

Tiistai 4. huhtikuuta 2017

SUOSITUKSET

EUROOPAN PARLAMENTTI

P8_TA(2017)0100

Autoalan päästömittauksia käsittelevä tutkimus

Euroopan parlamentin suositus 4. huhtikuuta 2017 neuvostolle ja komissiolle autoalan päästömittauksia käsittelevän tutkimuksen johdosta (2016/2908(RSP))

(2018/C 298/19)

Euroopan parlamentti, joka

- ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen (SEUT) 226 artiklan,
- ottaa huomioon Euroopan parlamentin tutkintaoikeuden käyttämistä koskevista yksityiskohtaisista säännöistä 19. huhtikuuta 1995 tehdyn Euroopan parlamentin, neuvoston ja komission päätöksen 95/167/EY, Euratom, EHTY ⁽¹⁾,
- ottaa huomioon 17. joulukuuta 2015 antamansa päätöksen (EU) 2016/34 autoalan päästömittauksia käsittelevän tutkintavaliokunnan asettamisesta ja sen toimivallan, jäsenmäärän ja toimikauden keston määrittelystä ⁽²⁾,
- ottaa huomioon moottoriajoneuvojen tyyppihyväksynnästä kevyiden henkilö- ja hyötyajoneuvojen päästöjen (Euro 5 ja Euro 6) osalta ja ajoneuvojen korjaamiseen ja huoltamiseen tarvittavien tietojen saatavuudesta 20. kesäkuuta 2007 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 715/2007 ⁽³⁾,
- ottaa huomioon puitteiden luomisesta moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen sekä tällaisiin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, osien ja erillisten teknisten yksiköiden hyväksymiselle 5. syyskuuta 2007 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2007/46/EY ⁽⁴⁾,
- ottaa huomioon ilmanlaadusta ja sen parantamisesta 21. toukokuuta 2008 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2008/50/EY ⁽⁵⁾,
- ottaa huomioon 27. lokakuuta 2015 antamansa päätöslauselman autoalan päästömittauksista ⁽⁶⁾,
- ottaa huomioon 13. syyskuuta 2016 antamansa päätöslauselman autoalan päästömittauksia käsittelevästä tutkimuksesta ⁽⁷⁾ (väliaikaisen mietinnön A8-0246/2016 perusteella),
- ottaa huomioon autoalan päästömittauksia käsittelevän tutkintavaliokunnan lopullisen kertomuksen (perustuu välikertomukseen A8-0049/2017),
- ottaa huomioon autoalan päästömittauksia käsittelevän tutkintavaliokunnan suositusluonnoksen,
- ottaa huomioon työjärjestyksen 198 artiklan 12 kohdan,

⁽¹⁾ EYVL L 113, 19.5.1995, s. 1.

⁽²⁾ EUVL L 10, 15.1.2016, s. 13.

⁽³⁾ EUVL L 171, 29.6.2007, s. 1.

⁽⁴⁾ EUVL L 263, 9.10.2007, s. 1.

⁽⁵⁾ EUVL L 152, 11.6.2008, s. 1.

⁽⁶⁾ Hyväksytyt tekstit, P8_TA(2015)0375.

⁽⁷⁾ Hyväksytyt tekstit, P8_TA(2016)0322.

Tiistai 4. huhtikuuta 2017

- A. toteaa, että Euroopan parlamentti voi SEUT-sopimuksen 226 artiklan nojalla asettaa väliaikaisen tutkintavaliokunnan tutkimaan epäilyjä unionin oikeutta sovellettaessa tapahtuneista rikkomuksista tai hallinnollisista epäkohdista tämän rajoittamatta kansallisten ja unionin tuomioistuinten toimivaltaa, ja toteaa tämän olevan tärkeä osa parlamentin valvontavaltaa;
- B. toteaa, että parlamentti päätti puheenjohtajakokouksen ehdotuksesta 17. joulukuuta 2015 asettaa tutkintavaliokunnan tutkimaan väitetyjä laiminlyöntejä autoalan päästömittauksia koskevan unionin lainsäädännön täytäntöönpanossa ja että tutkintavaliokunnan on määrä esittää asiassa tarpeellisia pitämiään suosituksia;
- C. toteaa, että tutkintavaliokunta aloitti työnsä 2. maaliskuuta 2016 ja hyväksyi 28. helmikuuta 2017 lopullisen kertomuksensa, jossa esitetään tutkimuksessa käytetyt menetelmät ja tutkimuksen päätelmät;
- D. ottaa huomioon, että dieselhenkilöautojen markkinaosuus on kasvanut Euroopan unionissa viime vuosikymmeninä siinä määrin, että niiden osuus myydyistä ajoneuvoista on nyt yli puolet lähes kaikissa jäsenvaltioissa; ottaa huomioon, että tämä dieselajoneuvojen markkinaosuuden jatkuva kasvu johtuu myös EU:n ilmastopolitiikasta, koska dieselteknologia on hiilidioksidipäästöjen suhteen bensiinimoottoreita puhtaampaa; ottaa huomioon, että bensiinimoottoreihin verrattuna dieselmoottorit tuottavat polttovaiheessa paljon enemmän muita epäpuhtauksia kuin hiilidioksidia, jotka ovat erityisen ja suoraan haitallisia kansanterveydelle, kuten typen oksideja (NO_x), rikkioksideja (SO_x) ja hiukkasia; ottaa huomioon, että kyseisille epäpuhtauksille on olemassa vähennystekniikoita, joita on otettu markkinoilla käyttöön;
- E. toteaa, että nykyään on käytettävissä teknologiaa, jolla dieselajoneuvojen Euro 6 NO_x-normien noudattaminen myös todellisissa ajo-olosuhteissa on mahdollista ilman, että hiilidioksidipäästöt siitä kasvavat;
- F. toteaa, että EU:n olisi hyvä ottaa mallia Yhdysvalloissa sovellettavista parhaista käytännöistä, joissa sekä bensiini- että dieselajoneuvoille on asetettu tiukemmat päästönormit, sekä maan tiukemmasta valvontapolitiikasta;
- G. toteaa, että kansanterveyden ja ympäristön suojelun olisi oltava koko yhteiskunnan yhteinen huolenaihe ja velvollisuus, jossa kaikilla sidosryhmillä, myös autoalalla, on oma tärkeä tehtävänsä;
1. kehottaa puhemiestä ryhtymään tarvittaviin toimiin tutkintavaliokunnan lopullisen kertomuksen julkaisemiseksi työjärjestyksen 198 artiklan 11 kohdan ja päätöksen 95/167/EY, Euratom, EHTY 4 artiklan 2 kohdan mukaisesti;
 2. kehottaa neuvostoa ja komissiota varmistamaan, että tutkimuksen päätelmät ja sen johdosta annetut suositukset johtavat käytännön toimiin päätöksen 95/167/EY, Euratom, EHTY mukaisesti;
 3. kehottaa komissiota antamaan parlamentille viimeistään 18 kuukauden kuluttua tämän suosituksen antamisesta ja sen jälkeen säännöllisesti kattavan kertomuksen toimista, joita komissio ja jäsenvaltiot ovat toteuttaneet tutkintavaliokunnan päätelmien ja suositusten johdosta;
 4. kehottaa puhemiestä pyytämään ympäristön, kansanterveyden ja elintarvikkeiden turvallisuuden valiokuntaa, teollisuus-, tutkimus- ja energiavaliokuntaa, sisämarkkina- ja kuluttajansuojavaliokuntaa sekä liikenne- ja matkailuvaliokuntaa valvomaan toimenpiteitä, joihin tutkintavaliokunnan päätelmien ja suositusten perusteella on ryhdytty, työjärjestyksen 198 artiklan 13 kohdan mukaisesti;
 5. kehottaa puhemiestä pyytämään, että perussopimus-, työjärjestys- ja toimielinasioiden valiokuntaa ryhtyy toimiin niiden tutkintavaliokunnan suositusten johdosta, jotka koskevat parlamentin tutkintaoikeuden rajoituksia;

