



---

*Plenarhandling*

---

**B8-1078/2015**

21.10.2015

# FÖRSLAG TILL RESOLUTION

till följd av frågan för muntligt besvarande B8-0764/2015

i enlighet med artikel 128.5 i arbetsordningen

om utsläppsmätningar i bilindustrin  
(2015/2865(RSP))

**Kathleen Van Brempt, Matthias Groote, Evelyne Gebhardt, Dan Nica,  
Ismail Ertug**  
för S&D-gruppen

**Europaparlamentets resolution om utsläppsmätningar i bilindustrin (2015/2865(RSP))**

*Europaparlamentet utfärdar denna resolution*

- med beaktande av frågan till kommissionen om utsläppsmätningar i bilindustrin (O-000113/2015 – B8-0764/2015),
- med beaktande av artiklarna 128.5 och 123.2 i arbetsordningen, och av följande skäl:
  - A. Den 18 september 2015 sände Förenta staternas miljöskyddsmyndighet (EPA) och Kaliforniens luftkvalitetsnämnd (CARB) ett meddelande om överträdelse av gällande bestämmelser om föroreningar till Volkswagen AG, Audi AG och Volkswagen Group of America (tillsammans kallade VW). Utredningen inleddes efter det att forskning om utsläppen av kväveoxider (NO<sub>x</sub>) från dieselfordon utförts av International Council on Clean Transportation (ICCT) och insänts till EPA och CARB i maj 2014.
  - B. Förordningen om utsläppsgränser för personbilar (Euro 5 och Euro 6) (förordning (EG) nr 715/2007, som godkändes i december 2006) ålägger tillverkarna att utrusta fordonen på ett sådant sätt att de ”vid normal användning” överensstämmer med utsläppskraven (artikel 5.1) samt omfattar uttryckligen ett förbud mot användning av manipulationsanordningar (artikel 5.2), som definieras som ”del av konstruktion vilken mäter temperatur, fordonshastighet, motorns varvtal, växel, insugningsundertryck eller andra parametrar i syfte att aktivera, modulera, fördröja eller inaktivera funktionen hos någon del i systemet för kontroll av utsläpp, och vilken försämrar effekten hos systemet för kontroll av utsläpp under förhållanden som rimligen kan förväntas vid normal användning av fordonet”. I förordningen uppmanas även kommissionen uttryckligen att införa tester samt att vidta åtgärder mot användningen av manipulationsanordningar.
  - C. Efter de amerikanska myndigheternas utredning har Volkswagen medgett att företaget installerat manipulationsanordningar i minst 11 miljoner av de dieselfordon som sålts. De VW-motorer som sålts på marknaden inom EU hade typgodkänts enligt Euro 5-standarderna.
  - D. Euro 5-gränsvärdet för utsläpp av kväveoxider (NO<sub>x</sub>) från dieselfordon är 180 mg/km. Detta gränsvärde gäller för fordon som typgodkändes under perioden från den 1 september 2009 till den 1 september 2014 samt alla fordon som såldes under perioden från den 1 januari 2011 till den 1 september 2015. Motsvarande värde för Euro 6 är 80 mg/km. Detta värde gäller för nya fordonstyper sedan den 1 september 2014 samt för alla fordon som sålts sedan den 1 september 2015.
  - E. I 2011 års analys från Europeiska kommissionens gemensamma forskningscentrum<sup>1</sup> drog man slutsatsen att NO<sub>x</sub>-utsläpp från dieselfordon som mätts med ombordsystem för

<sup>1</sup> *Analyzing on-road emissions of light-duty vehicles with Portable Emission Measurement Systems (PEMS)*. JRC Scientific and Technical Report:

[http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/docs/2011\\_pems\\_jrc\\_62639\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/docs/2011_pems_jrc_62639_en.pdf)

utsläppsmätning (Pems) i betydande utsträckning överskrider Euro 3–5-standardernas respektive utsläppsgränser, med 2–4 gånger högre värden för genomsnittliga NO<sub>x</sub>-utsläpp under fullständiga testkörningar och med upp till 14 gånger högre värden under enskilda testavsnitt. I en annan rapport från det gemensamma forskningscentret<sup>1</sup>, som offentliggjordes 2013, ingick en slutsats om att Euro 6-fordon kan överskrida utsläppsgränserna för Euro 5-fordon. Enligt analyser som ICCT gjorde i oktober 2014 är NO<sub>x</sub>-utsläppen vid körning på väg från testade dieselfordon i genomsnitt cirka sju gånger högre än de gränsvärden som fastställs i Euro 6-standarden.

