

Dinsdag 27 oktober 2015

P8_TA(2015)0375

Emissiemetingen bij auto's**Resolutie van het Europees Parlement van 27 oktober 2015 over emissiemetingen in de automobielsector (2015/2865(RSP))**

(2017/C 355/02)

Het Europees Parlement,

- gezien de vraag aan de Commissie over emissiemetingen in de automobielsector (O-000113/2015 — B8-0764/2015),
 - 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 onderhoudsinformatie ⁽¹⁾,
 - 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 bestemd ⁽²⁾,
 - gezien Richtlijn 2001/81/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2001 inzake nationale emissieplafonds voor bepaalde luchtverontreinigende stoffen ⁽³⁾,
 - gezien Richtlijn 2008/50/EG van het Europees Parlement en de Raad van 21 mei 2008 betreffende de luchtkwaliteit en schonere lucht voor Europa ⁽⁴⁾,
 - gezien Verordening (EU) nr. 333/2014 van het Europees Parlement en de Raad van 11 maart 2014 tot wijziging van Verordening (EG) nr. 443/2009 teneinde de modaliteiten vast te stellen voor het bereiken van de 2020-doelstelling om de CO₂-emissies van nieuwe personenauto's te verminderen ⁽⁵⁾;
 - gezien artikel 128, lid 5, en artikel 123, lid 4, van zijn Reglement,
- A. overwegende dat het federale milieuagentschap van de Verenigde Staten (EPA — Environmental Protection Agency) en de instantie voor luchtkwaliteit van Californië (CARB — California Air Resources Board) op 18 september 2015 beide een bericht hebben uitgevaardigd over schending van de voorschriften inzake vervuiling door Volkswagen AG, Audi AG en de Volkswagengroep van Amerika (collectief aangeduid met VW); overwegende dat het desbetreffende onderzoek werd ingesteld na een studie van een niet-gouvernementele organisatie in samenwerking met universiteitsonderzoekers naar de uitstoot van stikstofdioxide (NO_x) bij dieselveertuigen, waarvan de resultaten in mei 2014 bij het EPA en de CARB werden ingediend;
- B. overwegende dat luchtvervuiling in de EU tot meer dan 430 000 vroegtijdige sterfgevallen per jaar leidt en naar schatting 940 miljard EUR per jaar aan gezondheidskosten tot gevolg heeft; overwegende dat stikstofdioxide ernstige luchtverontreiniging veroorzaken, onder meer leidend tot longkanker, astma en een groot aantal aandoeningen aan de luchtwegen, en tot milieuschade zoals eutrofiëring en verzuring; overwegende dat in stedelijke gebieden in Europa de uitstoot van dieselveertuigen een belangrijke bron van NO_x is; overwegende dat tot een derde van de stadsbevolking van de EU nog steeds wordt blootgesteld aan waarden die de door de EU vastgestelde normen of grenswaarden overschrijden; overwegende dat de vervoersector de grootste veroorzaker blijft van de slechte luchtkwaliteit in steden en de daaruit voortvloeiende gevolgen voor de gezondheid; overwegende dat in meer dan twintig lidstaten momenteel niet aan de luchtkwaliteitsnormen van de EU wordt voldaan, met name door vervuiling in steden;

⁽¹⁾ PB L 171 van 29.6.2007, blz. 1.⁽²⁾ PB L 263 van 9.10.2007, blz. 1.⁽³⁾ PB L 309 van 27.11.2001, blz. 22.⁽⁴⁾ PB L 152 van 11.6.2008, blz. 1.⁽⁵⁾ PB L 103 van 5.4.2014, blz. 15.