Laboratoriotestit ja todellisissa ajo-olosuhteissa syntyvät päästöt

6. vaatii komissiota muuttamaan sisäistä rakennettaan niin, että kollegiaalisuusperiaatteen mukaisesti yksittäisen komission jäsenen (ja pääosaston) vastuualueeseen kuuluu samalla myös vastuu ilmanlaatua koskevasta lainsäädännöstä ja epäpuhtauspäästöjen lähteitä koskevista politiikkatoimista; vaatii lisäämään ajoneuvoista, ajoneuvojen järjestelmistä ja päästövähennystekniikoista vastaavaa henkilöstöä ja teknisiä resursseja komissiossa ja pyytää yhteistä tutkimuskeskusta kehittämään edelleen komission yksiköiden teknistä asiantuntemusta;

Tiistai 4. huhtikuuta 2017

7. kehottaa komissiota tätä varten muuttamaan sisäistä rakennettaan ja tarkistamaan vastuujakoaan niin, että kaikki ajoneuvojen päästöjä koskeva lainsäädäntövastuu siirretään sisämarkkinoiden, teollisuuden, yrittäjyyden ja pk-yritystoiminnan pääosastolta (GROW) ympäristöasioiden pääosastolle (ENV);
8. pyytää komissiota varmistamaan, että yhteisellä tutkimuskeskuksella on riittävät henkilöresurssit, tekniset resurssit ja riittävän laaja itsehallinto ja että perehtyneisyys ajoneuvo- ja päästötekniikkaan ja ajoneuvojen testaukseen säilyy organisaatiossa; huomauttaa, että yhteinen tutkimuskeskus saattaa uuden markkinavalvonta- ja tyyppihyväksyntäasetuksen myötä saada lisää vaatimusten noudattamisen todentamistehtäviä;
9. pyytää asettamaan kaikki yhteisen tutkimuskeskuksen testitulokset saataville kokonaisuudessaan ja nimiä poistamatta julkisessa tietokannassa; pyytää lisäksi, että yhteisen tutkimuskeskuksen ajoneuvopäästölaboratorio (VELA) raportoi valvontaelimelle, joka koostuu jäsenvaltioiden sekä ympäristön ja ihmisten terveyden suojelun alalla toimivien järjestöjen edustajista;
10. pyytää lainsäätäjiä varmistamaan asetusta (EY) N:o 715/2007 parhaillaan muutettaessa, että 5 artiklan 3 kohdassa ja 14 artiklassa tarkoitetut toimenpiteet, joilla täydennetään tai muutetaan säädöksen tiettyjä, muita kuin keskeisiä osia, hyväksytään delegoiduilla säädöksillä, jotta parlamentti ja neuvosto voivat asianmukaisesti valvoa niitä ja jotta voidaan samalla pienentää mahdollisuutta, että toimenpiteiden hyväksyminen viivästyy tarpeettomasti; vastustaa voimakkaasti vaihtoehtoa, jossa kyseiset toimenpiteet vahvistettaisiin täytäntöönpanosäädöksillä;
11. pyytää hyväksymään nopeasti todellisia ajonaikaisia päästöjä (RDE) koskevan kolmannen ja neljännen sääntelypaketin, jotta uuden tyyppihyväksyntämenettelyn lainsäädäntökehys olisi täydellinen ja sitä voitaisiin alkaa soveltaa ripeästi; palauttaa mieliin, että jotta RDE-testeillä voidaan tehokkaasti vähentää laboratorioissa ja ajon aikana mitattujen päästöjen eroja, testin ja arviointimenettelyjen eritelmät olisi laadittava hyvin huolellisesti ja niiden olisi katettava suuri määrä erilaisia ajo-olosuhteita, kuten lämpötila, moottorin kuormitus, ajoneuvon nopeus, korkeus merenpinnasta, tietyppi sekä muita unionin ajo-olosuhteissa mahdollisia parametreja;
12. panee merkille useiden EU:n kaupunkien nostaman toisen RDE-paketin kumoamiskanteen, jonka perusteena on, että ottaessaan käyttöön typen oksidien (NO_x) päästöjen uudet korotetut raja-arvot komissio muuttaa perussäädöksen keskeistä osaa ja rikkoo näin olennaista menettelymääräystä sekä ilmanlaadusta annetun direktiivin 2008/50/EY säännöksiä dieselajoneuvojen tyyppipäästöjen enimmäistasoista;
13. kehottaa painokkaasti komissiota tarkastelemaan vuonna 2017 uudelleen NO_x-päästöjen RDE-testeissä sovellettavaa vaatimustenmukaisuuden tunnuslukua kuten toisessa RDE-paketissa edellytetään; kehottaa komissiota jatkossakin tarkistamaan vaatimustenmukaisuuden tunnuslukua vuosittain tekniikan kehityksen mukaan, jotta se voitaisiin alentaa 1:een viimeistään vuonna 2021;
14. pyytää komissiota tarkastelemaan sovellettavaa unionin lainsäädäntöä uudelleen sen selvittämiseksi, voidaanko muita ajoneuvojen järjestelmiä – tai muita tuotteita – mahdollisesti saattaa markkinoille puutteellisten testimenetelmien perusteella, kuten ajoneuvopäästöjen tapauksessa, tai onko muita aloja, joilla markkinavalvontatoimet ovat yhtä lailla puutteellisia, sekä antamaan asianmukaisia lainsäädäntöehdotuksia sisämarkkinoiden normien valvonnan varmistamiseksi;
15. kehottaa komissiota antamaan ehdotuksia EU:n tason ympäristötarkastuksista tuotteiden ympäristöominaisuuksia koskevien vaatimusten, toimilupiin liittyvien päästöraja-arvojen ja yleisesti EU:n ympäristölainsäädännön noudattamisen valvomiseksi;
16. kehottaa komissiota jatkamaan työtään PEMS-laitteiden suorituskyvyn parantamiseksi, niiden tarkkuuden lisäämiseksi ja virhemarginaalin pienentämiseksi; katsoo, että hiukkasten osalta PEMS-laitteiden olisi pystyttävä käsittelemään alle 23 nanometrin kokoisia hiukkasia, jotka ovat kaikkein vaarallisimpia ihmisten terveydelle;
17. pitää komission 30. toukokuuta 2016 hyväksymiä horisontaalisia sääntöjä komission asiantuntijaryhmien perustamisesta ja toiminnasta vanhoja sääntöjä parempina esimerkiksi siksi, että niissä veloitetaan pitämään kokouksista selkeää ja täydellistä pöytäkirjaa; kehottaa komissiota tarkistamaan sääntöjä ja lujittamaan määräyksiä asiantuntijaryhmien tasapainoisesta kokoonpanosta; kehottaa komissiota panemaan (päivitetty) horisontaaliset säännöt tiukasti ja välittömästi täytäntöön sekä antamaan Euroopan parlamentille ja neuvostolle kertomuksen, jossa arvioidaan täytäntöönpanoa;