- F. Det finns inga gemensamma standarder på EU-nivå för provningarna av produktionsöverensstämmelse och överensstämmelse hos fordon i drift, trots att kommissionen har getts mandat att upprätta specifika krav för sådana förfaranden genom kommittéförfarandet. Följden är att kraven på produktionsöverensstämmelse och överensstämmelse hos fordon i drift i allmänhet inte verkställs i tillräcklig utsträckning. Det finns inga krav på att lämna ut uppgifter till kommissionen, andra medlemsstaters godkännandemyndigheter eller andra berörda parter, varken om tester som använts av de behöriga godkännandemyndigheterna eller om resultaten av sådana tester.
- G. EU:s nuvarande system för typgodkännande medger inte att kommissionen eller andra medlemsstaters myndigheter drar in fordons typgodkännanden eller intyg om överensstämmelse, för att återkalla fordon eller avbryta utsläppandet på marknaden av fordon som typgodkänts av en annan medlemsstat. Fordonstillverkarna har rätt att fritt välja provningsmyndighet inom EU, något som skapar osund konkurrens mellan provningsmyndigheterna. Det sker ingen tillsyn av godkännandemyndigheternas provningsarbete.
- H. Kommission arbetar med att se över ramen för typgodkännande.
- I. På grund av digitaliseringen i bilarna leder varje typ av statisk provning till helt absurda resultat, och därför bör utsläpp vid verklig körning på väg användas som utgångspunkt för typgodkännande.
- J. Förordningarna om Euro 5 och Euro 6 är direkt tillämpliga i medlemsstaterna och konsumenterna kan, alltefter medlemsstaternas rättsordningar, via de nationella domstolarna, väcka talan mot fordonstillverkarna för eventuella överträdelser av kraven. Det saknas dock mekanismer för kollektiv talan som är tillgängliga för konsumenterna i samtliga medlemsstater, och det existerar inga sådana europeiska mekanismer.
- K. Enligt direktiv 1999/44/EG om vissa aspekter rörande försäljning av konsumentvaror och härmed förknippade garantier har konsumenter rätt till en minimigaranti i två år efter köp av en vara. Säljaren är skyldig att leverera varor som är avtalsenliga till konsumenten. Varan anses vara avtalsenlig bland annat om den ”stämmer överens med den beskrivning som säljaren har lämnat och om de har samma egenskaper som den vara som säljaren har förevisat konsumenten som prov eller modell” och ”är av den kvalitet och har de prestanda [...] som konsumenten rimligen kan förvänta sig [...] med

---

<sup>1</sup> *A complementary emissions test for light-duty vehicles: Assessing the technical feasibility of candidate procedures.* JRC Scientific and Technical Report:  
[http://publications.jrc.ec.europa.eu/repository/bitstream/JRC75998/ld-na-25572-en-n\\_online.pdf](http://publications.jrc.ec.europa.eu/repository/bitstream/JRC75998/ld-na-25572-en-n_online.pdf)

beaktande av eventuella offentliga uttalanden om varornas särskilda egenskaper som gjorts av säljaren, tillverkaren eller dennes företrädare, i synnerhet i reklam eller på märkningen”. I fall av bristande avtalsenlighet ska konsumenten ha rätt att utan kostnad få varan reparerad eller utbytt, eller att få ett prisavdrag.