Dinsdag 27 oktober 2015

- C. overwegende dat het Internationaal Instituut voor Kankeronderzoek (IARC) van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) de uitlaatgassen van dieselmotoren sinds 2012 classificeert als kankerverwekkende stof en adviseert dat blootstelling aan de mengeling van uitgestoten chemicaliën gezien de bijkomende gevolgen van dieseldeeltjes op de gezondheid wereldwijd teruggedrongen moet worden;
- D. overwegende dat de automobielsector een zeer grote bijdrage levert aan groei en innovatie en bijdraagt tot de werkgelegenheid in veel lidstaten; overwegende dat door het huidige schandaal de reputatie en het concurrentievermogen van de hele sector in het gedrang komen tenzij resoluut actie wordt ondernomen;
- E. overwegende dat kleine en middelgrote ondernemingen de toeleveringsindustrie in de automobielsector domineren en 50 % van de sectorspecifieke onderzoeks- en ontwikkelingsactiviteiten voor hun rekening nemen; overwegen dat de economische kracht van vele regio's in Europa wordt ontleend aan de automobiel- en toeleveringsindustrie;
- F. overwegende dat eerlijke concurrentie, ook onder autofabrikanten, betekent dat de consumenten een product kunnen kiezen op basis van de verstrekte uitgebreide en objectieve technische kenmerken;
- G. overwegende dat de EU meermaals inspanningen heeft geleverd om het effect van de economische crisis op de auto-industrie tegen te gaan door gebruik te maken van de beschikbare instrumenten op het gebied van staatssteun;
- H. overwegende dat in de verordening betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen met betrekking tot emissies van lichte voertuigen (Verordening (EG) nr. 715/2007, waarover in december 2006 door het Parlement en de Raad overeenstemming werd bereikt), waarin de Euro 5- en 6-emissievereisten zijn vastgelegd, van fabrikanten wordt geëist dat het voertuig zodanig wordt uitgerust dat het „onder normale gebruiksomstandigheden” aan de emissievereisten kan voldoen (artikel 5, lid 1);
- I. overwegende dat Verordening (EG) nr. 715/2007 in artikel 5, lid 2, een expliciet verbod inhoudt op het gebruik van manipulatie-instrumenten, waarbij manipulatie-instrument als volgt gedefinieerd wordt: „een constructieonderdeel dat de temperatuur, de rijsnelheid, het motortoerental, de versnelling, de inlaatonderdruk of andere parameters meet om een onderdeel van het emissiecontrolesysteem in werking te stellen, te moduleren, te vertragen of buiten werking te stellen, zodat de doelmatigheid van het emissiebeperkingsstelsel wordt verminderd onder omstandigheden die bij een normaal gebruik van het voertuig te verwachten zijn”; overwegende dat de lidstaten de plicht hebben dit verbod te handhaven; overwegende dat in de verordening de Commissie ook expliciet gevraagd wordt tests in te voeren en maatregelen te treffen met betrekking tot het gebruik van manipulatie-instrumenten;
- J. overwegende dat uit hoofde van de richtlijn betreffende bepaalde aspecten van de verkoop van en de garanties voor consumptiegoederen consumenten (1999/44/EG) over een minimumgarantie van twee jaar beschikken na de aankoop van een product, en dat de verkoper verplicht is aan de consument goederen te leveren die aan de koopovereenkomst beantwoorden; overwegende dat in geval van gebrek aan overeenstemming de consument recht heeft op gratis herstel of vervanging, of op prijsverlaging;
- K. overwegende dat volgens de richtlijn betreffende consumentenrechten (2011/83/EU) de consument vóór de sluiting van een overeenkomst op afstand of binnen/buiten verkooppunten ingelicht moet worden over de belangrijkste kenmerken van een product, en dat de lidstaten regels moeten instellen inzake doeltreffende, evenredige en afschrikkende sancties als de bepalingen van de richtlijn niet worden nageleefd;
- L. overwegende dat krachtens de richtlijn betreffende oneerlijke handelspraktijken (2005/29/EG) met name elke praktijk verboden is die „het economische gedrag van de gemiddelde consument die zij bereikt of op wie zij gericht is [...] met betrekking tot het product wezenlijk verstoort of kan verstoren”, en dat tot handelspraktijken die onder alle omstandigheden als oneerlijk worden beschouwd, beweringen behoren dat „een handelaar (met inbegrip van zijn handelspraktijken) of een product door een openbare of particuliere instelling is aanbevolen, erkend of goedgekeurd terwijl zulks niet het geval is, of iets dergelijks beweren zonder dat aan de voorwaarde voor de aanbeveling, erkenning of goedkeuring wordt voldaan”; overwegende dat deze richtlijn de lidstaten verplicht doeltreffende, evenredige en afschrikkende sancties vast te stellen;