Tiistai 4. huhtikuuta 2017

18. pyytää julkaisemaan komiteamenettelyn komiteoiden, kuten moottoriajoneuvoja käsittelevän teknisen komitean (TCMV), sekä komission asiantuntijaryhmien, kuten moottoriajoneuvoja käsittelevän työryhmän ja kevyiden ajoneuvojen todellisia ajonaikaisia päästöjä tarkastelleen RDE-LDV-ryhmän, osallistujaluettelot ja kokouspöytäkirjat;

19. kehottaa painokkaasti jäsenvaltioita lisäämään avoimuutta ja kansallisten parlamenttinsa mahdollisuuksia tutustua TCMV-komitean kokousasiakirjoihin;

20. kehottaa komissiota muuttamaan merkittävästi nykyistä tietojen arkistointi- ja tallennuspolitiikkaa ja varmistamaan, että muistiot, yksiköiden väliset tiedonannot, luonnokset sekä komission, jäsenvaltioiden ja neuvoston ja niiden edustajien väliset epäviralliset viestit arkistoidaan oletusarvoisesti; pitää valitettavana julkisten arkistojen puutteita, jotka ovat seurausta arkistoitavien asiakirjojen aivan liian suppeasta valikoimasta, minkä vuoksi asiakirjojen arkistointi edellyttää aktiivisia toimia;

Estolaitteet

21. katsoo, että vaikka RDE-menettely minimoi estolaitteiden käytön riskin, se ei täysin estä mahdollista turvautumista laittomiin käytäntöihin; suosittaa siksi, että tyyppihyväksyntätestaukseen ja käytönaikaisen vaatimustenmukaisuuden tarkastuksiin sisällytetään Yhdysvaltojen viranomaisten toimintamallin mukaisesti tekijöitä, jotka eivät ole ennakoitavissa ja joilla estetään mahdollisten porsaanreikien hyväksikäyttö ja varmistetaan säännösten noudattaminen ajoneuvon koko elinkaaren ajan; pitää siksi hyvänä estolaitteita koskevaa testausprotokollaa, joka sisältyy komission 26. tammikuuta 2017 antamiin ohjeisiin päästöjenrajoituksen lisästrategioiden arvioimisesta ja estolaitteiden asennuksen selvittämisestä ja jota sovelletaan jo markkinoilla oleviin ajoneuvoihin; odottaa jäsenvaltioiden kansallisten viranomaisten soveltavan tätä protokollaa ripeästi markkinavalvontatoimiinsa ja suorittavan ajoneuvojen testauksen suositellusti olosuhteissa, jotka poikkeavat ennakoimattomasti tavanomaisista testiolosuhteista esimerkiksi ympäristön lämpötilan, ajonopeuden vaihtelun, ajoneuvon kuormituksen ja testin keston osalta, ja tehden harkinnanvaraisesti myös ”yllätystestejä”;

22. panee huolestuneena merkille, että ajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen ja polttoaineenkulutuksen virallinen testaus tehdään myös jatkossa yksinomaan laboratoriotestimenettelyllä (WLTP), mikä tarkoittaa, että estolaitteiden laitton käyttö on yhä mahdollista ja saattaa jäädä havaitsematta; kehottaa komissiota ja jäsenvaltioita ottamaan käyttöön ajoneuvojen etävalvontajärjestelmiä, joissa käytetään tienvarteen sijoitettuja anturilaitteita ja/tai ajoneuvoon asennettuja sensoreita valvomaan käytössä olevan kaluston ympäristöominaisuuksia ja paljastamaan mahdollisia laittomia käytäntöjä, jotka saattaisivat johtaa virallisten ja todellisten tulosten välillä olevien erojen säilymiseen;

23. kehottaa komissiota analysoimaan tarkemmin syitä, joiden vuoksi raskaita ajoneuvoja koskevia tiukempia estolaitesäännöksiä ei sisällytetty kevyitä ajoneuvoja koskevaan lainsäädäntöön;

24. kehottaa komissiota toteuttamaan sisäisen tarkastuksen varmentakseen väitteen, jonka mukaan yhteisen tutkimuskeskuksen tutkimustulokset ja komission yksiköissä herännyt huoli valmistajien mahdollisista laittomista käytännöistä eivät koskaan tulleet ylemmän portaan tietoon; kehottaa komissiota raportoimaan päätelmistään parlamentille;

25. katsoo, että komissiossa olisi otettava käyttöön selkeä raportointimekanismi sen varmistamiseksi, että kun yhteinen tutkimuskeskus havaitsee vaatimustenvastaisuuksia, niistä tehdään selkoa kaikille asiaankuuluville tasoille komission organisaatiossa;

26. kehottaa komissiota valtuuttamaan yhteisen tutkimuskeskuksen tutkimaan edelleen yhdessä kansallisten viranomaisten ja riippumattomien tutkimuslaitosten kanssa elokuussa 2016 useissa autoissa havaittuja epäilyttäviä päästöarvoja;

27. ottaa huomioon vastikään voimaan tulleen autonvalmistajien velvoitteen ilmoittaa perus- ja lisäpäästöstrategiansa ja kehottaa jäsenvaltioita asettamaan autonvalmistajille vaatimuksen, jonka mukaan niiden on annettava selitys ajoneuvojen mahdolliseen erikoiseen päästökäyttäytymiseen testausilanteessa ja osoitettava toteen tarve soveltaa poikkeuksia, joista säädetään asetuksen (EY) N:o 715/2007 5 artiklan 2 kohdassa; vaatii jäsenvaltioita toimittamaan tutkimustensa tulokset ja teknisten testien tiedot komissiolle ja parlamentille;

Tiistai 4. huhtikuuta 2017

28. kehottaa komissiota seuraamaan tarkkaan estolaitteiden käyttökiellosta myönnettyjen poikkeuksien soveltamisen valvontaa jäsenvaltioissa; pitää tässä yhteydessä tervetulleina lisäpäästöstrategioiden teknisen arvioinnin menetelmiä, jotka sisältyvät komission 26. tammikuuta 2017 antamiin ohjeisiin; kehottaa komissiota käynnistämään tarpeen mukaan rikkomusmenettelyjä;

Tyyppihyväksyntä ja käytönaikainen vaatimustenmukaisuus

29. pyytää kuluttajien ja ympäristön suojelemiseksi hyväksymään nopeasti ehdotuksen asetukseksi moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen hyväksynnästä ja markkinavalvonnasta (2016/0014(COD))⁽¹⁾, jolla korvataan nykyinen tyyppihyväksyntää koskeva puitedirektiivi, ja pyytää saattamaan sen voimaan viimeistään vuonna 2020; pitää komission alkuperäisen ehdotuksen kunnianhimoisten tavoitteiden säilyttämistä erityisesti järjestelmälle kaavailun EU:n valvonnan suhteen ehdottomana vähimmäisedellytyksenä EU:n järjestelmän parantamiselle; katsoo, että asiasta käytävissä toimielinten välisissä neuvotteluissa tavoitteena olisi oltava entistä kattavampi ja koordinoitumpi tyyppihyväksyntä- ja markkinavalvontajärjestelmä, johon sisältyvät EU:n valvonta, yhteiset tarkastukset sekä yhteistyö kansallisten viranomaisten kanssa ja niiden kesken;

