

Wtorek, 4 kwietnia 2017 r.

ZALECENIA

PARLAMENT EUROPEJSKI

P8_TA(2017)0100

Dochodzenie w sprawie pomiarów emisji w sektorze motoryzacyjnym

Zalecenie Parlamentu Europejskiego z dnia 4 kwietnia 2017 r. dla Rady i Komisji w następstwie dochodzenia w sprawie pomiarów emisji w sektorze motoryzacyjnym (2016/2908(RSP))

(2018/C 298/19)

Parlament Europejski,

- uwzględniając art. 226 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE),
- uwzględniając decyzję 95/167/WE, Euratom, EWWiS Parlamentu Europejskiego, Rady i Komisji z dnia 19 kwietnia 1995 r. w sprawie szczegółowych przepisów regulujących egzekwowanie przez Parlament Europejski jego prawa do prowadzenia dochodzeń ⁽¹⁾,
- uwzględniając decyzję (UE) 2016/34 z dnia 17 grudnia 2015 r. w sprawie utworzenia komisji śledczej ds. pomiarów emisji w sektorze motoryzacyjnym, a także określenia jej uprawnień, składu i kadencji ⁽²⁾,
- uwzględniając rozporządzenie (WE) nr 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 czerwca 2007 r. w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych (Euro 5 i Euro 6) oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i utrzymania pojazdów ⁽³⁾,
- uwzględniając dyrektywę 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 września 2007 r. ustanawiającą ramy dla homologacji pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów ⁽⁴⁾,
- uwzględniając dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/50/WE z dnia 21 maja 2008 r. w sprawie jakości powietrza i czystszej powietrza dla Europy ⁽⁵⁾,
- uwzględniając swoją rezolucję z dnia 27 października 2015 r. w sprawie pomiarów emisji w sektorze motoryzacyjnym ⁽⁶⁾,
- uwzględniając swoją rezolucję z dnia 13 września 2016 r. w sprawie dochodzenia w sprawie pomiarów emisji w sektorze motoryzacyjnym (sprawozdanie wstępne) ⁽⁷⁾ (oparte na sprawozdaniu wstępnym A8-0246/2016),
- uwzględniając sprawozdanie końcowe komisji śledczej ds. pomiarów emisji w sektorze motoryzacyjnym (A8-0049/2017),
- uwzględniając projekt zalecenia komisji śledczej ds. pomiarów emisji w sektorze motoryzacyjnym,
- uwzględniając art. 198 ust. 12 Regulaminu,

⁽¹⁾ Dz.U. L 113 z 19.5.1995, s. 1.

⁽²⁾ Dz.U. L 10 z 15.1.2016, s. 13.

⁽³⁾ Dz.U. L 171 z 29.6.2007, s. 1.

⁽⁴⁾ Dz.U. L 263 z 9.10.2007, s. 1.

⁽⁵⁾ Dz.U. L 152 z 11.6.2008, s. 1.

⁽⁶⁾ Teksty przyjęte, P8_TA(2015)0375.

⁽⁷⁾ Teksty przyjęte, P8_TA(2016)0322.

Wtorek, 4 kwietnia 2017 r.