Dinsdag 27 oktober 2015

- M. overwegende dat de Euro 5-grenswaarde voor NO_x-emissies bij dieselloertuigen 180 mg/km bedraagt en van toepassing is op voertuigtypes waaraan typegoedkeuring is verleend tussen 1 september 2009 en 1 september 2014 en op alle voertuigen die tussen 1 januari 2011 en 1 september 2015 zijn verkocht; overwegende dat voor Euro 6 de overeenkomstige waarde 80 mg bedraagt, die sinds 1 september 2014 geldt voor nieuwe types en voor alle voertuigen die na 1 september 2015 zijn of worden verkocht; overwegende dat Euro 6-voertuigen die zijn geregistreerd voordat de norm als wettelijke limiet werd ingevoerd, in verschillende lidstaten belastingverlaging hebben kunnen genieten; overwegende dat onafhankelijke testresultaten bevestigen dat er zich voor beide normen grote verschillen voordoen tussen de grenswaarden en de werkelijke voertuigemissies onder normale gebruiksomstandigheden;
- N. overwegende dat het Gemeenschappelijk Centrum voor Onderzoek van de Europese Commissie (GCO) ⁽¹⁾ in 2011 tot de conclusie kwam dat de met draagbare emissiemeetsystemen gemeten NO_x-emissies van dieselloertuigen de respectievelijke Euro 3-5 emissiegrenswaarden aanzienlijk overschrijden met een factor 2-4 voor gemiddelde NO_x-emissies tijdens hele testroutes tot een factor 14 in afzonderlijke testvensters; overwegende dat in een ander verslag van het GCO ⁽²⁾ uit 2013 wordt verwezen naar conclusies dat Euro 6-voertuigen zelfs hogere emissiewaarden kunnen hebben dan Euro 5-voertuigen; overwegende dat in onafhankelijke analyses in 2014 bewijzen worden geleverd voor gemiddelde waarden van NO_x-emissies op de weg bij geteste dieselloertuigen die ongeveer zeven maal hoger liggen dan de grenswaarden die door de Euro 6-norm zijn vastgelegd;
- O. overwegende dat VW heeft toegegeven wereldwijd manipulatie-instrumenten in minstens 11 miljoen verkochte dieselloertuigen te hebben ingebouwd; overwegende dat VW heeft aangekondigd dat het in de EU 8,5 miljoen VW-dieselloertuigen zal terugroepen na een besluit van het Duitse Bonds bureau voor motorvoertuigen;
- P. overwegende dat dit gestaafde verschil in emissies zowel te wijten kan zijn aan de huidige ontoereikende testprocedure in de EU, die geen normale rijomstandigheden weerspiegelt, als aan het gebruik van manipulatie-instrumenten; overwegende dat de betrouwbaarheid en degelijkheid van de testprocedure voor voertuigen cruciaal is om de emissiegrenswaarden aan te houden en dus ook om de volksgezondheid en het milieu in de EU te beschermen;
- Q. overwegende dat de Commissie op grond van artikel 14, lid 3, van Verordening (EG) nr. 715/2007 de plicht heeft regelmatig de testcycli voor het meten van emissies te beoordelen en de tests aan te passen wanneer zij niet langer adequaat blijken om de emissies in reële rijomstandigheden op de weg juist te weerspiegelen; overwegende dat een dergelijke aanpassing nog niet is gebeurd; overwegende dat de Commissie momenteel echter de invoering van een nieuwe testcyclus voorbereidt die gebaseerd is op emissies in reële rijomstandigheden;
- R. overwegende dat voor de conformiteitsproeven van de productie en van de voertuigen tijdens gebruik geen gemeenschappelijke normen op EU-niveau gelden, ondanks het mandaat dat de Commissie heeft gekregen om de specifieke vereisten voor dergelijke procedures via de comitéprocedure in te stellen; overwegende dat derhalve aan deze conformiteitseisen voor productie en gebruik in het algemeen onvoldoende de hand wordt gehouden; overwegende dat het niet verplicht is informatie over door de bevoegde typegoedkeuringsinstantie uitgevoerde tests en de resultaten ervan te verstrekken aan de Commissie, de typegoedkeuringsinstanties van de andere lidstaten of andere belanghebbende partijen;
- S. overwegende dat de Commissie of autoriteiten van andere lidstaten binnen het huidige EU-typegoedkeuringsstelsel de typegoedkeuring van voertuigen of conformiteitscertificaten niet mogen intrekken, noch voertuigen mogen terugroepen of het op de markt brengen ervan opschorten, als er door een andere lidstaat typegoedkeuring aan werd verleend; overwegende dat op de tests die de nationale typegoedkeuringsinstanties uitvoeren in het huidige stelsel geen toezicht wordt gehouden om te verzekeren dat alle autoriteiten de gemeenschappelijke EU-regelgeving naleven en de concurrentie niet vervalsen door de normen te verlagen;

