016 heeft goedgekeurd, een verbetering zijn ten opzichte van de oude regels, bijvoorbeeld wat het vereiste aangaande het opstellen van betekenisvolle en volledige notulen van vergaderingen betreft; verzoekt de Commissie die regels te herzien om de bepalingen betreffende een evenwichtige samenstelling van de deskundigengroepen aan te scherpen; verzoekt de Commissie de (geactualiseerde) horizontale regels strikt en met onmiddellijke ingang te handhaven, en aan het Parlement en de Raad verslag uit te brengen over de toepassing ervan;
18. verzoekt om openbaarmaking van de lijsten van deelnemers en de notulen van de vergaderingen van comitologiecomités zoals het Technisch Comité motorvoertuigen (TCMV) en deskundigengroepen van de Commissie zoals de werkgroep motorvoertuigen of de werkgroep "Real Driving Emissions – Light-Duty Vehicles" (RDE-LDV);
19. verzoekt de Commissie nadrukkelijk voor meer transparantie te zorgen bij de toegang tot de documenten van de vergaderingen van het TCMV voor de desbetreffende nationale parlementen;
20. verzoekt de Commissie om het bestaande beleid voor het archiveren en bewaren van informatie aanzienlijk te wijzigen en om ervoor te zorgen dat nota's, communicatie tussen diensten, ontwerp teksten en informele uitwisselingen binnen de Commissie, de lidstaten, de Raad en hun vertegenwoordigers automatisch worden gearchiveerd; betreurt de lacunes in de openbare dossiers die zijn aangelegd met een veel te beperkte reeks documenten die worden klaargemaakt voor archivering, waarbij actieve tussenkomst nodig is om documenten te archiveren;

Manipulatie-instrumenten

21. is van oordeel dat de procedure voor "emissietests in reële rijomstandigheden" het risico dat manipulatie-instrumenten worden gebruikt, tot een minimum zal beperken, maar dat potentiële onrechtmatige praktijken hiermee niet honderd procent zullen worden voorkomen; beveelt dan ook aan om, overeenkomstig de benadering van de Amerikaanse autoriteiten, een bepaalde mate van onvoorspelbaarheid in de tests in verband met typegoedkeuring en conformiteit tijdens het gebruik in te bouwen, teneinde te voorkomen dat gebruik zou worden gemaakt van onverhoopt nog overgebleven mazen in het net en om de conformiteit te verzekeren gedurende de volledige levenscyclus van het voertuig; verwelkomt in dit verband het testprotocol inzake manipulatie-instrumenten dat is opgenomen in het op 26 januari 2017 door de Commissie goedgekeurde richtsnoer voor de beoordeling van aanvullende emissiestrategieën en de aanwezigheid van manipulatie-instrumenten en dat van toepassing is op voertuigen die reeds in de handel zijn gebracht; verwacht van de

nationale autoriteiten van de lidstaten dat zij dit protocol snel toepassen in hun activiteiten op het gebied van markttoezicht en dat zij voertuigen zoals aanbevolen testen onder niet te voorspellen variaties van de standaardtestomstandigheden, zoals de omgevingstemperatuur, het snelheidspatroon, de belading van het voertuig en de duur van de test, waarbij ook gebruik kan worden gemaakt van verrassingstests;