- A. mając na uwadze, że art. 226 TFUE stanowi podstawę prawną dla powołania przez Parlament Europejski tymczasowej komisji śledczej do zbadania zarzutów naruszenia lub niewłaściwego administrowania w stosowaniu prawa Unii, bez uszczerbku dla właściwości sądów krajowych lub unijnych, oraz mając na uwadze, że stanowi to istotny aspekt uprawnień nadzorczych Parlamentu;
- B. mając na uwadze, że na podstawie wniosku Konferencji Przewodniczących Parlament, na posiedzeniu w dniu 17 grudnia 2015 r., postanowił powołać komisję śledczą do zbadania zarzutów niestosowania prawa Unii w odniesieniu do pomiarów emisji w sektorze motoryzacyjnym oraz że komisja ta miała opracować wszelkie zalecenia, jakie uzna za niezbędne w tej kwestii;
- C. mając na uwadze, że komisja śledcza rozpoczęła prace w dniu 2 marca 2016 r. i w dniu 28 lutego 2017 r. przyjęła sprawozdanie końcowe, w którym określono metodykę i zawarto wnioski z dochodzenia;
- D. mając na uwadze, że w ostatnich dekadach udział w rynku samochodów osobowych napędzanych olejem napędowym wzrósł w Unii Europejskiej do takiego poziomu, że pojazdy te stanowią obecnie ponad połowę nowych samochodów sprzedawanych w prawie każdym państwie członkowskim; mając na uwadze, że ten stały wzrost udziału w rynku pojazdów z silnikiem wysokoprężnym wynika również z unijnej polityki przeciwdziałania zmianie klimatu, ponieważ technologia silników wysokoprężnych ma przewagę nad silnikami benzynowymi, jeśli chodzi o emisję CO₂; mając na uwadze, że na etapie spalania silniki wysokoprężne w porównaniu z silnikami benzynowymi emitują znacznie więcej zanieczyszczeń innych niż CO₂, takich jak NO_x, SO_x i pył zawieszony, które mają znaczny i bezpośredni, szkodliwy wpływ na zdrowie publiczne; mając na uwadze, że technologie służące ograniczaniu tych zanieczyszczeń istnieją i są wprowadzane na rynek;
- E. mając na uwadze, że istnieje obecnie technologia pozwalająca spełniać normy Euro 6 dotyczące NO_x dla pojazdów z silnikiem wysokoprężnym, w tym w odniesieniu do rzeczywistych warunków jazdy i bez wywierania negatywnego wpływu na emisje CO₂;
- F. mając na uwadze, że najlepsze praktyki ze Stanów Zjednoczonych przewidujące bardziej rygorystyczne normy emisji mające zastosowanie zarówno do pojazdów z silnikiem benzynowym, jak i do pojazdów z silnikiem wysokoprężnym, oraz bardziej rygorystyczna polityka egzekwowania przepisów stanowią normę, do której UE powinna dążyć;
- G. mając na uwadze, że ochrona zdrowia publicznego i środowiska powinna być wspólną sprawą społeczną i wspólnym obowiązkiem społecznym, i wszystkie zainteresowane strony, w tym sektor motoryzacyjny, mają do odegrania w tej dziedzinie ważną rolę;
1. zobowiązuje swojego przewodniczącego do podjęcia niezbędnych kroków w celu upublicznienia sprawozdania końcowego komisji śledczej, zgodnie z art. 198 ust. 11 Regulaminu oraz art. 4 ust. 2 decyzji 95/167/WE, Euratom, EWWS;
 2. wzywa Radę i Komisję, aby zadbały o podjęcie konkretnych działań w związku z wynikami dochodzenia i wynikającymi z nich zaleceniami, zgodnie z decyzją 95/167/WE, Euratom, EWWS;
 3. wzywa Komisję, aby w ciągu 18 miesięcy od przyjęcia niniejszego zalecenia – a następnie w regularnych odstępach – przedłożyła Parlamentowi kompleksowe sprawozdanie z działań podjętych przez Komisję i państwa członkowskie w związku z wynikami prac komisji śledczej i jej zaleceniami;
 4. zwraca się do przewodniczącego, aby zobowiązał Komisję Ochrony Środowiska Naturalnego, Zdrowia Publicznego i Bezpieczeństwa Żywności, Komisję Przemysłu, Badań Naukowych i Energii, Komisję Rynku Wewnętrznego i Ochrony Konsumentów oraz Komisję Transportu i Turystyki do kontroli działań podjętych w związku z wynikami prac komisji śledczej i jej zaleceniami, zgodnie z art. 198 ust. 13 Regulaminu;
 5. zwraca się do przewodniczącego, aby zobowiązał Komisję Spraw Konstytucyjnych do podjęcia działań w związku z zaleceniami komisji śledczej dotyczącymi ograniczeń uprawnień śledczych Parlamentu;

Badania laboratoryjne i rzeczywiste emisje

6. wzywa Komisję do zmiany struktury wewnętrznej w taki sposób, aby zgodnie z zasadą odpowiedzialności zbiorowej portfolio jednego komisarza (i dyrekcji generalnej) obejmowało równocześnie odpowiedzialność za prawodawstwo w zakresie jakości powietrza i za politykę odnoszącą się do źródeł emisji zanieczyszczeń; apeluje o zwiększenie zasobów ludzkich i technicznych w Komisji przeznaczonych na prace związane z pojazdami, układami pojazdów i technologiami kontroli emisji oraz o dalszą poprawę przez Wspólne Centrum Badawcze (JRC) specjalistycznej wiedzy technicznej jego pracowników;

Wtorek, 4 kwietnia 2017 r.