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

⁽²⁾ „A complementary emissions test for light-duty vehicles: Assessing the technical feasibility of candidate procedures”, GCO, 2013.

Dinsdag 27 oktober 2015

- T. overwegende dat de Commissie momenteel werkt aan een herziening van het typegoedkeuringskader; overwegende dat deze herziening uitermate belangrijk is om het vertrouwen van de consumenten in de tests van de emissies en van het brandstofverbruik te herstellen;
- U. overwegende dat de huidige systemen voor beheersing van NO_x-emissies van dieselpersonenauto's gebaseerd zijn op drie belangrijke technologieën: aanpassingen in de motor gekoppeld aan uitlaatgasrecirculatie (EGR), adsorptie van NO_x in armengselmotoren (de zogenaamde „lean NO_x traps” of LNT's) en selectieve katalytische reductie (SCR); overwegende dat om aan de Euro 6-grenswaarden te voldoen, de meeste voertuigen uitgerust zijn met ten minste twee van de drie technologieën; overwegende dat al deze technologieën met software manipulatie-instrumenten kunnen worden uitgeschakeld;
- V. overwegende dat het voor de naleving van de emissienormen vereist is dat manipulatie-instrumenten verwijderd worden bij de voertuigen die ermee zijn uitgerust, dat de software voor emissiecontrolesystemen aangepast wordt en dat er, afhankelijk van de motortechnologie, de hardware wordt gewijzigd; overwegende dat de werking van een emissiecontrolesysteem dat reeds in het voertuig is geïnstalleerd, kan worden verbeterd door verwijdering van manipulatie-apparatuur, herprogrammering en herkalibratie;
- W. overwegende dat de discrepanties tussen testresultaten en prestaties bij normaal gebruik zich niet alleen voordoen bij de NO_x-waarden maar ook bij de waarden voor andere vervuilende stoffen en voor CO₂; overwegende dat in 2014 de kloof tussen de officiële en de werkelijke CO₂-emissie bij personenauto's in Europa volgens onafhankelijke studies 40 % bedroeg;
- X. overwegende dat het voor de overstap naar de wereldwijde testprocedure voor lichte voertuigen (WLTP) in de EU nodig is de bestaande streefdoelen voor de gemiddelde CO₂-emissie van het wagenpark voor fabrikanten aan te passen aan de nieuwe test;
1. spreekt zijn krachtige veroordeling uit van fraude door automobielfabrikanten en dringt er bij bedrijven op aan de volledige verantwoordelijkheid voor hun handelingen te nemen en ten volle medewerking te verlenen aan onderzoeken van de autoriteiten; betreurt het dat miljoenen consumenten bedrogen en misleid zijn door valse informatie over de emissies van hun voertuigen;
 2. is van mening dat wanneer het foutieve gedrag door bewijs wordt bevestigd, verhaalmogelijkheden goed aan de consument moeten worden medegedeeld en spoedig moeten worden ondernomen en de consument niet verder mogen schaden;
 3. acht het betreurenswaardig dat normoverschrijdende emissies leiden tot vroegtijdige sterfgevallen, en schade aan de menselijke gezondheid en aan het milieu;
 4. vindt het cruciaal dat de Commissie en de lidstaten het vertrouwen van de consumenten snel herstellen door concrete maatregelen te nemen en al het mogelijke doen om de situatie te de-escaleren; spreekt zijn solidariteit uit met de betrokken werknemers en is bezorgd over de gevolgen voor de toeleveringsketen, met name voor kmo's, die momenteel met grote problemen te maken hebben als gevolg van de fraude; onderstreept dat het niet uiteindelijk de werknemers mogen zijn die de prijs voor het manipuleren van emissiemetingen betalen;
 5. benadrukt dat de fabrikanten, vooraleer ontslagen in overweging te nemen, hun eigen financiële middelen moeten aanspreken, door onder meer de winst in te houden in plaats van dividenden uit te keren, om de kosten die voortkomen uit de inbreuk op de geldende wetgeving zo veel mogelijk te dekken;
 6. is zeer bezorgd over de trage reactie van de autoriteiten in de lidstaten en van de Commissie naar aanleiding van het geleverde bewijs van zware en aanhoudende overschrijdingen van de emissiegrenswaarden zoals die in de EU-wetgeving voor voertuigen bij normaal gebruik bepaald zijn;
 7. wijst erop dat dieselauto's lagere CO₂-emissies per kilometer hebben dan vergelijkbare benzineauto's en dat zij een belangrijk middel zijn voor fabrikanten om de gemiddelde CO₂-emissiedoelstellingen voor het wagenpark van de EU voor 2021 te halen; wijst erop dat zij tevens een essentiële bijdrage zullen blijven leveren aan het bereiken van de doelstellingen na 2021, maar benadrukt dat fabrikanten de beschikbare schone technologie moeten gebruiken ter vermindering van NO_x, fijn stof en andere verontreinigende stoffen;