- L. Enligt direktiv 2011/83/EU om konsumenträttigheter ska information om en varas huvudsakliga egenskaper tillhandahållas innan det ingås avtal i affärslokaler, avtal utanför fasta affärslokaler och distansavtal, och det föreskrivs en ångerfrist på 14 dagar vid distansavtal, och medlemsstaterna ska fastställa bestämmelser om effektiva, proportionella och avskräckande påföljder vid överträdelser av bestämmelserna i nämnda direktiv.
- M. Direktiv 2005/29/EG om otillbörliga affärsmetoder omfattar i synnerhet ett förbud mot varje affärsmetod som ”innebär, eller sannolikt kommer att innebära, avsevärd snedvridning av det ekonomiska beteendet i förhållande till produkten hos den genomsnittskonsument som affärsmetoden riktar sig till eller som nås av metoden”, och det föreskrivs att affärsmetoder som under alla omständigheter ska betraktas som otillbörliga inbegriper att ”påstå att en näringsidkare (inklusive dennes affärsmetoder) eller en produkt har godkänts, rekommenderats eller sanktionerats av ett offentligt eller privat organ när så inte är fallet eller påstå detta utan att villkoren för godkännandet, rekommendationen eller sanktioneringen iakttas”. Enligt samma direktiv ska medlemsstaterna fastställa effektiva, proportionella och avskräckande sanktioner.
- N. Utsläpp av NO<sub>x</sub> hänger samman med negativa effekter på miljön, särskilt förurning och övergödning. Koncentrationerna av NO<sub>x</sub> i Europa överskrider regelbundet EU-normerna för luftkvalitet.
- O. Luftföroeningarna vållade över 430 000 förtida dödsfall i EU under 2011 och förorsakar ett årligt produktivitsbortfall på 940 miljarder euro. Över tjugo EU-medlemsstater lyckas inte efterleva EU:s luftkvalitetskrav, särskilt inte i städerna. NO<sub>2</sub> är en farlig föroening som orsakar lungcancer, astma och många luftvägssjukdomar.
- P. Det är möjligt att förbättra prestandan hos de system för kontroll av utsläpp som redan är installerade i fordon genom borttagande av manipulationsanordningar, omprogrammering och omkalibrering.
- Q. De nuvarande systemen för begränsning av NO<sub>x</sub>-utsläpp från dieseldrivna personbilar bygger på tre huvudtekniker: inre ändringar av motorn i kombination med avgasåterföring, NO<sub>x</sub>-fällor och selektiv katalytisk reduktion. För att uppfylla gränsvärdena för Euro 6 är de flesta fordon utrustade med minst två av tre tekniker. Alla dessa tekniker kan avaktiveras med hjälp av programvarubaserade manipulationsanordningar.
- R. Avvikelserna mellan testresultaten och fordonsprestandan vid normal användning gäller inte bara kväveoxider, utan även andra föroeningar och koldioxid. Enligt undersökningar var avvikelsen mellan de officiella och faktiska koldioxidutsläppen från personbilar i Europa 40 procent 2014.
- S. EU:s övergång till det harmoniserade världsomfattande provningsförfarandet för lätta nyttofordon (WLTP) innebär att de mål för genomsnittliga koldioxidutsläpp från den

befintliga fordonsparken som tillverkarna har att hålla sig till måste anpassas till det nya provningsförfarandet. Arbetet med en sådan korrelation är för närvarande föremål för ett kommittéförfarande. Det är viktigt att i detta sammanhang upprätthålla en jämförbar stränghetsgrad för tillverkarna och undvika oskäligen provningsflexibiliteter från det nuvarande förfarandet med den europeiska körcykeln (NEDC) som kan försvaga koldioxidmålet för 2021.