7. w związku z tym apeluje do Komisji o zmianę jej struktury wewnętrznej oraz zmianę podziału kompetencji tak, aby wszystkie obecne kompetencje ustawodawcze Dyrekcji Generalnej ds. Rynku Wewnętrznego, Przemysłu, Przedsiębiorczości i MŚP (DG GROW) w obszarze emisji z pojazdów zostały przekazane Dyrekcji Generalnej ds. Środowiska (DG ENV);
8. wzywa Komisję, aby zadbała o zapewnienie JRC odpowiednich zasobów ludzkich i specjalistycznej wiedzy technicznej oraz odpowiedniego poziomu autonomii, w tym środków pozwalających utrzymać w organizacji personel dysponujący odpowiednim doświadczeniem w zakresie pojazdów i technologii kontroli emisji oraz badania pojazdów; zauważa, że JRC może mieć nowe obowiązki w zakresie kontroli w związku z wymogami w kontekście wniosku w sprawie nowego rozporządzenia dotyczącego nadzoru rynku i homologacji typu;
9. apeluje o pełne upublicznienie za pośrednictwem bazy danych wszystkich wyników badań JRC w niezanonimizowanym formacie; wzywa ponadto Laboratorium Emisji z Pojazdów JRC (VELA) do składania sprawozdań radzie nadzorczej, w której skład wchodzi przedstawiciele państw członkowskich oraz organizacji ochrony środowiska i zdrowia;
10. wzywa współprawodawców, aby w związku z dokonywaną zmianą rozporządzenia (WE) nr 715/2007 zapewnili, żeby środki na mocy art. 5 ust. 3 i art. 14, które mają uzupełniać lub zmieniać niektóre, inne niż istotne elementy aktu ustawodawczego, były przyjmowane w drodze aktów delegowanych, co zagwarantuje odpowiednią kontrolę ze strony Parlamentu i Rady, a jednocześnie ograniczy możliwość powstawania nieuzasadnionych opóźnień w przyjmowaniu tych środków; zdecydowanie sprzeciwia się opcji przewidującej podejmowanie takich środków w drodze aktów wykonawczych;
11. apeluje o szybkie przyjęcie trzeciego i czwartego pakietu w sprawie emisji zanieczyszczeń w rzeczywistych warunkach jazdy (RDE) w celu zakończenia tworzenia ram regulacyjnych nowej procedury homologacji typu oraz o szybkie rozpoczęcie stosowania tych ram; przypomina, że aby badania RDE skutecznie przyczyniły się do zmniejszenia różnic między emisjami mierzonymi w laboratorium i w ruchu drogowym, specyfikacje badań i procedury oceny powinny zostać określone bardzo dokładnie i powinny obejmować szeroki zakres różnych warunków jazdy, w tym temperaturę, obciążenie silnika, prędkość pojazdu, wysokość, rodzaj drogi oraz inne parametry, które można zidentyfikować w ruchu na terytorium Unii;
12. zwraca uwagę na skargę o unieważnienie drugiego pakietu RDE złożoną przez kilka miast UE ze względu na fakt, że przez wprowadzenie nowych, wyższych wartości granicznych emisji NO_x rozporządzenie Komisji zmienia istotny element aktu podstawowego, naruszając tym samym zasadniczy wymóg proceduralny oraz przepisy dyrektywy w sprawie jakości powietrza (2008/50/WE) w odniesieniu do ograniczenia maksymalnych poziomów emisji tlenków azotu dla pojazdów z silnikiem wysokoprężnym;
13. wzywa Komisję, aby dokonała w 2017 r. przeglądu współczynnika zgodności stosowanego do badań RDE w zakresie emisji NO_x, jak przewidziano w drugim pakiecie RDE; apeluje do Komisji o kolejne coroczne zmiany współczynnika zgodności, odpowiednio do postępu technicznego, aby obniżyć go do wartości 1 najpóźniej do 2021 r.;
14. wzywa Komisję, aby dokonała przeglądu obowiązujących przepisów Unii w celu ustalenia, czy wprowadzanie do obrotu innych układów pojazdów lub innych produktów może wynikać z nieadekwatnych procedur badania, jak ma to miejsce w przypadku emisji z pojazdów lub innych obszarów, w których również brakuje działań w zakresie nadzoru rynku, oraz aby przedstawiła odpowiednie wnioski ustawodawcze w celu zapewnienia egzekwowania norm rynku wewnętrznego;
15. wzywa Komisję do przedstawienia wniosków dotyczących wprowadzenia kontroli w zakresie ochrony środowiska na szczeblu UE w celu monitorowania zgodności z normami środowiskowymi dla produktów, dopuszczalnymi wartościami emisji w odniesieniu do pozwoleń na eksploatację oraz ogólnie unijnym prawem ochrony środowiska;
16. wzywa Komisję do kontynuowania prac nad udoskonaleniem działania PEMS, aby zwiększać dokładność i zmniejszać margines błędu; uważa, że w odniesieniu do pyłu zawieszonego technologia PEMS powinna umożliwiać uwzględnianie cząstek mniejszych niż 23 nanometry i stanowiących największe zagrożenie dla zdrowia publicznego;
17. uważa, że przepisy horyzontalne dotyczące tworzenia i działania grup ekspertów Komisji, przyjęte przez Komisję w dniu 30 maja 2016 r., są doskonalsze w porównaniu ze starszymi przepisami, na przykład jeśli chodzi o wymóg sporządzania merytorycznych i pełnych protokołów posiedzeń; wzywa Komisję do dokonania przeglądu tych przepisów w celu wzmocnienia postanowień dotyczących zrównoważonego składu grup ekspertów; wzywa Komisję do rygorystycznego i natychmiastowego wprowadzenia w życie (zaktualizowanych) przepisów horyzontalnych oraz do sporządzenia sprawozdania dla Parlamentu i Rady zawierającego ocenę ich stosowania;

Wtorek, 4 kwietnia 2017 r.