30. katsoo, että vain tiukemmalla EU:n tason valvonnalla voidaan varmistaa, että EU:n ajoneuvolainsäädäntö pannaan asianmukaisesti täytäntöön ja että markkinavalvontatoimet suoritetaan unionissa tehokkaasti ja vaikuttavasti; kehottaa komissiota varmistamaan uuden tyyppihyväksyntä- ja markkinavalvontakehyksen täydellisen ja yhtenäisen täytäntöönpanon, koordinoimaan kansallisten tyyppihyväksyntä- ja markkinavalvontaviranomaisten työtä ja sovittamaan mahdollisia erimielisyyksiä;

31. vaatii lujittamaan markkinavalvontaa radikaalisti määrittelemällä säännöt selvästi ja huolehtimalla selkeämmästä vastuunjaosta EU:n uudessa tyyppihyväksyntäkehyksessä, jotta saadaan luotua entistä parempi, tehokas ja toimiva järjestelmä;

32. katsoo, että EU:n uusissa tyyppihyväksyntäpuitteissa suoritettavassa EU-valvonnassa olisi testattava jo markkinoilla saataville asetettuja ajoneuvoja, järjestelmiä, osia ja erillisiä teknisiä yksiköitä uudelleen riittävässä laajuudessa, monenlaisin testein ja käyttäen tilastollisesti edustavia otoksia, jotta niiden voidaan todentaa olevan tyyppihyväksyntien ja sovellettavan lainsäädännön mukaisia, ja valvonnan yhteydessä olisi pantava alulle korjaavia toimenpiteitä, joihin voi sisältyä ajoneuvojen takaisinvento, tyyppihyväksynnän peruuttaminen ja hallinnollisia sakkoja; pitää yhteisen tutkimuskeskuksen asiantunteudesta tässä asiassa keskeisen tärkeänä;

33. kehottaa komissiota ja jäsenvaltioita arvioimaan Yhdysvalloissa yleistä käytäntöä tehdä ajoneuvoille sattumanvaraisia testejä tuotannon ja käytön aikana sekä tekemään tarvittavat johtopäätökset parantaakseen omia markkinavalvontatoimiaan;

34. ehdottaa, että vähintään 20 prosentille unionin markkinoille vuosittain saatetuista uusista henkilöajoneuvomalleista tehdään satunnaisia markkinavalvontatestejä, myös täsmentämättä testiprotokollaa, ja että myös vanhemmista malleista testataan edustava määrä sen tarkistamiseksi, ovatko ajoneuvot käytön aikana unionin turvallisuus- ja ympäristölainsäädännön mukaisia; katsoo, että valittaessa EU:n tasolla testattavia ajoneuvoja olisi huolehdittava perusteltujen valitusten jatkokäsittelystä ja otettava huomioon kolmansien osapuolten testit, etävalvontatiedot, raportit määräaikaikatsastuksista ja muut tiedot;

35. huomauttaa, että asiasta vastaavien kansallisten viranomaisten olisi järjestelmällisesti valvottava ajoneuvojen tuotannon vaatimustenmukaisuutta ja käytönaikaista vaatimustenmukaisuutta ja että tätä toimintaa olisi puolestaan koordinoitava ja valvottava EU:n tasolla; katsoo, että tuotannon vaatimustenmukaisuutta ja käytönaikaista vaatimustenmukaisuutta koskevien testien suorittamisesta vastaavan tutkimuslaitoksen olisi oltava eri kuin kyseisen ajoneuvon tyyppihyväksynnästä vastannut laitos ja että valmistajan oman tutkimuslaitoksen ei pidä voida suorittaa tyyppihyväksyntään vaadittavia päästötestejä; kehottaa painokkaasti jäsenvaltioita tekemään lopullisesti selväksi, mikä viranomaisen vastaa markkinavalvonnasta niiden alueella, varmistamaan tämän viranomaisen olevan tietoinen tehtävistään ja antamaan tiedon myös komissiolle; uskoo, että jäsenvaltioiden markkinavalvontaviranomaisten ja komission välisen yhteistyön huomattava tiivistäminen ja tietojen jakaminen myös kansallisista markkinavalvontasuunnitelmista voi ylipäänsä tehdä markkinavalvonnasta EU:ssa tasokkaampaa ja auttaa komissiota havaitsemaan kansallisten markkinavalvontajärjestelmien heikkoudet;

36. uskoo, että parantamalla tyyppihyväksyntäviranomaisten ja komission toiminnan koordinoitua ja mahdollistamalla niiden vuoropuhelu foorumissa, jonka puheenjohtajana toimii komissio, voidaan edistää hyviä käytäntöjä, joilla pyritään varmistamaan tyyppihyväksyntä- ja markkinavalvontasääntelyn tehokas ja yhdenmukainen täytäntöönpano;

⁽¹⁾ Ks. myös Hyväksytyt tekstit 4.4.2017, P8_TA(2017)0097.

Tiistai 4. huhtikuuta 2017

37. uskoo, että mahdollisuus suorittaa tyyppihyväksyntätulosten, myös vierintäkokeista saatujen tulosten, riippumaton ja kattava tarkistus parantaa sääntelykehityksen vaikuttavuutta, ja katsoo, että asiaankuuluvien tahojen olisi saatava asiaan liittyvät merkitykselliset tiedot;

38. kehottaa huolehtimaan tyyppihyväksynnän, markkinavalvonnan ja tutkimuslaitosten toimintojen asianmukaisesta ja riippumattomasta rahoituksesta esimerkiksi perustamalla maksujärjestelmän, osoittamalla varat jäsenvaltioiden talousarviosta tai yhdistämällä nämä kaksi rahoituslähdettä; katsoo, että tyyppihyväksyntäviranomaiset olisi velvoitettava tarkistamaan ajoneuvojen ja niiden osien valmistajien sekä tutkimuslaitosten väliset liikesuhteet ja taloudelliset sidokset, jotta voidaan ehkäistä niiden välisiä eturistiriitoja;

39. kiinnittää huomiota Yhdysvaltojen tyyppihyväksyntäjärjestelmään, jossa sertifiointi- ja vaatimustenmukaisuusohjelmien kustannukset katetaan valmistajilta kerätyillä maksuilla maan valtiovarainministeriöön ja kongressi vuorostaan myöntää varoja Yhdysvaltojen ympäristönsuojeluvirastolle (EPA) sen ohjelmien toteuttamista varten, ja pitää sitä hyödyllisenä mallina, jota voitaisiin käyttää parantamaan EU:n järjestelmän riippumattomuutta;