22. merkt tot zijn bezorgdheid op dat de officiële tests van de CO₂-emissies en het brandstofverbruik van voertuigen nog steeds beperkt zullen blijven tot een testprocedure in het laboratorium (WLTP), wat betekent dat het onrechtmatige gebruik van manipulatie-instrumenten nog steeds mogelijk is en onopgemerkt kan blijven; dringt er bij de Commissie en de lidstaten op aan om regelingen vast te stellen om op afstand toezicht te houden op het wagenpark – met behulp van teledetectie-uitrusting op de weg en/of ingebouwde sensoren – om de prestaties van het wagenpark tijdens het gebruik te screenen en mogelijk onrechtmatige praktijken die tot verschillen tussen de prestaties op papier en in reële rijomstandigheden zouden kunnen leiden, op te sporen;
23. verzoekt de Commissie nader te onderzoeken waarom de strengere bepalingen betreffende manipulatie-instrumenten in de wetgeving voor voertuigen voor zwaar gebruik niet ook in de wetgeving voor voertuigen voor licht gebruik zijn opgenomen;
24. verzoekt de Commissie om een intern onderzoek in te stellen om de bewering na te trekken dat de onderzoeksbevindingen van het GCO en de tussen de diensten van de Commissie besproken zorgen met betrekking tot mogelijk onrechtmatige praktijken van fabrikanten de hogere niveaus van de hiërarchie niet hebben bereikt; verzoekt de Commissie het Parlement van haar bevindingen op de hoogte te stellen;
25. is van mening dat er binnen de Commissie een duidelijk verslagleggingsmechanisme moet worden opgezet om ervoor te zorgen dat wanneer het GCO gevallen van niet-naleving vaststelt, die gevallen aan alle relevante niveaus binnen de hiërarchie van de Commissie worden gemeld;
26. verzoekt de Commissie het GCO de opdracht te geven om, samen met de nationale autoriteiten en onafhankelijke onderzoeksinstellingen, het verdachte emissiegedrag dat in augustus 2016 bij verschillende auto's werd vastgesteld nader te onderzoeken;
27. verzoekt de Commissie van autofabrikanten te verlangen dat zij in de context van de onlangs ingevoerde verplichting om hun primaire emissiestrategie en hun aanvullende emissiestrategie uiteen te zetten, elk door hen bij tests waargenomen irrationeel emissiegedrag van voertuigen uitleggen en de noodzaak van de vrijstellingen zoals bedoeld in artikel 5, lid 2, van Verordening (EG) nr. 715/2007 aantonen; verzoekt de lidstaten de resultaten van hun onderzoeken en de technische testgegevens met de Commissie en het Parlement te delen;
28. verzoekt de Commissie de handhaving door de lidstaten van de vrijstellingen betreffende het gebruik van manipulatie-instrumenten streng te controleren; toont zich in dit verband verheugd over de methodologie voor de technische beoordeling van aanvullende emissiestrategieën die is opgenomen in het richtsnoer van de Commissie van 26 januari 2017; verzoekt de Commissie indien nodig inbreukprocedures te starten;

Typegoedkeuring en conformiteit tijdens gebruik

29. dringt er in het belang van de consumenten en de milieubescherming op aan het voorstel voor een verordening inzake de goedkeuring en het markttoezicht op motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan (2016/0014(COD)), dat de huidige kaderrichtlijn over typegoedkeuring vervangt, snel goed te keuren en uiterlijk in 2020 in werking te doen treden; is van oordeel dat om het EU-systeem te verbeteren als absoluut minimum moet worden gestreefd naar handhaving van het ambitieniveau van het oorspronkelijk voorstel van de Commissie, in het bijzonder met betrekking tot de introductie van toezicht door de EU op het systeem; is voorts van mening dat bij de interinstitutionele onderhandelingen over dit dossier moet worden gestreefd naar een meer omvattend en gecoördineerd systeem voor typegoedkeuringen en markttoezicht, met toezicht door de EU, gezamenlijke controles en samenwerking met en tussen nationale autoriteiten;
30. is van mening dat een correcte handhaving van de EU-wetgeving inzake voertuigen en een doeltreffende en efficiënte uitvoering van de markttoezichtactiviteiten in de EU alleen mogelijk zijn met een strengere controle op Unieniveau; verzoekt de Commissie ervoor te zorgen dat het nieuwe kader voor typegoedkeuringen en markttoezicht volledig en homogeen wordt uitgevoerd, het werk van de voor typegoedkeuring en markttoezicht verantwoordelijke nationale autoriteiten te coördineren en te bemiddelen in geval van geschillen;
31. dringt erop aan het markttoezicht aanzienlijk aan te scherpen, op basis van helder gedefinieerde regels en een duidelijker verdeling van de verantwoordelijkheden binnen het nieuwe EU-kader voor typegoedkeuring, om een beter, effectief en functioneel systeem te creëren;
32. meent dat het EU-toezicht in het kader van het nieuwe EU-kader voor typegoedkeuring ook moet inhouden dat voertuigen, systemen, onderdelen en technische eenheden die reeds op de markt zijn aangeboden, op toereikende schaal opnieuw worden getest om te controleren of zij conform de typegoedkeuringen zijn en aan de geldende wetgeving voldoen, waarbij gebruik wordt gemaakt van een brede waaier van tests op basis van statistisch relevante monsters en corrigerende maatregelen worden geïnitieerd, zoals verplichte terugroeping, intrekking van typegoedkeuringen of administratieve boetes; acht de expertise van het GCO essentieel voor deze taak;
33. dringt in dit verband aan op de oprichting van een Europees Agentschap voor toezicht op voertuigen;
34. verzoekt de Commissie en de lidstaten te kijken naar de Amerikaanse praktijk van steekproefsgewijze tests "off-production-line" en onder reële rijomstandigheden, en hieraan de noodzakelijke conclusies te verbinden met het oog op het verbeteren van hun eigen activiteiten op het gebied van markttoezicht;
35. stelt voor om voor passagiersvoertuigen steekproefsgewijze markttoezichttests, ook met onbepaalde testprotocollen, te verrichten op ten minste 20 % van de nieuwe modellen die elk jaar in de Unie in de handel worden gebracht en op een representatief aantal oudere modellen, om na te gaan of de voertuigen voldoen aan de Europese veiligheids- en milieuwetgeving op de weg; is van mening dat bij de keuze van de voertuigen die op Unieniveau moeten worden getest, gevolg moet worden gegeven aan gemotiveerde klachten en rekening moet worden gehouden met tests door derden, teledetectiegegevens, verslagen van periodieke technische controles en andere