18. wzywa do publicznego udostępnienia list uczestników i protokołów posiedzeń komitetów procedury komitetowej, takich jak Komitet Techniczny ds. Pojazdów Silnikowych (TCMV), i grup ekspertów Komisji, takich jak grupa robocza ds. pojazdów silnikowych lub grupa robocza ds. emisji w rzeczywistych warunkach jazdy pochodzących z lekkich samochodów dostawczych lub osobowych (RDE-LDV);

19. wzywa państwa członkowskie, aby zapewniły parlamentom narodowym większą przejrzystość pod względem dostępu do dokumentów z posiedzeń TCMV;

20. wzywa Komisję do dokonania znaczącej zmiany obecnych strategii dotyczących archiwizowania i przechowywania informacji oraz do zapewnienia, by opracowania tematyczne, komunikaty między służbami, projekty i nieoficjalne wymiany informacji między Komisją, państwami członkowskimi, Radą i ich przedstawicielami były domyślnie archiwizowane; wyraża ubolewanie z powodu występujących w rejestrach publicznych braków, które powstały w następstwie zdecydowanie zbyt wąskiego zakresu dokumentów przygotowanych do archiwizacji, co wymaga aktywnej interwencji w celu zarchiwizowania dokumentów;

Urządzenia ograniczające skuteczność działania

21. uważa, że choć procedura RDE zminimalizuje ryzyko stosowania urządzeń ograniczających skuteczność działania, to nie zapobiegnie w pełni potencjalnemu uciekaniu się do nielegalnych praktyk; w związku z tym zaleca – zgodnie z podejściem przyjętym przez władze USA – uwzględnienie w badaniach dotyczących homologacji typu i badaniach zgodności eksploatacyjnej pewnego stopnia nieprzewidywalności, aby zapobiec wykorzystywaniu jakichkolwiek pozostałych luk i zapewnić zgodność w ciągu całego cyklu życia pojazdu; z zadowoleniem przyjmuje zatem protokół badań urządzeń ograniczających skuteczność działania zawarty w wytycznych dotyczących oceny pomocniczych strategii kontroli emisji i obecności urządzeń ograniczających skuteczność działania, przyjętych przez Komisję w dniu 26 stycznia 2017 r. i mających zastosowanie do pojazdów będących już na rynku; oczekuje, że właściwe organy państw członkowskich szybko zaczną stosować ten protokół podczas działań związanych z nadzorem rynku i prowadzić zalecane badania pojazdów w zmieniających się w nieprzewidywalny sposób standardowych warunkach badania, takich jak temperatura otoczenia, wzorce prędkości, obciążenie pojazdu i czas trwania badania, co może obejmować „badanie z zaskoczenia”;

22. zauważa z zaniepokojeniem, że oficjalne badania pojazdów pod kątem emisji CO₂ i zużycia paliwa będą nadal ograniczały się do procedury badania laboratoryjnego (WLTP), co oznacza, że nielegalne stosowanie urządzeń ograniczających skuteczność działania nadal będzie możliwe i może pozostawać niewykryte; wzywa Komisję i państwa członkowskie, aby ustanowiły programy zdalnego monitorowania floty – z wykorzystaniem urządzeń teledetekcji drogowej lub wbudowanych czujników – w celu badania efektywności środowiskowej użytkowanej floty oraz wykrywania ewentualnych nielegalnych praktyk, które mogą prowadzić do ciągłego występowania różnic między wynikami przedstawianymi w dokumentach a osiąganymi w rzeczywistości;

23. wzywa Komisję, aby dalej analizowała powody, dla których bardziej rygorystyczne postanowienia dotyczące urządzeń ograniczających skuteczność działania zawarte w przepisach odnoszących się do pojazdów ciężarowych nie zostały wprowadzone do przepisów dotyczących lekkich pojazdów dostawczych lub osobowych;

24. wzywa Komisję, aby przeprowadziła wewnętrzny przegląd w celu zweryfikowania twierdzenia, że ustalenia badań prowadzonych przez JRC i omawiane przez służby Komisji obawy dotyczące możliwości stosowania przez producentów nielegalnych praktyk nigdy nie dotarły na wyższe poziomy hierarchii; wzywa Komisję do przedstawienia wniosków Parlamentowi;

25. uważa, że należy ustanowić w Komisji jasny mechanizm sprawozdawczości, który zapewniałby, aby w przypadku stwierdzenia przez JRC niezgodności były one zgłaszane na wszystkich odpowiednich poziomach w hierarchii Komisji;

26. apeluje do Komisji o upoważnienie JRC do dalszego badania, wraz z organami krajowymi i niezależnymi instytucjami badawczymi, podejrzanego profilu emisji zaobserwowanego w przypadku niektórych samochodów w sierpniu 2016 r.;

27. wzywa państwa członkowskie, aby wymagały od producentów samochodów – w związku z wprowadzonym niedawno obowiązkiem ujawniania przez producentów samochodów podstawowych i pomocniczych strategii emisji – wyjaśnienia wszelkich irracjonalnych profili emisji z pojazdów obserwowanych podczas badań oraz wykazania potrzeby stosowania wyjątków określonych w art. 5 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 715/2007; wzywa państwa członkowskie, aby przekazały Komisji i Parlamentowi wyniki własnych dochodzeń oraz dane badań technicznych;

Wtorek, 4 kwietnia 2017 r.