40. pyytää hyväksymään ja panemaan täytäntöön pikaisesti PEMS-laitteiden käyttöä käytönaikaisen vaatimustenmukaisuuden tarkastuksissa ja kolmansien osapuolten suorittamia testejä sääntelevän neljännen RDE-paketin ja soveltamaan sitä; kehottaa komissiota antamaan uudessa tyyppihyväksyntäkehelyksessä yhteiselle tutkimuskeskukselle tehtäväksi suorittaa PEMS-laitteilla päästötestejä osana Euroopan tason käytönaikaisen vaatimuksenmukaisuuden tarkastuksia;

41. pyytää lainsäätäjiä perustamaan tulevassa asetuksessa moottoriajoneuvojen hyväksynnästä ja markkinavalvonnasta EU:n laajuisen etävalvontaverkoston, jolla seurataan autokannan todellisia ajonaikaisia päästöjä ja tunnistetaan liikaa saastuttavat ajoneuvot, jotta voidaan paremmin kohdentaa käytönaikaisen vaatimuksenmukaisuuden tarkastukset ja jäljittää ajoneuvot, joita on mahdollisesti muutettu asentamalla laittomia laitteita (esimerkiksi pakokaasujen takaisinkierrätyksen estäminen levyllä tai läpällä taikka dieselhiukkassuodattimen tai selektiivisen katalyyttisen pelkistyspoistamisen) tai ohjelmia (laiton moottorin ohjausyksikön uudelleenohjelmointi);

42. kehottaa komissiota hyödyntämään sille moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen määräaikaikatsastuksista annetun direktiivin 2014/45/EU 17 artiklassa siirrettyä säädösvaltaa ja saattamaan ajoneuvojen määräaikaikatsastusten testimenetelmät ajan tasalle ajoneuvojen NO_x-päästöjen mittaamiseksi;

43. odottaa tyyppihyväksyntäviranomaisten, markkinavalvontaviranomaisten ja tutkimuslaitosten huolehtivan tehtävistään; katsoo, että niiden olisi parannettava osaamistaan huomattavasti ja jatkuvasti, ja pyytää aloittamaan niiden pätevyden säännölliset, riippumattomat tarkastukset;

44. pyytää komissiota arvioimaan, voitaisiinko valmistajat velvoittaa ilmoittamaan valitsemansa tutkimuslaitos komissiolle, jotta komissio olisi varmasti täysin selvillä tilanteesta;

45. kehottaa jäsenvaltioita vaatimaan autonvalmistajia ilmoittamaan ja perustelemaan päästöstrategiansa tyyppihyväksyntäviranomaisille, kuten on käytäntönä raskaiden ajoneuvojen tapauksessa;

46. kehottaa jäsenvaltioita arvioimaan, ovatko ”vakioidut” ratkaisut, joita valmistajat ovat ehdottaneet huijausjärjestelmissä varustettujen ajoneuvojen korjaamiseksi, tosiasiaa päästösäännösten mukaisia, ja suorittamaan uusille korjatuille ajoneuvoille satunnaistarkastuksia;

Täytäntöönpanon valvonta ja seuraamukset

47. vaatii valvomaan tiukemmin ja tehokkaammin ajoneuvojen päästöjä koskevien säännösten täytäntöönpanoa EU:ssa; ehdottaa, että henkilöautojen päästöjä koskeva hallintorakenne uudistetaan viipymättä ja saatetaan linjaan muiden liikenteen alojen kanssa;

48. muistuttaa, että päästömittaussäännöillä pyritään parempaan ilmanlaatuun, jota ei aiemmin ole saavutettu osittain heikon lainvalvonnan ja osittain joidenkin autonvalmistajien vilpillisen menettelyn vuoksi; katsoo, että asiaankuuluvien viranomaisten olisi tarkasteltava henkilöautojen päästöjä ja ilmanlaadun kehitystä koskevia tietoja arvioidakseen, onko tavoitteet saavutettu;

Tiistai 4. huhtikuuta 2017

49. esittää, että perustetaan päästöjä koskeva pysyvä kansainvälinen yhteistyökehys, jonka ansiosta viranomaiset voivat vaihtaa tietoja ja suorittaa yhteisiä valvontatoimia; toteaa, että tällaisia toimia käytetään jo EU:ssa muiden tuotteiden tapauksessa;

50. kehottaa painokkaasti komissiota käynnistämään rikkomusmenettelyjä niitä jäsenvaltioita vastaan, jotka eivät ole perustaneet voimassa olevassa lainsäädännössä vaadittua tehokasta markkina- ja valvontajärjestelmää ja kansallista seuraamusjärjestelmää EU:n lainsäädännön rikkomusten varalta;

51. esittää, että komissiolle olisi annettava valta määrätä ajoneuvojen valmistajille tehokkaita, oikeasuhteisia ja varoittavia hallinnollisia sakkoja sekä määrätä ne suorittamaan korjaavia toimenpiteitä, kun niiden ajoneuvojen vaatimustenvastaisuus on näytetty toteen; katsoo, että mahdollisiin seuraamuksiin olisi kuuluttava tyyppihyväksynnän peruuttaminen ja EU:n laajuisten takaisinvento-ohjelmien toteuttaminen;

52. katsoo, että ajoneuvojen valmistajille määrättävien sakkojen, EU:n päästölainsäädäntöä rikkoneita jäsenvaltioita vastaan käynnistettyjen rikkomusmenettelyjen ja uusien henkilöautojen liikapäästömaksujen (budjettikohta 711) tuotto olisi käytettävä käyttötarkoitukseen sidottuina tuloina erityisiin ilmanlaadun tai ympäristönsuojelun alan EU-hankkeisiin tai -ohjelmiin eikä jäsenvaltioiden BKTL-perusteisia maksuosuuksia EU:n talousarvioon pitäisi tämän vuoksi pienentää; kehottaa sisällyttämään unionin lainsäädäntöön aiheelliset asiaa koskevat säännökset; esittää, että jäsenvaltiot voisivat käyttää sakoilla kerättävät varat osaksi myös vahingonkorvauksiin henkilöille, joille rikkomisesta on aiheutunut haittaa, ja muihin kuluttajia hyödyttäviin toimiin tai tarvittaessa ympäristönsuojelun jäsenvaltiossa;

53. vaatii jäsenvaltioita varmistamaan, että säännökset, jotka koskevat valmistajille asetuksen (EY) N:o 715/2007 säännösten rikkomisen johdosta määrättäviä seuraamuksia, ovat tehokkaita, oikeasuhteisia ja varoittavia ja annetaan nopeasti tiedoksi komissiolle;

54. kehottaa jäsenvaltioita ryhtymään tiukempiin toimenpiteisiin päästöhuijauskandaalin johdosta; kehottaa jäsenvaltioita ja niiden tyyppihyväksyntäviranomaisia tarkastelemaan tietoja perus- ja lisäpäästöstrategioista – jotka autonvalmistajien on ilmoitettava – tyyppihyväksytyjen Euro 5 ja Euro 6 -normien mukaisten autojen osalta, joissa on testiohjelmien aikana mitattu erikoisia päästöarvoja, sekä tarkistamaan niiden vaatimustenmukaisuuden estolaitesäännösten tulkintaa koskevien komission ohjeiden mukaisesti; vaatii, että jäsenvaltiot määräävät vaatimustenvastaisuustapauksissa käytettävissä olevia seuraamuksia, pakolliset takaisinvento-ohjelmat ja tyyppihyväksynnän peruuttaminen mukaan lukien; pyytää komissiota varmistamaan, että takaisinvento-ohjelmiin sovelletaan eri puolilla EU:ta koordinoitua lähestymistapaa;