1. Europaparlamentet beklagar djupt den allvarliga bristande verkställighet av EU:s inre marknadsbestämmelser som har avslöjats till följd av de amerikanska myndigheternas utredning.
2. Europaparlamentet uppmanar kommissionen och medlemsstaterna att vidta förebyggande åtgärder och omedelbart starta en utredning om användningen av manipulationsanordningar i fordon som sålts i EU och fordonsprestandan vid normal användning i fråga om gränsvärden för utsläpp av föroreningar och angivna värden för koldioxidutsläpp (g/km). Parlamentet anser att en sådan utredning bör göras under kommissionens överinseende och på grundval av data som samlas in och överlämnas av medlemsstaternas godkännandemyndigheter för fordon på marknaden, med användning av tester under faktiska körförhållanden. Parlamentet kräver att en sådan utredning skulle vara helt öppen och alla data helt offentliga för att återställa konsumenternas förtroende för den europeiska produktionen.
3. Europaparlamentet kräver att medlemsstaternas myndigheter, då manipulationsanordningar upptäcks, ska göra en ny bedömning av typgodkännandet och intyget om överensstämmelse för dessa fordon, i enlighet med artikel 30 i direktiv 2007/46/EG och artikel 10 i förordning 715/2007/EG, att konsumenternas rättigheter i detta avseende upprätthålls och att konsumenterna i förekommande fall kompenseras för det bedrägeri som de utsatts för.
4. Europaparlamentet betonar att de som är ansvariga för manipulerade utsläppsmätningar måste ställas till svars. Parlamentet varnar för att vanliga arbetstagare som arbetar för bitillverkare och deras underleverantörer, varav många är små och medelstora företag, blir de som i slutändan får betala priset för en sådan manipulation, och är mycket oroade över de möjliga negativa effekterna på bilindustrins leveranskedja. Parlamentet uppmanar därför arbetsmarknadens parter att se till att manipulationsskandalen inte leder till förlorade arbetstillfällen.
5. Europaparlamentet fördömer i starka ordalag avsiktliga bedrägerier som ett företag, oavsett storlek, gör sig skyldigt till eftersom detta inte bara orsakar uppenbar skada på miljön utan även förstör konsumenternas förtroende för kvaliteten på europeiska produkter.
6. Europaparlamentet upprepar den ståndpunkt som antogs av miljöutskottet den 23 september 2015 om tester av utsläpp under faktiska körförhållanden och upprepar sin uppmaning till kommissionen om att ”införa ett test av utsläpp under faktiska körförhållanden för alla fordon som typgodkänns eller registreras från och med 2015 för att se till att systemen för kontroll av utsläpp är effektiva och gör det möjligt för fordonet att uppfylla bestämmelserna i denna förordning och dess genomförandebestämmelser, med en efterlevnadsfaktor som återspeglar endast de toleranser som kan komma i fråga vid förfarandet för utsläppsmätning som ska införas

senast 2017". Parlamentet uppmanar eftertryckligen rådet och kommissionen att skyndsamt nå en överenskommelse om en ram för ett test av utsläpp under faktiska körförhållanden på grundval av det som nämnts ovan, och efterlyser ett snabbt antagande inom ramen för kommittéförfarandet efter det att man kommit överens om lagstiftningsförslaget.

7. Europaparlamentet beklagar djupt bristen på insyn i överläggningarna inom ramen för kommittéförfarandet om förslaget om ett test av utsläpp under faktiska körförhållanden, i synnerhet att kommissionen inte vidarebefordrat information till parlamentet samtidigt som till medlemsstaternas företrädare. Parlamentet uppmanar kommissionen att tillförsäkra fullständig insyn och behandla parlamentet på jämlik fot med medlemsstaterna.
8. Europaparlamentet betonar att EU:s nuvarande system för typgodkännande avsevärt måste stärkas, liksom att tillsynen på EU-nivå måste utvidgas, särskilt vad gäller systemet för marknadsövervakning, samordning och uppföljning av fordon som säljs i EU. Parlamentet uppmanar därför rådet och kommissionen att inrätta en oberoende EU-typgodkännandemyndighet för att garantera full ansvarsskyldighet och oberoende i hela systemet.
9. Europaparlamentet uppmanar kommissionen och medlemsstaterna att göra sitt yttersta för att se till att de mål som fastställs i artikel 13 i förordning (EG) nr 715/2007 uppnås mer effektivt. Parlamentet upprepar att påföljderna mot tillverkarna vid överträdelser av bestämmelserna i den ovannämnda förordningen, såsom användning av manipulationsanordningar, först och främst bör vara avskräckande och effektiva.
10. Europaparlamentet betonar att det behövs strukturreformer mot bakgrund av utsläppsskandalen samt behovet av rena bilar på vägarna. Parlamentet uppmanar kommissionen att lägga fram industripolitiska åtgärder för att garantera bättre strukturer och trygga den europeiska bilindustrin och därtill hörande arbetstillfällena som en grundpelare i den europeiska industrin. Parlamentet betonar behovet att investera i mer riktad forskning och utveckling i denna bransch för att snabbare få fram renare motorer, i synnerhet genom elektrifiering av den europeiska bilparken.
11. Europaparlamentet uppmanar medlemsstaterna att vidta åtgärder för att skapa incitament till eftermontering av NO<sub>x</sub>-kontrollsystem i äldre dieseldrivna fordon och främja integrerade koncept för utsläppsnål rörlighet i städer, med hänsyn till att dieseldrivna fordon släpper ut mer kväveoxider (NO<sub>x</sub>) och att skadliga nivåer av luftföroreningar i stadsområden har ett direkt samband med NO<sub>x</sub>-utsläpp.
12. Europaparlamentet anser att den kommande översynen av ramdirektivet om typgodkännande måste utvidgas och att man däri måste specificera vilka krav som gäller för produktionsöverensstämmelse. På så sätt ska det säkerställas att ett tillräckligt stort och representativt urval av nya modeller, som slumpvis tas från produktionslinjer, årligen genomgår oberoende tester under faktiska körförhållanden för att kontrollera att de följer EU:s utsläppsgränser. Parlamentet vill dessutom se att man gör bättre tester av fordon som redan är i drift genom ett förfarande som bygger på utsläpp under faktiska körförhållanden, för att kontrollera överensstämmelsen hos fordonen vid olika antal avverkade mil, i enlighet med kraven i förordningen. Parlamentet efterlyser en