28. wzywa Komisję, aby ściśle monitorowała egzekwowanie przez państwa członkowskie zwolnień w zakresie stosowania urządzeń ograniczających skuteczność działania; z zadowoleniem przyjmuje zatem metodykę oceny technicznej pomocniczych strategii kontroli emisji zawartą w wytycznych Komisji z dnia 26 stycznia 2017 r.; wzywa Komisję, aby w stosownych przypadkach wszczynała postępowania w sprawie naruszenia przepisów;

Homologacja typu i zgodność eksploatacyjna

29. apeluje, w interesie konsumentów i ochrony środowiska, o szybkie przyjęcie wniosku dotyczącego rozporządzenia w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów silnikowych i ich przyczep (2016/0014(COD))⁽¹⁾, które zastępuje obecną dyrektywę ramową w sprawie homologacji typu, oraz o wprowadzenie go w życie nie później niż w 2020 r.; uważa, że zachowanie równie ambitnego poziomu jak w pierwotnym wniosku Komisji, w szczególności jeśli chodzi o wprowadzenie unijnego nadzoru nad systemem, to absolutne minimum wymagane do usprawnienia unijnego systemu; uważa ponadto, że bardziej kompleksowy i skoordynowany system homologacji typu i nadzoru rynku, obejmujący nadzór unijny, wspólne audyty i współpracę z organami krajowymi i między tymi organami, powinien być celem, jaki należy osiągnąć w toku międzyinstytucjonalnych negocjacji w sprawie tego dossier;

30. uważa, że tylko ściślejszy nadzór na szczeblu UE może zapewnić właściwe egzekwowanie unijnych przepisów dotyczących pojazdów oraz skuteczne i sprawne prowadzenie działań związanych z nadzorem rynku w UE; wzywa Komisję, aby zapewniła pełne i jednolite wdrożenie nowych ram w zakresie homologacji typu i nadzoru rynku oraz aby koordynowała prace krajowych organów ds. homologacji typu i nadzoru rynku i pełniła rolę mediatora w przypadku różnicy zdań;

31. apeluje o drastyczne zaostreżenie nadzoru rynku na podstawie jasno zdefiniowanych przepisów i jaśniejszego podziału obowiązków w nowych unijnych ramach w zakresie homologacji typu w celu stworzenia lepszego, skutecznego i funkcjonalnego systemu;

32. uważa, że unijny nadzór w nowych ramach UE w zakresie homologacji typu powinien wiązać się z ponownym badaniem – na odpowiednią skalę i przy zastosowaniu szerokiego zestawu badań na podstawie statystycznie istotnych prób – pojazdów, układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych już udostępnionych na rynku w celu sprawdzenia ich zgodności z homologacją typu i stosownymi przepisami, a także z zainicjowaniem środków naprawczych obejmujących wycofanie pojazdów z obrotu, cofnięcie homologacji typu i kary administracyjne; uważa, że zasadnicze znaczenie dla wykonania tego zadania ma wiedza specjalistyczna JRC;

33. wzywa Komisję i państwa członkowskie do oceny amerykańskiej praktyki losowych badań pojazdów poza linią produkcyjną i badań eksploatacyjnych oraz do wyciągnięcia niezbędnych wniosków w odniesieniu do usprawnienia działań w zakresie nadzoru rynku;

34. proponuje, aby w przypadku pojazdów osobowych losowym badaniom w ramach nadzoru rynku, w tym z nieokreślonymi protokołami badań, poddawać co najmniej 20 % nowych modeli wprowadzanych na rynek Unii każdego roku oraz reprezentatywną liczbę starszych modeli, aby zweryfikować, czy pojazdy są zgodne z unijnymi przepisami dotyczącymi bezpieczeństwa i ochrony środowiska w ruchu drogowym; uważa, że podczas wyboru pojazdów do zbadania na szczeblu Unii należy kierować się uzasadnionymi skargami oraz uwzględniać badania przeprowadzane przez stronę trzecią, dane z systemów teledetekcji, sprawozdania z okresowych kontroli technicznych oraz inne informacje;

35. wskazuje na potrzebę systematycznego egzekwowania przez właściwe organy krajowe zgodności produkcji i zgodności eksploatacyjnej pojazdów oraz dalszej koordynacji i nadzoru na szczeblu UE; uważa, że badanie zgodności produkcji i zgodności eksploatacyjnej powinno być przeprowadzane przez służby techniczne inne niż służby odpowiedzialne za homologację typu danego pojazdu oraz że wewnętrzne służby techniczne powinny być wykluczone z przeprowadzania badania emisji do celów homologacji typu; wzywa państwa członkowskie do ostatecznego wyjaśnienia, który organ odpowiada za nadzór rynku na ich terytorium, aby zagwarantować, że dany organ jest świadomy swoich obowiązków, oraz do przekazania odpowiednich informacji Komisji; uważa, że znacznie bliższa współpraca i wymiana informacji między organami nadzoru rynku państw członkowskich a Komisją, w tym na temat krajowych planów nadzoru rynku, poprawi ogólną jakość nadzoru rynku w UE i umożliwi Komisji wykrycie słabych punktów w krajowych systemach nadzoru rynku;

36. uważa, że większa koordynacja i dialog między organami udzielającymi homologacji typu a Komisją w formie forum, któremu przewodniczy Komisja, przyczyni się do promocji dobrych praktyk mających na celu zapewnienie skutecznego i zharmonizowanego wdrożenia rozporządzenia w sprawie homologacji typu i nadzoru rynku;

⁽¹⁾ Zob. także teksty przyjęte w dniu 4 kwietnia 2017 r., P8_TA(2017)0097.