informatie;

36. wijst erop dat de conformiteit van productie en de conformiteit van voertuigen tijdens het gebruik door de bevoegde nationale autoriteiten stelselmatig moet worden gehandhaafd, en dat hierbij voor coördinatie en toezicht op EU-niveau moet worden gezorgd; is van mening dat de conformiteit van productie en de conformiteit tijdens het gebruik getest moet worden door een andere technische dienst dan de dienst die verantwoordelijk was voor de typegoedkeuring van de desbetreffende auto en dat interne technische diensten moeten worden uitgesloten van emissietests voor typegoedkeuringsdoeleinden; verzoekt de lidstaten met klem om eens en voor al te bepalen welke autoriteit op hun grondgebied met het markttoezicht belast is, om zeker te stellen dat die autoriteit haar verantwoordelijkheden kent, en de Commissie hiervan op de hoogte te stellen; is van mening dat een veel nauwere samenwerking en informatie-uitwisseling tussen de markttoezichtautoriteiten van de lidstaten en de Commissie, ook over de nationale plannen voor markttoezicht, de globale kwaliteit van het markttoezicht in de EU zal verbeteren en de Commissie in staat zal stellen om zwakke plekken in de nationale markttoezichtstelsels te identificeren;
37. is van mening dat meer samenwerking en overleg tussen typegoedkeuringsautoriteiten en de Commissie, in de vorm van een door de Commissie voorgezeten forum, zal bijdragen tot de bevordering van goede praktijken om een doeltreffende en geharmoniseerde tenuitvoerlegging van de regelgeving inzake typegoedkeuringen en markttoezicht te verzekeren;
38. is van mening dat de mogelijkheid van een onafhankelijke, volledige herziening van de typegoedkeuringsresultaten, met inbegrip van de gegevens van uitlooptests, de doeltreffendheid van het kader zal vergroten en dat de desbetreffende gegevens toegankelijk moeten zijn voor relevante partijen;
39. verzoekt om een tariefstructuur vast te stellen teneinde een adequate en onafhankelijke financiering van typegoedkeuringen, markttoezicht en activiteiten van technische diensten te waarborgen; meent dat het de verantwoordelijkheid van de met de typegoedkeuring belaste autoriteiten moet zijn om te controleren wat de commerciële en economische banden zijn tussen de autofabrikanten en de leveranciers enerzijds en de technische diensten anderzijds, teneinde belangenverstremelingen te voorkomen;
40. verwijst naar het Amerikaanse typegoedkeuringssysteem – in het kader waarvan de vergoedingen die de fabrikanten betalen ter dekking van de kosten van de certificerings- en complianceprogramma's in de federale schatkist worden gestort en het Congres de middelen vervolgens naar het Environmental Protection Agency (EPA) doorsluis, dat ze gebruikt om haar programma's ten uitvoer te leggen – als een model dat zou kunnen dienen als voorbeeld voor het verbeteren van de onafhankelijk van het systeem van de Unie;
41. verzoekt de Commissie en de medewetgevers te overwegen ook tests met draagbare systemen voor het meten van emissies of controles van de conformiteit tijdens het gebruik te introduceren (in ieder geval voor screeningdoeleinden), en het GCO een mandaat te geven om de conformiteit tijdens het gebruik in de context van het nieuwe kader voor typegoedkeuring met draagbare systemen voor het meten van emissies te testen;