Dinsdag 27 oktober 2015

8. dringt bij de Commissie en de lidstaten aan op volledige openheid over hun kennis van deze inbreuken en de maatregelen die zij hebben genomen om de inbreuken tegen te gaan; roept op tot een grondig onderzoek naar de rol en de verantwoordelijkheid van de Commissie en de autoriteiten van de lidstaten, waarbij rekening wordt gehouden met de problemen die vermeld werden in het verslag van het Gemeenschappelijk Centrum voor Onderzoek van de Commissie in 2011;
9. verzoekt de Commissie de tenuitvoerlegging van de EU-strategie voor duurzame, hulpbronnenefficiënte transportsystemen voor de weg en andere vervoersmodi te versterken, en geleidelijk aan van het huidige, op fossiele brandstoffen stoelende systeem over te stappen op het gebruik van nieuwe technologieën en nieuwe energiebronnen, zoals waterstof, elektriciteit en perslucht;
10. verwelkomt de onderzoeken die in verschillende lidstaten en andere landen over de hele wereld worden uitgevoerd naar de manipulatie van de testresultaten van voertuigemissies; steunt de oproep van de Commissie aan de nationale toezichthoudende autoriteiten om uitgebreide controles uit te voeren op diverse modellen en merken van voertuigen; meent dat de Commissie moet worden betrokken bij een dergelijk onderzoek; dringt erop aan dat onderzoeken op een transparante en doeltreffende manier worden uitgevoerd, met voldoende aandacht voor de noodzaak van het op de hoogte houden van consumenten die rechtstreeks worden getroffen door een aangetoond gebrek aan overeenstemming;
11. verlangt dat de Commissie uiterlijk 31 maart 2016 schriftelijk verslag uitbrengt aan het Parlement over de bevindingen van deze onderzoeken;
12. eist dat indien manipulatie-instrumenten worden aangetroffen de autoriteiten van de lidstaten alle noodzakelijke maatregelen treffen om de situatie te verhelpen en passende sancties opleggen in overeenstemming met artikel 30 van Richtlijn 2007/46/EG en artikel 10 van Verordening (EG) nr. 715/2007;
13. vestigt de aandacht op het verslag-Girling (over nationale emissies van bepaalde luchtverontreinigende stoffen, A8-0249/2015) dat op 15 juli 2015 werd goedgekeurd door zijn milieucommissie, en in het bijzonder op de vraag aan de Commissie en de lidstaten om het voorstel voor een nieuwe verordening inzake feitelijke emissies tijdens het rijden voor Euro 6 dat momenteel wordt besproken, dringend goed te keuren;