Wtorek, 4 kwietnia 2017 r.

37. uważa, że możliwość pełnego niezależnego przeglądu wyników badań homologacji typu, w tym danych z prób wybiegu, poprawi skuteczność ram, oraz że odpowiednie dane powinny być dostępne dla właściwych podmiotów;
38. apeluje o właściwe i niezależne finansowanie homologacji typu, nadzoru rynku i działalności służb technicznych, na przykład dzięki ustanowieniu struktury opłat, za pośrednictwem budżetów krajowych państw członkowskich bądź w drodze połączenia tych dwóch metod; uważa, że organy udzielające homologacji typu powinny ponosić odpowiedzialność za sprawdzenie handlowych i ekonomicznych stosunków między producentami samochodów i dostawcami z jednej strony a służbami technicznymi z drugiej strony, aby zapobiegać konfliktom interesów;
39. zwraca uwagę na amerykański system homologacji typu – w którym opłaty pobierane od producentów na pokrycie kosztu programów certyfikacji i dostosowania są przekazywane Departamentowi Skarbu USA, a z kolei Kongres przydziela fundusze Agencji Ochrony Środowiska (EPA) na realizację jej programów – jako paradygmat, który może posłużyć do poprawy niezależności systemu UE;
40. wzywa do szybkiego przyjęcia, wdrożenia i stosowania czwartego pakietu RDE regulującego wykorzystywanie PEMS do kontroli zgodności eksploatacyjnej i badań przeprowadzanych przez stronę trzecią; wzywa Komisję, by udzieliła JRC mandatu do przeprowadzania badań emisji z użyciem PEMS w ramach kontroli zgodności eksploatacyjnej na szczeblu europejskim w kontekście nowych ram homologacji typu;
41. wzywa współprawodawców, by w przyszłym rozporządzeniu w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów silnikowych ustanowili ogólnounijną sieć teledetekcji służącą monitorowaniu rzeczywistych emisji floty samochodowej i identyfikowaniu nadmiernie zanieczyszczających pojazdów w celu ukierunkowania kontroli zgodności eksploatacyjnej i wykrywania samochodów, które mogły zostać poddane nielegalnej modyfikacji sprzętu (np. wyłączanie układu recyrkulacji spalin (EGR), usuwanie filtra cząstek stałych w silnikach wysokoprężnych lub selektywnej redukcji katalitycznej (SCR)) lub oprogramowania (nielegalna zmiana oprogramowania jednostki sterującej pracą silnika, ang. chip tuning);
42. wzywa Komisję do skorzystania z uprawnień delegowanych określonych w art. 17 dyrektywy 2014/45/UE w sprawie okresowych badań zdadności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep, aby zaktualizować metody badań w okresowych kontrolach technicznych samochodów w celu pomiaru ich emisji NO_x;
43. uważa, że organy udzielające homologacji typu, organy nadzoru rynku i służby techniczne powinny wykonywać powierzone im obowiązki; jest zdania, że powinny one zatem znacząco i stale poprawiać swój poziom kompetencji, w związku z czym wzywa do ustanowienia regularnych i niezależnych kontroli zdolności tych podmiotów;
44. zwraca się do Komisji o przeanalizowanie możliwości nałożenia na producentów obowiązku informowania tej instytucji o wyborze służby technicznej w celu zapewnienia Komisji pełnego oglądu sytuacji;
45. wzywa państwa członkowskie, aby wymagały od producentów samochodów ujawniania i uzasadniania wobec organów udzielających homologacji typu ich strategii dotyczących emisji, jak ma to miejsce w przypadku pojazdów ciężarowych;
46. wzywa państwa członkowskie, aby przeanalizowały, czy „standardowe” rozwiązania w rodzaju składanych przez producenta propozycji naprawy pojazdów wyposażonych w nieuczciwe systemy są rzeczywiście zgodne z przepisami dotyczącymi emisji, oraz aby przeprowadzały wybiórcze kontrole nowych pojazdów po naprawie;

Egzekwowanie i kary

47. apeluje o surowsze i skuteczniejsze egzekwowanie w UE przepisów dotyczących emisji z pojazdów; proponuje niezwłoczne zreformowanie struktury zarządzania w zakresie emisji z samochodów i jej dostosowanie do innych sektorów transportu;
48. przypomina, że przepisy dotyczące pomiaru emisji zostały ustanowione w celu zapewnienia lepszej jakości powietrza, czego nie osiągnięto wcześniej, częściowo ze względu na słabe egzekwowanie prawa, a częściowo z powodu zafałszowania danych przez niektórych producentów samochodów; uważa, że odpowiednie organy powinny uwzględnić emisje z samochodów i dane dotyczące rozwoju jakości powietrza, aby ocenić, czy osiągnięto zamierzony cel;

Wtorek, 4 kwietnia 2017 r.