55. kehottaa jäsenvaltioita ja komissiota tekemään kyseessä olevien ajoneuvojen omistajille selväksi ajoneuvon mahdollisen korjaustarpeen, korjaamisen oikeudelliset seuraukset päästösäännösten noudattamisen suhteen, ajoneuvojen katsastamista koskevat velvollisuudet, verotukselliset asiat, ajoneuvon mahdollisen uudelleenluokittelun seuraukset jne.;

56. panee merkille, että tietojen kerääminen jäsenvaltioissa sovellettavista seuraamuksista on vaikeaa, koska niistä ei ole kansallisia tilastoja; kehottaa komissiota ja jäsenvaltioita kokoamaan säännöllisesti asiaa koskevia tilastoja;

57. kehottaa jäsenvaltioita ja komissiota lujittamaan eurooppalaisia täytäntöönpanomekanismeja, kuten Euroopan unionin verkostoa ympäristölainsäädännön voimaansaattamiseksi ja täytäntöönpanemiseksi (IMPEL);

Kuluttajien oikeudet

58. katsoo, että dieselautohuijauksessa mukana olleiden autonvalmistajien on maksettava asianmukaiset taloudelliset korvaukset kuluttajille, joihin huijaus on vaikuttanut, ja että takaisinvento-ohjelmia, joita on pantu täytäntöön vasta osittain, ei pidä katsoa riittäväksi korjaavaksi toimeksi;

59. kehottaa siksi komissiota esittelemään lainsäädäntöehdotuksen, jolla perustetaan kollektiivisia oikeussuojakeinoja koskeva järjestelmä, jotta mahdollistetaan EU:n kuluttajien kannalta yhdenmukaistettu järjestelmä, jolloin vältetään useimmissa jäsenvaltioissa vallitseva nykyinen tilanne, jossa kuluttajilla ei ole suojaa; kehottaa komissiota arvioimaan unionin sisällä ja ulkopuolella olevat järjestelmät parhaiden käytäntöjen tunnistamiseksi, jotta ne voidaan sisällyttää kyseiseen lainsäädäntöehdotukseen;

Tiistai 4. huhtikuuta 2017

60. katsoo, että jos ajoneuvon tyyppihyväksyntä on peruttu vaatimustenvastaisuuden vuoksi, ajoneuvon omistajalle olisi maksettava täysi korvaus ajoneuvon hankinnasta;
61. katsoo, että kuluttajalla olisi oltava oikeus asianmukaiseen korvaukseen, kun osoitetaan, että valmistajan takaisinvelto-ohjelmassa toteutettavat tekniset korjaukset tai muutokset vaikuttavat kielteisesti ajoneuvon alkuperäiseen suorituskykyyn (esimerkiksi polttoaineen kulutuksen, tehokkuuden, osien kestävyuden, päästöjen jne. suhteen);
62. kehottaa jäsenvaltioita varmistamaan, että kuluttajille annetaan yksityiskohtaiset ja kattavat tiedot siitä, mitä muutoksia takaisinvelto-ohjelmien aikana ja huoltotarkastuksissa on tehty, jotta voidaan lisätä kuluttajille tiedottamisen avoimuutta ja heidän luottamustaan autonvalmistajia kohtaan;
63. pitää valitettavana, että eurooppalaisia kuluttajia kohdellaan huonommin kuin yhdysvaltalaisia kuluttajia; toteaa myös, että asianomaisille kuluttajille tiedotetaan usein epäselvästi ja puutteellisesti kyseessä olevista ajoneuvoista ja niiden korjausvelvollisuudesta sekä sen seurauksista;
64. pitää valitettavana, että EU:lla ei ole yhtenäistä yhdenmukaistettua järjestelmää, jonka avulla kuluttajat voisivat puolustaa oikeuksiaan yhteistoimin, ja toteaa, että nykyisellään kuluttajilla ei ole monessa jäsenvaltiossa mahdollisuutta osallistua tällaisiin toimiin;
65. painottaa, että takaisinvedon jälkeen ajoneuvojen on oltava EU:n lainsäädännössä asetettujen vaatimusten mukaisia; huomauttaa myös, että takaisinvelto-ohjelmien ohella olisi harkittava muitakin korvausmuotoja; kehottaa siksi komissiota arvioimaan voimassa olevia EU:n kuluttajansuojasääntöjä ja tekemään tarvittaessa ehdotuksia;
66. painottaa, että on tärkeää tarjota kuluttajille realistista, täsmällistä ja vankkaa tietoa autojen polttoaineen kulutuksesta ja epäpuhtauspäästöistä kuluttajien tietoisuuden lisäämiseksi ja näiden tukemiseksi tietoon perustuvien autonostopäätösten tekemisessä; kehottaa tarkistamaan autojen merkintää koskevaa direktiiviä 1999/94/EY ja harkitsemaan sitä, että polttoaineen kulutusta ja hiilidioksidipäästöjä koskevien tietojen lisäksi olisi esitettävä tiedot typen oksidien ja hiukkasten kaltaisista muista epäpuhtauspäästöistä;
67. pyytää komissiota ja jäsenvaltioita toteuttamaan kaikki tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että kuluttajat saavat oikeudenmukaiset ja riittävät korvaukset, mieluiten kollektiivisia oikeussuojakeinoja käyttäen;

Puhtaat ajoneuvot

68. kehottaa komissiota ja jäsenvaltioiden toimivaltaisia viranomaisia sitoutumaan täysimääräisesti vähäpäästöistä liikkuvuutta koskevaan strategiaan ja panemaan sen täytäntöön;
69. kehottaa komissiota ja jäsenvaltioita arvioimaan, ovatko kaupunkien nykyiset vähäpäästöiset vyöhykkeet tuloksellisia, kun otetaan huomioon, että kevyiden ajoneuvojen Euro-normit eivät ole vastanneet todellisissa ajo-olosuhteissa syntyviä päästöjä, sekä tarkastelemaan, olisiko hyödyllistä myöntää erityinen merkintä tai normi erittäin vähäpäästöisille ajoneuvoille, jotka noudattavat päästöraja-arvoja todellisissa ajo-olosuhteissa;
70. kehottaa komissiota ja lainsäätäjiä noudattamaan yhdennetympää lähestymistapaa pyrkiessään parantamaan ajoneuvojen ympäristöominaisuuksia, jotta voidaan varmistaa edistymisen sekä vähähiiliseen talouteen siirtymisessä että ilmanlaatuavoitteiden saavuttamisessa, ja esimerkiksi edistämään autokannan sähköistämistä tai siirtymistä vaihtoehtoihin moottoreihin;
71. kehottaa siksi komissiota tarkistamaan direktiiviä (2014/94/EU) puhtaasta energiasta liikenteen alalla sekä antamaan asetusehdotuksen vuodesta 2025 alkaen markkinoille saatettaviin ajoneuvoihin sovellettavista hiilidioksidinormeista ja sisällyttämään siihen nollapäästöisiä ajoneuvoja ja erittäin vähäpäästöisiä ajoneuvoja koskevat toimeksiannot, joissa veloitetaan lisäämään merkittävästi nollapäästöisten ja erittäin vähäpäästöisten ajoneuvojen osuutta autokannasta ja asetetaan tavoitteeksi luopua uusista hiilidioksidipäästöistä aiheuttavista autoista vaiheittain vuoteen 2035 mennessä;