14. spoort de Commissie aan de nieuwe emissietestcyclus in reële rijomstandigheden zonder uitstel goed te keuren en te implementeren, en omwille van regelgevingsdoelstellingen in werking te laten treden; verwelkomt het verslag over de beperking van verontreinigende emissies van wegvoertuigen (A8-0270/2015) dat op 23 september 2015 werd goedgekeurd door de Commissie milieubeheer, volksgezondheid en voedselveiligheid van het Parlement, en in het bijzonder de eis dat de Commissie „een emissietest in reële rijomstandigheden [invoert] voor alle voertuigen die vanaf 2015 een typegoedkeuring krijgen of worden geregistreerd om te waarborgen dat de emissiecontrolesystemen doeltreffend genoeg zijn om ervoor te zorgen dat het voertuig aan deze verordening en de uitvoeringsmaatregelen daarbij kan voldoen, met een conformiteitsfactor die alleen rekening houdt met de mogelijke toleranties van de meetprocedure voor emissies tegen 2017”; dringt er bij de lidstaten en de Commissie op aan op basis hiervan snel overeenstemming te bereiken voor een kader voor de testcyclus;
15. merkt op dat volgens de huidige plannen van de Commissie de emissietests in reële rijomstandigheden enkel gebruikt zouden worden voor NOx-emissies; verlangt dat de emissietests in reële rijomstandigheden voor alle vervuilende stoffen geïmplementeerd worden;
16. betreurt het gebrek aan transparantie van de comitologieonderhandelingen over het voorstel over een RDE-test, en met name het feit dat de Commissie verzuimd heeft het Parlement op hetzelfde moment als de vertegenwoordigers van de lidstaten informatie te doen toekomen; roept de Commissie op het Parlement op voet van gelijkheid met de lidstaten alle relevante informatie te verstrekken, en met name de voorbereidende documenten voor het technisch comité motorvoertuigen te publiceren die betrekking hebben op de goedkeuring van de nieuwe RDE-test;
17. benadrukt dat de huidige EU-typegoedkeuringsprocedure aanzienlijk moet worden verbeterd, onder andere door meer EU-toezicht, in het bijzonder wat betreft het markttoezicht, de coördinatie en de follow-upprocedure voor voertuigen die in de Unie verkocht zijn, de bevoegdheid om van lidstaten te eisen dat zij op bewijs gebaseerde controleprocedures starten, en de mogelijkheid om passende maatregelen goed te keuren bij inbreuken op de EU-wetgeving;
18. doet een beroep op de Commissie om de huidige typegoedkeuringsregeling nieuw vorm te geven om te waarborgen dat typegoedkeuringen en certificaten van de bevoegde nationale instanties onafhankelijk kunnen worden geverifieerd en opnieuw kunnen worden geëvalueerd door de Commissie, om te zorgen voor gelijke concurrentievoorwaarden in de gehele EU, en te waarborgen dat de tenuitvoerlegging van EU-verordeningen doelmatig kan worden gehandhaafd en dat lacunes in de uitvoeringsmaatregelen kunnen worden gecorrigeerd zonder de administratieve lasten te verzwaren;