42. verzoekt de medewetgevers om in de toekomstige verordening inzake de goedkeuring en het markttoezicht op motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan een EU-breed teledetectienetwerk op te zetten om de emissies van het wagenpark in reële rijomstandigheden te controleren en te sterk verontreinigende voertuigen te identificeren teneinde gerichte controles van de conformiteit tijdens het gebruik te kunnen verrichten en auto's te kunnen opsporen die mogelijk op onrechtmatige wijze zijn aangepast via wijzigingen in de hardware (zoals platen om de uitlaatgasrecirculatie (EGR) uit te schakelen, verwijdering van de dieseldeeltjesfilter (DPF) of selectieve katalytische reductie (SCR)) of in de software (illegale chiptuning);
43. verzoekt de Commissie om haar gedelegeerde bevoegdheden als bedoeld in artikel 17 van Richtlijn 2014/45/EU betreffende de periodieke technische controle van motorvoertuigen en aanhangwagens te benutten om de testmethoden voor de periodieke technische controle van auto's bij te werken teneinde de NO_x-emissies van auto's te meten;
44. is van oordeel dat de typegoedkeuringsautoriteiten, de markttoezichtautoriteiten en de technische diensten hun taken moeten uitvoeren; vindt in dit verband dan ook dat zij hun bekwaamheid aanzienlijk en permanent moeten verbeteren, en dringt erop aan hun capaciteiten regelmatig aan onafhankelijke controles te onderwerpen;
45. verzoekt de Commissie te analyseren of het mogelijk is de fabrikant te verplichten de Commissie op de hoogte te brengen van de gekozen technische dienst, om volledig inzicht in de situatie te kunnen hebben;
46. verzoekt de lidstaten om autofabrikanten te verplichten hun emissiestrategieën openbaar te maken en te motiveren aan de typegoedkeuringsautoriteiten, zoals ook gebeurt voor zware bedrijfsvoertuigen;
47. verzoekt de lidstaten te analyseren of de type-oplossingen die door de fabrikant zijn voorgesteld om de voertuigen met frauduleuze systemen te repareren, daadwerkelijk voldoen aan de emissienormen en of er steekproefsgewijze controles worden uitgevoerd op de gerepareerde voertuigen;

Handhaving en sancties

48. dringt erop aan de regels voor de emissies van voertuigen in de EU beter en nauwgezetter te handhaven; stelt voor de opzet van de governance met betrekking tot voertuigemissies zonder verder dralen te hervormen en in overeenstemming te brengen met hetgeen bestaat voor de andere vervoerssectoren;
49. herinnert eraan dat voorschriften inzake emissiemetingen worden vastgesteld om een betere luchtkwaliteit te verzekeren, wat voorheen niet was gelukt, deels vanwege een gebrekkige handhaving van de wetgeving en deels vanwege manipulatie door bepaalde autofabrikanten; is van mening dat de relevante autoriteiten rekening moeten houden met auto-emissies en gegevens over de ontwikkeling van de luchtkwaliteit om te bepalen of de beoogde doelstelling is bereikt;
50. stelt voor om samen met de Verenigde Staten (EPA) een permanent internationaal kader voor samenwerking met betrekking tot emissies te ontwikkelen, teneinde informatie uit

te wisselen en gemeenschappelijke toezichtsactiviteiten te ontplooiën; wijst erop dat dit soort activiteiten reeds bestaat voor andere producten in de EU;