Tiistai 4. huhtikuuta 2017

72. kehottaa komissiota ja jäsenvaltioita edistämään ympäristöä säästäviä julkisia hankintoja koskevaa politiikkaa siten, että viranomaiset hankkivat nollapäästöisiä tai erittäin vähäpäästöisiä ajoneuvoja omaan käyttöönsä tai käytettäväksi (osittain) julkisissa ajoneuvojen yhteiskäyttöohjelmissa;

73. kehottaa komissiota tarkastelemaan uudelleen asetuksen (EY) N:o 715/2007 liitteessä I vahvistettuja päästörajoja ilmanlaadun parantamiseksi unionissa ja unionin ilmanlaatua koskevien raja-arvojen ja Maailman terveysjärjestön suosittelemien tasojen saavuttamiseksi sekä antamaan tarvittaessa viimeistään vuoteen 2025 mennessä ehdotuksia uusista teknologianeutraaleista Euro 7 -päästörajoista, joita sovelletaan kaikkiin unionin markkinoille saatettaviin M₁- ja N₁-luokkien ajoneuvoihin;

74. kehottaa komissiota harkitsemaan ympäristövastuuta koskevan direktiivin (2004/35/EY) tarkistamista siten, että siihen sisällytetään henkilöautojen päästöjä koskevaa EU-lainsäädäntöä rikkovien autonvalmistajien aiheuttamasta ilman saastumisesta johtuvat ympäristövahingot; uskoo, että jos autonvalmistajat voitaisiin asettaa taloudelliseen korvausvastuuseen aiheuttamiensa ympäristövahinkojen korjaamisesta, ennaltaehkäisyyn ja ennalta varautumiseen kiinnitettäisiin todennäköisesti enemmän huomiota;

75. kehottaa komissiota tekemään jäsenvaltioiden kanssa yhteistyötä sen varmistamiseksi, että tavalliset autoalan työntekijät eivät joudu kärsimään päästökandaalin seurauksena; katsoo, että tätä varten jäsenvaltioiden ja autonvalmistajien olisi koordinoitava ja edistettävä ammatillista koulutusta koskevia suunnitelmia sen takaamiseksi, että tavalliset työntekijät, joiden työllisyysilanteeseen päästökandaali on vaikuttanut kielteisesti, saavat kaiken tarvitsemansa suojan ja heillä on mahdollisuus koulutukseen, jotta voidaan varmistaa, että heidän taitojaan voidaan hyödyntää esimerkiksi kestävien liikennemuotojen yhteydessä;

Tutkintavaliokunnan valtuudet ja rajoitukset

76. kehottaa painokkaasti neuvostoa ja komissiota sitoutumaan siihen, että neuvottelut parlamentin ehdotuksesta Euroopan parlamentin asetukseksi Euroopan parlamentin tutkintaoikeuden käyttämistä koskevista yksityiskohtaisista säännöistä ja päätöksen 95/167/EY, Euratom, EHTY kumoamisesta saatetaan pikaisesti päätökseen;

77. pitää toimeenpanovallan käyttäjän toiminnan demokraattisen valvonnan kannalta erittäin tärkeänä, että Euroopan parlamentille annetaan samanlaiset tutkintavaltuudet kuin unionimaiden kansallisilla parlamenteilla; katsoo, että voidakseen harjoittaa demokraattista valvontatehtäväänsä Euroopan parlamentilla on oltava valtuudet kutsua todistajia ja velvoittaa heidät saapumaan kuultavaksi sekä velvoittaa toimittamaan pyydettyt asiakirjat; katsoo, että näiden oikeuksien harjoittamiseksi jäsenvaltioiden on suostuttava panemaan täytäntöön sellaisille yksittäisille henkilöille määrätty seuraamukset, jotka eivät saavu kuultavaksi tai toimita asiakirjoja kansallisia parlamentaaraisia tutkimuksia säätelevän kansallisen lainsäädännön mukaisesti; muistuttaa Euroopan parlamentin tukevan kantaa, joka esitettiin tästä asiasta vuonna 2012 annetussa mietinnössä;

78. katsoo, että Euroopan parlamentin tutkintavaliokuntien valtuuksien olisi vastattava paremmin kansallisten parlamenttien tutkintavaliokuntien valtuuksia, jotta voidaan erityisesti varmistaa yksittäisten henkilöiden tuloksetas kutsuminen kuultavaksi ja osallistuminen tutkimukseen sekä määrätä seuraamuksia, jos yhteistyöstä kieltäydytään; kehottaa komissiota ja jäsenvaltioita tukemaan käsiteltävänä olevan Euroopan parlamentin ehdotuksen asiaan liittyviä säännöksiä;

79. kehottaa komissiota tarkistamaan kiireellisesti komission jäsenten toimintasääntöjä ja sisällyttämään niihin määräyksiä entisten komission jäsenten velvollisuudesta tehdä tutkintavaliokunnan suorittamaa tutkimusta varten selkoa toimikautensa aikaisesta päätöksenteosta ja lainsäädännestä;

80. pyytää komissiota hyödyntämään sen ajan, joka kuluu täysistunnon päätöksestä asettaa tutkintavaliokunta valiokunnan varsinaisen työn aloittamiseen, kootakseen valmiiksi tutkintavaliokunnan toimeksiantoon liittyviä asiakirjoja, jotta voidaan nopeuttaa tietojen toimittamista ja tällä tavoin helpottaa tutkintavaliokunnan työtä alusta alkaen; pitää tätä varten tarpeellisenä tarkastella uudelleen ja parantaa komission sääntöjä asiakirjojen arkistoinnista ja välittämisestä, jotta tiedusteluihin olisi vastaisuudessa helpompi saada vastaus;

81. ehdottaa, että komissioon perustetaan yksi yhteyspiste, joka vastaa suhteista parlamentin tutkintavaliokuntiin etenkin silloin, kun asia koskee useita pääosastoja, jotta voidaan yhtäältä sujuvoittaa tiedonkulkua ja toisaalta hyödyntää tähänastisia hyviä käytäntöjä;

Tiistai 4. huhtikuuta 2017

82. toteaa, että komissio ja neuvosto ovat useiden viimeaikaisten tutkinta- ja erityisvaliokuntien tapauksessa jättäneet toisinaan toimittamatta pyydettyjä asiakirjoja tai toimittaneet pyydettyt asiakirjat vasta pitkän ajan kuluttua; pitää tarpeellisenä ottaa käyttöön vastuumeکانismi sen varmistamiseksi, että tutkintavaliokunnan tai erityisvaliokunnan pyytämät asiakirjat, joihin sillä on oikeus tutustua, toimitetaan parlamentille välittömästi ja varmasti;