Dinsdag 27 oktober 2015

19. dringt er dan ook op aan te overwegen een toezichthoudende autoriteit op EU-niveau in te stellen;
20. acht het uitermate belangrijk dat de Commissie en alle bevoegde instanties van de lidstaten het recht hebben typegoedkeuringen en conformiteitscertificaten opnieuw te evalueren, het terugroepen van auto's te eisen en het op de markt brengen van voertuigen stop te zetten, wanneer zij bewijzen hebben van niet-naleving van de EU-emissiegrenswaarden uit hoofde van de Euro 5 en 6-verordening of van enig ander vereiste van de typegoedkeuringregeling;
21. is van mening dat bij de komende herziening van de kaderrichtlijn voor typegoedkeuringen moet worden overwogen de voorwaarden voor conformiteit van de productie uit te breiden en nader te specificeren om ervoor te zorgen dat een afdoende en representatief aantal nieuwe modellen, die willekeurig uit de productielijn gehaald worden, jaarlijks in reële rijomstandigheden worden getest op hun naleving van de Europese grenswaarden voor verontreinigende stoffen en CO₂; dringt voorts aan op verbeterde tests voor voertuigen die al in gebruik op de weg zijn — eveneens op basis van de procedure voor emissies in reële rijomstandigheden — teneinde de conformiteit van voertuigen tijdens gebruik bij verschillende kilometerstanden na te gaan, zoals de verordening voorschrijft; roept op om het toezicht op de weg te verbeteren door periodieke technische inspecties, om voertuigen die niet in overeenstemming zijn met de EU-wetgeving op te sporen en te herstellen;
22. vraagt de nationale autoriteiten geen speling toe te staan voor de zogenaamde „optimalisering van voertuigtesten”, waarbij het te hard oppompen van banden, het verwijderen van zijspiegels, het afplakken van naden tussen carrosseriepanelen ter vermindering van luchtweerstand, het gebruik van speciale motor- en versnellingsbaksmeerolie die anders niet in motoren worden gebruikt, het verwijderen van accessoires zoals stereo-installaties en testen bij de maximaal toegelaten omgevingstemperatuur gangbare praktijken zijn, om zo het verschil tussen testen in een laboratorium en de ervaringen van de consument op de weg op ontoelaatbare wijze te vergroten;
23. benadrukt dat consumenten hun rechten, zoals vastgelegd in de Richtlijnen 1999/44/EG, 2005/29/EG en 2011/83/EU, gemakkelijk moeten kunnen uitoefenen;
24. doet een beroep op de Commissie, aangezien zij verantwoordelijk is voor de mededinging op de interne markt, om in samenwerking met de nationale toezichtautoriteiten te zorgen voor gelijke concurrentievoorwaarden voor de concurrenten die de markt bedienen;
25. wijst andermaal op de noodzaak de Europese regels inzake de werking van de interne markt volledig en grondig om te zetten en ten uitvoer te leggen in alle lidstaten en dringt er tevens bij de Europese en nationale markttoezichtautoriteiten op aan alle beweringen van fraude nauwgezet te onderzoeken;
26. vraagt de Commissie erop toe te zien dat de informatie die aan consumenten wordt verstrekt op grond van de Richtlijn etikettering auto's (1999/94/EG) correct, relevant en vergelijkbaar is; is van mening dat etiketten gebaseerd moeten zijn op emissiewaarden en brandstofrendementscijfers die reële rijomstandigheden weerspiegelen;
27. uit zijn bezorgdheid over het verschil tussen de CO₂-emissies die in de testresultaten aangegeven worden en de emissies die bij reële rijomstandigheden gemeten worden; roept daarom op tot een vlotte overeenkomst over de afstemming met WLTP van de streefdoelstellingen voor de gemiddelde CO₂-emissie van het wagenpark, met naleving van het beginsel van vergelijkbare strengheid, maar zonder dat oneerlijke voordelen in de huidige testprocedure meegerekend worden, teneinde de doelstelling voor 2021 niet te verzwakken;
28. verzoekt de Commissie rekening te houden met de recente onthullingen wanneer zij nieuwe beleidsmaatregelen opstelt op het gebied van duurzaam transport; vraagt de Commissie meer actie te ondernemen voor een sterkere EU-strategie voor duurzame en zuinige systemen voor wegvervoer en andere vervoerswijzen; verwijst naar de benaderingswijze die is uiteengezet in het Witboek van de Commissie van 2011 getiteld „Stappenplan voor een interne Europese vervoersruimte — werken aan een concurrerend en zuinig vervoerssysteem” en wijst erop dat dit een grote bijdrage kan leveren aan een daadwerkelijke vermindering van de reële emissies door het transport en aan een verbetering van de stedelijke mobiliteit; roept de Commissie op zich meer in te zetten om vooruitgang te boeken wat betreft de in het Witboek voorgestelde maatregelen en moedigt de lidstaten aan om dit te ondersteunen;
29. verzoekt zijn Voorzitter deze resolutie te doen toekomen aan de Raad en de Commissie, alsmede aan de regeringen en parlementen van de lidstaten.