förbättrad övervakning på vägarna genom periodvisa tekniska inspektioner för att identifiera och reparera fordon som inte uppfyller EU-lagstiftningen.

13. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att noggrant följa medlemsstaternas presentationer av sina nationella politiska ramar för 2016 när det gäller direktivet om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen, däribland konkreta och ambitiösa mål om i synnerhet elektromobilitet. Parlamentet påminner kommissionen om dess åtagande att anta en handlingsplan för genomförandet av en strategi för miljövänlig energi för transport, så att alternativa bränslen används i största möjliga utsträckning för transporter och hållbar elektromobilitet främjas i EU.
14. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att införa ett helt nytt system av typgodkännande för delar med anknytning till utsläppsminskning, och att använda utsläpp under faktiska körförhållanden som utgångspunkt för typgodkännandet.
15. Europaparlamentet understryker att man måste se till att behöriga europeiska och nationella myndigheter ges tillgång till källkoderna för datorprogrammen i fordonens kontrollsystem så att man kan kontrollera om där finns manipulationsprogram, samtidigt som man respekterar användarnas uppgiftsskydd samt företagshemligheter.
16. Europaparlamentet påpekar att de manipulerade utsläppsmätningarna också orsakades av brister i företagsstyrningen. Parlamentet uppmanar kommissionen att bedöma huruvida det behövs åtgärder på EU-nivå för att se till att beslutsprocesser i stora europeiska företag säkerställer långsiktig konkurrenskraft och hållbarhet och en framåtblickande strategi. Parlamentet efterlyser införandet av en bredare kontroll och öppnare revision och upprepar att beslutsprocesser som garanterar större insyn, inkluderar olika aktörer från olika bakgrunder och involverar företrädare för olika intressenter leder till mer effektiva och långsiktiga beslut.
17. Europaparlamentet betonar att konsumenterna måste kunna utöva sina rättigheter utan svårigheter, i enlighet med direktiven 1999/44/EG, 2005/29/EG och 2011/83/EU. Medlemsstaterna och deras behöriga myndigheter uppmanas att ge klara och tydliga råd till konsumenter som frågar om sådana rättigheter. Parlamentet uppmanar vidare kommissionen och medlemsstaterna att se till att konsumenterna verkligen får möjlighet till rättslig prövning, även genom kollektiva mekanismer, om deras rättigheter kränkts, med ett effektivt verkställande av de behöriga nationella myndigheterna.
18. Europaparlamentet efterlyser en översyn av direktivet om märkning av bilar (1999/94/EG) för att konsumenterna ska få information som är mer korrekt och jämförbar. Märkningen bör bygga på de utsläppsvärden som erhålls vid tester av utsläpp under faktiska körförhållanden.
19. Europaparlamentet är också oroat över skillnaden mellan koldioxidutsläppsvärdena i testresultaten och de utsläppsvärden som registrerats av förarna vid verklig körning. Parlamentet efterlyser därför en skyndsam överenskommelse om WLTP-korrelationen för målen för fordonens genomsnittliga koldioxidutsläpp, utan att man tillåter en oskälig flexibilitet inom det nuvarande provningsförfarandet så att ambitionsnivån avseende målet för 2021 sänks.

20. Europaparlamentet uppdrar åt talmannen att översända denna resolution till rådet och kommissionen samt till medlemsstaternas regeringar och parlament.