51. verzoekt de Commissie met klem inbreukprocedures in te leiden tegen die lidstaten die geen doeltreffend markttoezicht en geen nationaal stelsel van sancties voor inbreuken op het EU-recht hebben ingevoerd, zoals voorgeschreven in de bestaande regelgeving;
52. stelt voor de Commissie te machtigen voertuigfabrikanten doeltreffende, evenredige en ontmoedigende administratieve boetes op te leggen en opdracht te geven tot remediërende en corrigerende maatregelen wanneer non-conformiteit van hun voertuigen wordt geconstateerd; is van mening dat mogelijke sancties onder meer de intrekking van de typegoedkeuring en de instelling van EU-brede terugroepprogramma's moeten omvatten;
53. is van mening dat de middelen die met deze boetes worden geïnd door de lidstaten moeten worden beheerd met het oog op de schadeloosstelling van personen die nadelig zijn getroffen door de inbreuk, alsook voor andere soortgelijke activiteiten ten voordele van de consumenten, of, waar passend, de milieubescherming in de lidstaten;
54. verzoekt de lidstaten ervoor te zorgen dat de bepalingen betreffende sancties voor inbreuken door fabrikanten op het bepaalde in Verordening (EG) nr. 715/2007 doeltreffend, evenredig en ontmoedigend zijn, en op zo kort mogelijke termijn aan de Commissie worden gemeld;
55. verzoekt de lidstaten hun maatregelenpakket naar aanleiding van het emissieschandaal aan te scherpen; verzoekt de lidstaten en hun typegoedkeuringsautoriteiten om de informatie over primaire en aanvullende emissiestrategieën, die door de autofabrikanten openbaar moet worden gemaakt, voor Euro 5- en Euro 6-voertuigen waarvoor een typegoedkeuring is verleend en die in testprogramma's irrationeel emissiegedrag vertonen, te onderzoeken en te controleren of zij in overeenstemming zijn met de interpretatieve richtsnoeren van de Commissie over de bepalingen inzake manipulatie-instrumenten; verzoekt de lidstaten om bij niet-overeenstemming het beschikbare arsenaal aan sancties te gebruiken, inclusief, in voorkomend geval, verplichte terugroepprogramma's en het intrekken van typegoedkeuringen; verzoekt de Commissie bij terugroepprogramma's in de EU voor onderlinge coördinatie te zorgen;
56. verzoekt de lidstaten en de Commissie om de eigenaars van de getroffen voertuigen duidelijk te maken of het wel of niet verplicht is de voertuigen te laten repareren en wat de juridische consequenties zijn die voortvloeien uit deze reparaties wat betreft de conformiteit met emissienormen, verplichtingen met betrekking tot technische voertuiginspecties, belastingen, de consequenties van een mogelijke herindelings van het voertuig in een andere categorie, enz.;
57. stelt vast dat het als gevolg van het ontbreken van statistieken op nationaal niveau niet eenvoudig is om aan informatie over sancties in de lidstaten te komen; verzoekt de Commissie en de lidstaten hierover stelselmatig statistieken bij te houden;
58. verzoekt de lidstaten en de Commissie om de Europese implementatiemechanismen, zoals het netwerk van de Europese Unie voor de tenuitvoerlegging en handhaving van het milieurecht (IMPEL), te verbeteren;

Consumentenrechten

59. verzoekt de lidstaten ervoor te zorgen dat de consumenten gedetailleerde en omvattende informatie ontvangen over de softwareaanpassingen die werden doorgevoerd bij terugroepprogramma's en onderhoudsbeurten, om de transparantie voor de consumenten en het vertrouwen in de automarkt te vergroten;
60. onderstreept dat auto's na terugroeping moeten voldoen aan de wettelijke vereisten die in de EU-regelgeving zijn vastgesteld; wijst erop dat naast terugroepingsprogramma's ook in andere vormen van schadeloosstelling moet worden voorzien; verzoekt de Commissie daartoe de bestaande EU-regels inzake consumentenbescherming opnieuw te bekijken en passende voorstellen te doen;
61. onderstreept dat consumenten realistische, nauwkeurige en degelijke informatie moeten krijgen over het brandstofverbruik en de verontreinigende emissies van hun auto om het bewustzijn hierover te verhogen en hen te helpen om een geïnformeerde beslissing te nemen bij de aankoop van een auto; dringt aan op EU-maatregelen om consumenten te informeren over verontreinigende emissies zoals NO_x en fijnstof;