49. proponuje stworzenie stałych międzynarodowych ram współpracy w zakresie emisji w celu umożliwienia organom wymiany informacji i prowadzenia wspólnych działań nadzorczych; zauważa, że takimi działaniami są już objęte inne produkty w UE;

50. wzywa Komisję do wszczęcia postępowań w sprawie uchybienia zobowiązaniom przeciwko państwom członkowskim, które nie wprowadziły skutecznego nadzoru rynku ani krajowego systemu kar za naruszenie prawa UE zgodnie z wymogami obowiązującego prawodawstwa;

51. proponuje, by Komisja została uprawniona do nakładania na producentów pojazdów skutecznych, proporcjonalnych i odstraszających grzywien administracyjnych oraz do nakazywania działań zaradczych i naprawczych w przypadku stwierdzenia niezgodności pojazdów; uważa, że możliwe sankcje powinny obejmować cofnięcie homologacji typu i ustanowienie ogólnounijnych programów wycofania z rynku;

52. uważa, że środki z grzywien nakładanych na producentów pojazdów, środki uzyskane w wyniku postępowań w sprawie naruszenia przepisów wszczętych wobec państw członkowskich z powodu nieprzestrzegania przepisów UE dotyczących emisji oraz opłaty z tytułu przekroczenia poziomu emisji w nowych samochodach osobowych (linia budżetowa 711) powinny być wykorzystywane jako dochody przeznaczone na specjalne projekty lub programy UE w dziedzinie jakości powietrza i ochrony środowiska, oraz że nie powinny one zmniejszać opartych na dochodzie narodowym brutto wkładów państw członkowskich do budżetu UE; wzywa do włączenia w tym celu niezbędnych postanowień do odpowiednich przepisów Unii; proponuje, aby środki z grzywien mogły być również częściowo wykorzystywane przez państwa członkowskie na potrzeby wypłaty odszkodowań osobom, na które naruszenie wywarło negatywny wpływ, oraz na potrzeby innych działań z korzyścią dla konsumentów;

53. wzywa państwa członkowskie do dopilnowania, by przepisy dotyczące kar stosowane w przypadku naruszenia przez producentów postanowień rozporządzenia (WE) nr 715/2007 były skuteczne, proporcjonalne i odstraszające oraz by niezwłocznie informować o nich Komisję;

54. wzywa państwa członkowskie do stosowania bardziej kategorycznych środków w następstwie skandalu z fałszowaniem pomiarów emisji; apeluje do państw członkowskich i ich organów udzielających homologacji typu o badanie informacji dotyczących podstawowych i pomocniczych strategii kontroli emisji – które mają być ujawniane przez producentów samochodów – dla homologowanych pojazdów zgodnych z normami Euro 5 i Euro 6, które wykazują w programach badań nieuzasadnione emisje, a także o sprawdzanie ich zgodności z wytycznymi interpretacyjnymi Komisji w sprawie przepisów dotyczących urządzeń ograniczających skuteczność działania; apeluje do państw członkowskich o stosowanie w przypadku niezgodności dostępnych sankcji, w tym programów obowiązkowego wycofania z rynku i cofnięcia homologacji typu; wzywa Komisję do zapewnienia skoordynowanego podejścia do takich programów w całej UE;

55. zwraca się do państw członkowskich i Komisji o wyjaśnienie właścicielom pojazdów, których dotyczy problem, czy ich pojazdy wymagają naprawy oraz jakie są prawne konsekwencje napraw, jeśli chodzi o zgodność z przepisami dotyczącymi emisji, obowiązki w zakresie kontroli technicznej pojazdów, kwestie opodatkowania, konsekwencje ewentualnej ponownej klasyfikacji pojazdu itd.;

56. zauważa, że trudno jest zebrać informacje o karach w państwach członkowskich z powodu braku danych statystycznych na szczeblu krajowym; wzywa Komisję i państwa członkowskie do regularnego gromadzenia takich danych;

57. wzywa państwa członkowskie i Komisję do wzmocnienia europejskich mechanizmów wdrażania, np. Europejskiej Sieci Wdrażania i Egzekwowania Prawa Ochrony Środowiska (IMPEL);

Prawa konsumenta

58. uważa, że konsumenci w UE, którzy ponieśli szkody w związku z aferą Dieseldate, powinni otrzymać odpowiednią rekompensatę finansową od uwikłanych w nią producentów samochodów oraz że programy wycofania z rynku, które wdrożono tylko częściowo, nie powinny być postrzegane jako wystarczająca forma rekompensaty;

59. w tym celu zwraca się do Komisji o przedstawienie wniosku ustawodawczego dotyczącego ustanowienia systemu zbiorowego dochodzenia roszczeń w celu stworzenia zharmonizowanego systemu dla konsumentów w UE i tym samym rozwiązania obecnej sytuacji, w której konsumenci są pozbawieni ochrony w większości państw członkowskich; zwraca się do Komisji o ocenę systemów istniejących w UE i poza jej granicami w celu określenia najlepszych praktyk w tej dziedzinie i włączenia ich do wspomnianego wniosku ustawodawczego;

Wtorek, 4 kwietnia 2017 r.