83. kehottaa komissiota parantamaan valmiuksiaan käsitellä sekä tutkintavaliokuntien että toimittajien ja kansalaisten esittämät asiakirjapyynnöt kuhunkin tapaukseen sovellettavien asiakirjajulkaisuutta koskevien sääntöjen mukaisesti, oikea-aikaisesti ja riittävän laadun varmistamiseksi; kehottaa komissiota luovuttamaan asiakirjat alkuperäisessä muodossaan ja pidättämään aikaa vievästä ja mahdollisesti sisältöön vaikuttavasta formaatin muuttamisesta tai muuntamisesta; kehottaa lisäksi komissiota varmistamaan, että tiedot, joita säilytetään koneellisesti luettavassa muodossa, kuten tietokannassa, myös luovutetaan koneellisesti luettavassa muodossa;

84. huomauttaa, että on tutkintavaliokunnan tehtävä määrittää, ovatko sen pyytämät tiedot merkityksellisiä valiokunnan työn kannalta; toteaa, että asiakirjapyynnön vastaanottava taho ei voi päättää asiaa valiokunnan puolesta; kehottaa komissiota ilmaisemaan selvästi ohjeissaan asiakirjoihin tutustumista koskevien pyyntöjen käsittelystä, kenelle tämä tehtävä kuuluu;

85. kehottaa painokkaasti jäsenvaltioita täyttämään oikeudelliset velvoitteensa tutkintavaliokuntia kohtaan, kuten päätöksessä 95/167/EY, Euratom, EHTY ja erityisesti sen 3 artiklassa määrätään; ottaa huomioon huomattavat viiveet vastaamisessa ja kehottaa siksi jäsenvaltioita myös avustamaan tutkintavaliokuntia Euroopan unionista tehdyn sopimuksen 4 artiklan 3 kohdassa määrättyä vilpittömän yhteistyön periaatetta noudattaen;

86. kehottaa jäsenvaltioita, jotka ovat suorittaneet kansallisia tutkimuksia henkilöautojen epäpuhtauspäästöistä, toimittamaan komissiolle ja parlamentille viipymättä täydelliset tiedot ja tulokset tutkimuksistaan;

87. katsoo, että tutkintavaliokunnan toimikauden alussa olisi keskityttävä kirjallisten todisteiden keräämiseen ja analysointiin ja että julkiset kuulemiset olisi aloitettava vasta tämän jälkeen; pitää hyödyllisenä jättää kuulemisten päättymisen ja lopullisen kertomuksen laatimisen väliin aikaa, jotta todisteiden kerääminen saadaan päätökseen ja ne saadaan analysoitua asianmukaisesti ja otettua täysimääräisesti huomioon kertomuksessa;

88. katsoo, että tutkintavaliokunnan 12 kuukauden pituinen toimikausi on keinotekoinen ja usein riittämätön; uskoo, että tutkintavaliokunnan jäsenet ovat parhaat henkilöt määrittämään, onko tutkimukseen varattua aikaa jatkettava ja kuinka pitkään;

89. huomauttaa, että parlamentin työjärjestyksen 198 artiklassa olisi määriteltävä selkeämmin, milloin tutkintavaliokunnan toimikauden olisi alettava; ehdottaa, että asiassa ollaan tarpeeksi joustavia, jotta voidaan varmistaa, että tutkimusten suorittamiseen on riittävästi aikaa; kehottaa aloittamaan tutkintavaliokunnan työn vasta, kun pyydettyt asiakirjat on saatu EU:n toimielimiltä;

90. katsoo, ettei tuleviin toimeksiantoihin tarvitse välttämättä sisällyttää välikertomusta, jottei tutkimuksen lopullisia päätelmiä ilmaistaisi ennenaikaisesti;

91. katsoo, että vastaisuudessa tutkintavaliokunnat olisi organisoitava eri tavalla, jotta ne voivat järjestää ja suorittaa työnsä tehokkaammin ja vaikuttavammin etenkin julkisten kuulemisten aikana;

92. painottaa, että parlamentin sisäiset hallinnolliset säännöt vastaavat pysyvien valiokuntien vakiintunutta käytäntöä eivätkä siksi usein sovellu tapauskohtaisille ja luonteeltaan väliaikaisille tutkintavaliokunnille, jotka toimivat epätavallisissa olosuhteissa ja joiden toimeksianto ja toimikauden kesto on tarkkaan rajattu; uskoo tehokkuuden lisääntyvän, jos tutkintavaliokuntien varsinaista toimintaa varten laaditaan selvät säännöt, jotka koskevat esimerkiksi kuulemisten ja tiedonhankintamatkojen toteuttamista tavalla, jolla taataan oikeudenmukainen poliittinen edustus; pitää mahdollisena, että taloudelliset rajoitteet saattavat estää tutkintavaliokuntia kuulemasta kaikkia asiantuntijoita, joita valiokunta pitää tarpeellisenä kuulla tehtävänsä suorittamiseksi; pitää tarpeellisenä joustavoittaa määräaikoja sisäisen luvan saamiseksi kuulemisia ja virkamatkoja varten;

93. katsoo, että tutkintavaliokunnilla olisi oltava ensisijainen käyttöoikeus ja kohdennettuja varoja asiaankuuluvissa parlamentin yksiköissä, jotta kyseiset yksiköt voivat käsitellä etenkin tutkimuksia, katsauksia ym. koskevat pyynnöt sääntöjen sallimassa määräjassa;

Tiistai 4. huhtikuuta 2017

94. panee merkille, että nykyiset säännöt, jotka koskevat turvallisuusluokiteltujen ja muiden luottamuksellisten tietojen saamista neuvostolta, komissiolta tai jäsenvaltioilta Euroopan parlamentille tutkinnan yhteydessä, eivät ole oikeudellisesti täysin yksiselitteiset, vaan niitä tulkitaan usein siten, että parlamentin jäsenten valtuutetuilla avustajilla ei ole oikeutta tutustua turvallisuusluokittelemattomiin ”muihin luottamuksellisiin tietoihin” ja analysoida niitä turvallisessa lukusalissa; panee merkille, että monet parlamentin jäsenet katsovat tämän säännön estävän tehokkaan ja perusteellisen tutustumisen kyseisen kaltaisiin asiakirjoihin tutkintavaliokuntien käytettävissä olevassa rajallisessa ajassa ja että TAX2-valiokunta (veropäätöksiä ja muita luonteeltaan tai vaikutuksiltaan samankaltaisia toimenpiteitä käsittelevä erityisvaliokunta), jonka toimikaudella parlamentin jäsenten valtuutetuilla avustajilla oli väliaikaisesti ja poikkeuksellisesti oikeus tutustua asiakirjoihin, pystyi hyödyntämään näitä resursseja kattavammin ja tehokkaammin; kehottaa tämän vuoksi ottamaan uudelleen neuvoteltavassa toimielinten välisessä sopimuksessa käyttöön selkeäsanaisen määräyksen, jolla taataan parlamentin jäsenten valtuutettujen avustajien oikeus tutustua asiakirjoihin tarpeellisuusperiaatteen mukaisesti jäsenten työn tukemiseksi; kehottaa asianomaisia elimiä vauhdittamaan asiaa koskevia neuvotteluja, jottei parlamentin tulevien ja käynnissä olevien tutkimusten tehokkuutta ja vaikuttavuutta estettäisi;

o

o o

95. kehottaa puhemiestä välittämään tämän suosituksen ja tutkintavaliokunnan lopullisen kertomuksen neuvostolle ja komissiolle sekä jäsenvaltioiden parlamenteille.