Schone voertuigen

62. verzoekt de Commissie en de bevoegde autoriteiten in de lidstaten om voluit te gaan voor een emissiearme mobiliteitsstrategie en die strategie toe te passen;
63. verzoekt de Commissie en de lidstaten om de doeltreffendheid van de huidige lage-emissiezones in steden te beoordelen – rekening houdend met het feit dat de Euro-normen voor lichte voertuigen de emissies in reële rijomstandigheden niet weerspiegelen –, en om de voordelen te onderzoeken van de invoering van een keurmerk of een norm voor voertuigen met ultralage emissies die in reële rijomstandigheden aan de emissiegrenswaarden voldoen;
64. verzoekt de Commissie en de medewetgevers om een meer geïntegreerde aanpak te hanteren in hun beleid ter verbetering van de milieuprestaties van auto's, teneinde vooruitgang te boeken met betrekking tot de doelstellingen voor een koolstofarme economie en de luchtkwaliteit, bijvoorbeeld door de elektrificatie of de overgang naar alternatieve aandrijftechnieken van het wagenpark te stimuleren;
65. verzoekt de Commissie daartoe om de richtlijn betreffende schone energie voor het vervoer te herzien en met een ontwerpverordening te komen inzake CO₂-normen voor voertuigen die vanaf 2025 in de handel worden gebracht, met inbegrip van mandaten voor emissieloze voertuigen en voertuigen met ultralage emissies die voorzien in een stapsgewijze verhoging van het aandeel van emissieloze voertuigen en voertuigen met ultralage emissies in het totale wagenpark, teneinde nieuwe CO₂-uitstotende auto's tegen 2035 geleidelijk te verwijderen;
66. verzoekt de Commissie en de lidstaten om een groen beleid inzake overheidsopdrachten te stimuleren, waarbij overheidsinstanties emissieloze voertuigen en voertuigen met ultralage emissies aankopen voor hun eigen wagenpark of voor (semi)openbare autodeelprogramma's;

67. verzoekt de Commissie om de in bijlage I van Verordening (EG) nr. 715/2007 bedoelde emissiegrenswaarden te herzien teneinde de luchtkwaliteit in de Unie te verbeteren en de EU-grenswaarden voor de kwaliteit van de omgevingslucht en de door de WHO aanbevolen niveaus te bereiken, en om zo nodig uiterlijk in 2025 met voorstellen te komen voor nieuwe technologie-neutrale Euro 7-emissiegrenswaarden die van toepassing zijn op alle M₁- en N₁-voertuigen die in de Unie in de handel worden gebracht;
68. verzoekt de Commissie te overwegen om de Richtlijn inzake milieuaansprakelijkheid (2004/35/EG) te herzien teneinde hierin de milieuschade op te nemen die wordt veroorzaakt door luchtverontreiniging omdat autofabrikanten inbreuk maken op de EU-regelgeving inzake auto-emissies; is van mening dat als autofabrikanten financieel aansprakelijk zouden kunnen worden gesteld voor de milieuschade die zij veroorzaken, dat tot een betere preventie en betere voorzorgsmaatregelen zou kunnen leiden;

Bevoegdheden en beperkingen van de enquêtecommissie

69. spoort de Raad en de Commissie aan zich ervoor in te zetten dat de onderhandelingen over het voorstel van het Parlement voor een verordening van het Europees Parlement houdende gedetailleerde bepalingen betreffende de uitoefening van het enquêterecht van het Parlement, en tot intrekking van Besluit 95/167/EG, tijdig kunnen worden afgerond;
70. is van mening dat het voor de uitoefening van het democratisch toezicht op de uitvoerende macht van essentieel belang is dat het Parlement dezelfde onderzoeksbevoegdheden krijgt als de nationale parlementen van de EU; is van mening dat het Parlement, om zijn taak van democratisch toezicht te kunnen uitoefenen, bevoegd moet zijn om getuigen op te roepen en hen te verplichten om te verschijnen, en bevoegd moet zijn om te verplichten tot het overleggen van documenten; is van mening dat de lidstaten, opdat deze rechten zouden kunnen worden uitgeoefend, moeten overeenkomen om sancties op te leggen aan individuen die niet verschijnen of geen documenten overleggen in overeenstemming met het nationale recht inzake nationale parlementaire onderzoeken; spreekt nogmaals de steun van het Parlement uit voor het standpunt dat in het verslag van 2012 over dit thema werd geuit;
71. is van oordeel dat de bevoegdheden van de enquêtecommissies van het Parlement beter op die van de nationale parlementen moeten worden afgestemd, met name om het daadwerkelijke ontbieden en de daadwerkelijke deelname van individuen en het opleggen van sancties aan personen die weigeren hun medewerking te verlenen te verzekeren; verzoekt de Commissie en de lidstaten akkoord te gaan met de desbetreffende bepalingen in het huidige voorstel van het Parlement;
72. verzoekt de Commissie de gedragscode voor commissarissen op zo kort mogelijke termijn te herzien, teneinde er bepalingen in op te nemen over de verantwoordingsplicht van voormalige commissarissen in het kader van een onderzoek door een enquêtecommissie naar de ontwikkeling van beleid en wetgeving gedurende hun mandaatsperiode;
73. verzoekt de Commissie de periode tussen het besluit van de voltallige vergadering om een enquêtecommissie in het leven te roepen en het moment waarop deze commissie daadwerkelijk met haar werkzaamheden begint, te gebruiken om een eerste pakket

documenten met betrekking tot het mandaat van de commissie in kwestie voor te bereiden, zodat de informatiestroom sneller op gang kan komen, hetgeen de werkzaamheden van de enquêtecommissie vanaf het begin vergemakkelijkt; is in dit verband van oordeel dat de regels betreffende het archiveren en doorgeven van documenten binnen de Commissie moeten worden herzien en verbeterd, teneinde toekomstige onderzoeken te faciliteren;

74. stelt voor om binnen de Commissie één loket voor de betrekkingen met enquêtecommissies van het Parlement op te richten, met name wanneer onderzoeken meerdere directoraten-generaal betreffen, teneinde enerzijds de uitwisseling van informatie soepeler te laten verlopen en anderzijds voort te borduren op bestaande goede praktijken;
75. merkt op dat de Commissie en de Raad in verschillende recente enquêtecommissies en bijzondere commissies de aangevraagde documenten in sommige gevallen helemaal niet en in andere gevallen pas na een lange vertraging hebben verstrekt; is van mening dat er een verantwoordingsmechanisme moet worden ingesteld om de onmiddellijke en gewaarborgde overlegging aan het Parlement te verzekeren van documenten die door de enquêtecommissie of bijzondere commissie zijn aangevraagd en waartoe zij toegang hebben;
76. verzoekt de Commissie verbetering te brengen in haar vermogen om documentaanvragen van zowel enquêtecommissies als journalisten en burgers volgens de respectieve toepasselijke regels voor de toegang tot documenten tijdig en op voldoende kwaliteitsvolle wijze te verwerken; dringt er bij de Commissie op aan om deze documenten in hun oorspronkelijke formaat vrij te geven en zich te onthouden van tijdrovende formaatwijzigingen en -conversies die de inhoud zouden kunnen wijzigen; draagt de Commissie voorts op om ervoor te zorgen dat informatie die is opgeslagen in een machinaal leesbaar formaat, bv. in een gegevensbank, ook wordt vrijgegeven in een machinaal leesbaar formaat;
77. merkt op dat het de verantwoordelijkheid van de enquêtecommissie is om te bepalen of aangevraagde informatie relevant is voor de werkzaamheden van de commissie; merkt op dat de ontvanger van een documentaanvraag niet mag vooruitlopen op deze taak; draagt de Commissie op om deze verantwoordelijkheid correct weer te geven in haar richtsnoeren inzake aanvragen om toegang te krijgen tot documenten;
78. verzoekt de lidstaten met klem om zich overeenkomstig Besluit 95/167/EG, en met name artikel 3 daarvan, te houden aan de op hen rustende wettelijke verplichtingen tegenover enquêtecommissies; verzoekt hen voorts om, gezien de aanzienlijke achterstanden bij het beantwoorden van aanvragen, bij het verlenen van assistentie aan enquêtecommissies te handelen op een manier die in overeenstemming is met het beginsel van loyale samenwerking zoals bedoeld in artikel 4, lid 3, VWEU;
79. verzoekt de lidstaten die nationaal onderzoek hebben gedaan naar vervuilende emissies van personenauto's de desbetreffende gegevens en de resultaten van het onderzoek in kwestie op zo kort mogelijke termijn aan de Commissie en het Parlement te doen toekomen;
80. is van oordeel dat het eerste deel van het mandaat van de commissie betrekking moet

hebben op het bijeenbrengen en analyseren van schriftelijk bewijsmateriaal, voorafgaand aan de eigenlijke hoorzittingen; denkt dat het nuttig is een "afkoelperiode" in te bouwen tussen het einde van de hoorzittingen en het opstellen van het eindverslag, zodat er tijd is om het bijeenbrengen van het bewijsmateriaal af te ronden, dit materiaal grondig te analyseren en volledig in het verslag op te nemen;

81. acht de maximale termijn van twaalf maanden voor enquêtecommissies willekeurig en dikwijls ontoereikend; is van mening dat de leden van de enquêtecommissie het best in staat zijn om te bepalen of een onderzoek moet worden verlengd en zo ja, voor hoe lang;
82. wijst erop dat in artikel 198 van het Reglement van het Parlement duidelijker zou moeten worden aangegeven wanneer de mandaatsperiode van een enquêtecommissie begint; stelt voor voldoende flexibiliteit in te bouwen om te verzekeren dat er genoeg tijd is om het onderzoek te voltooien; verzoekt om pas met de werkzaamheden van de enquêtecommissie te starten nadat de bij de EU-instellingen aangevraagde documenten zijn ontvangen;
83. is van oordeel dat toekomstige mandaten geen tussentijdse verslagen meer moeten omvatten, teneinde niet op de definitieve conclusies van het onderzoek vooruit te lopen;
84. is van mening dat de samenstelling van enquêtecommissies in de toekomst anders moet worden geregeld om de organisatie en de uitvoering van de werkzaamheden zo efficiënt en doeltreffend mogelijk te houden, met name tijdens de openbare hoorzittingen;
85. beklemtoont dat de interne administratieve regels van het Parlement gemaakt zijn voor vaste commissies en als zodanig vaak niet geschikt zijn voor het ad-hoc karakter en de tijdelijke aard van een enquêtecommissie, die onder minder gebruikelijke omstandigheden, met een zeer specifiek mandaat en gedurende een in tijd beperkte periode opereert; is dan ook van mening dat de ontwikkeling van een vaste reeks voorschriften met betrekking tot de doeltreffende werking van enquêtecommissies, bijvoorbeeld aangaande het verloop van hoorzittingen en dienstreizen, op een manier die een billijke politieke vertegenwoordiging waarborgt, de efficiëntie zou verhogen; is van oordeel dat het gevaar bestaat dat enquêtecommissies door een gebrek aan financiële middelen niet alle deskundigen kunnen uitnodigen die zij graag zouden willen ondervragen; is van oordeel dat de interne termijnen voor het verlenen van goedkeuring voor hoorzittingen en dienstreizen moeten worden versoepeld;
86. is van mening dat enquêtecommissies prioritaire toegang tot de relevante diensten van het Parlement moeten hebben, en dat die diensten op hun beurt over voldoende personeel moeten beschikken om hen in staat te stellen binnen de in de regels bedoelde termijnen in te gaan op verzoeken betreffende studies, briefings enz.;
87. stelt vast dat de bestaande regels voor de toegang tot geclassificeerde en overige vertrouwelijke informatie die door de Raad, de Commissie of de lidstaten ter beschikking wordt gesteld van het Parlement in het kader van een onderzoek geen volledige rechtszekerheid bieden maar gewoonlijk worden geïnterpreteerd als zouden geaccrediteerde parlementaire medewerkers niet gemachtigd zijn in een afgesloten ruimte niet-geclassificeerde "overige vertrouwelijke informatie" te raadplegen en te analyseren; wijst erop dat verschillende leden van oordeel waren dat deze regel betekent

dat enquêtecommissies de bedoelde documenten binnen de beperkte hoeveelheid beschikbare tijd niet goed kunnen raadplegen, en dat de TAX2-commissie, waarbij tijdelijk en uitzonderlijk toegang werd verleend aan parlementaire medewerkers, deze middelen op een uitgebreidere en doeltreffendere manier kon gebruiken; verzoekt daarom om in een opnieuw onderhandeld interinstitutioneel akkoord een duidelijk geformuleerde bepaling op te nemen om het recht op toegang tot documenten voor parlementaire medewerkers, op basis van het "need-to-know"-beginsel, ter ondersteuning van de leden, te waarborgen; dringt er bij de betrokken organen op aan de onderhandelingen over dit punt te bespoedigen om de doeltreffendheid en efficiëntie van toekomstige en lopende parlementaire onderzoeken niet te hinderen;

o

o o

88. verzoekt zijn Voorzitter deze aanbeveling en het eindverslag van de enquêtecommissie te doen toekomen aan de Raad, de Commissie en de parlementen van de lidstaten.