60. uważa, że jeżeli homologacja typu pojazdu zostaje cofnięta z powodu niezgodności z przepisami, właściciel pojazdu, którego to dotyczy, powinien uzyskać pełną rekompensatę za jego zakup;
61. uważa, że konsumenci powinni mieć prawo do odpowiedniej rekompensaty, jeżeli wykazano, że niezbędne naprawy techniczne lub modułacje przeprowadzone w ramach programu wycofania pojazdu producenta z rynku wpłynęły negatywnie na pierwotne działanie pojazdu (np. pod względem zużycia paliwa, efektywności, trwałości komponentów, emisji itd.);
62. wzywa państwa członkowskie do dopilnowania, by konsumenci otrzymywali szczegółowe i zrozumiałe informacje dotyczące modyfikacji dokonanych w ramach programów wycofania z rynku i kontroli konserwacyjnych w celu poprawy przejrzystości dla konsumentów i zwiększenia zaufania do rynku motoryzacyjnego;
63. ubolewa nad tym, że europejscy konsumenci są traktowani gorzej niż konsumenci w Stanach Zjednoczonych; zauważa ponadto, że konsumenci, których dotyczy ten problem, często otrzymują niejasne i niepełne informacje na temat przedmiotowych pojazdów, obowiązków związanych z ich naprawą oraz jej konsekwencjami;
64. ubolewa nad tym, że w UE nie istnieje jednolity i zharmonizowany system umożliwiający konsumentom zbiorowe dochodzenie roszczeń w celu egzekwowania ich praw, a ponadto zauważa, że obecnie w wielu państwach członkowskich nie przewidziano możliwości uczestniczenia konsumentów w takich działaniach;
65. podkreśla, że wycofane z rynku pojazdy muszą odpowiadać wymogom prawnym określonym w przepisach UE; ponadto zauważa, że oprócz programów wycofania z rynku należy rozważyć inne formy zadośćuczynienia; w tym celu wzywa Komisję do oceny obowiązujących przepisów UE w zakresie ochrony konsumentów i do przedłożenia w razie potrzeby stosownych wniosków;
66. podkreśla znaczenie zapewnienia konsumentom realistycznych, dokładnych i solidnych informacji na temat zużycia paliwa i emisji zanieczyszczeń powietrza przez ich samochody, aby zwiększyć wiedzę konsumentów i umożliwić im podejmowanie świadomych decyzji dotyczących zakupu samochodu; wzywa do zmiany dyrektywy 1999/94/WE w sprawie etykietowania pojazdów, która powinna uwzględniać wymóg zapewniania informacji o innych emisjach zanieczyszczeń powietrza, takich jak NO_x i cząstki stałe, w uzupełnieniu informacji o zużyciu paliwa i CO₂;
67. zwraca się do Komisji i państw członkowskich, aby podjęły wszelkie konieczne działania w celu zapewnienia konsumentom sprawiedliwej i odpowiedniej rekompensaty, najlepiej za pośrednictwem mechanizmów dochodzenia roszczeń zbiorowych;

Czyste ekologicznie pojazdy

68. apeluje do Komisji i właściwych organów w państwach członkowskich o pełne zaangażowanie się w strategię na rzecz mobilności niskoemisyjnej oraz o jej pełne wdrożenie;
69. wzywa Komisję i państwa członkowskie, by przeprowadziły ocenę skuteczności istniejących stref niskiej emisji w miastach – z uwzględnieniem faktu, że nie odzwierciedlono rzeczywistych emisji w europejskich normach dla lekkich pojazdów dostawczych lub osobowych – oraz by zbadały korzyści wynikające z wprowadzenia etykiety lub normy dla pojazdów o bardzo niskiej emisji zanieczyszczeń, które spełniają wymogi dopuszczalnych wartości emisji w rzeczywistych warunkach jazdy;
70. apeluje do Komisji i współprawodawców, by przyjęli bardziej zintegrowane podejście w strategiach mających na celu poprawę efektywności środowiskowej samochodów, aby zapewnić postęp na drodze do osiągnięcia celów dotyczących zarówno dekarbonizacji, jak i jakości powietrza, na przykład przez wspieranie elektryfikacji lub przechodzenie na alternatywny napęd floty samochodowej;
71. w związku z tym wzywa Komisję do dokonania przeglądu dyrektywy dotyczącej czystej energii dla transportu (2014/94/UE) oraz do przedstawienia projektu rozporządzenia w sprawie norm CO₂ dla flot samochodowych wchodzących na rynek począwszy od 2025 r., z uwzględnieniem mandatów dotyczących pojazdów bezemisyjnych i pojazdów o bardzo niskiej emisji zanieczyszczeń, które zobowiązują do stopniowego zwiększenia udziału tych pojazdów w całej flocie w celu rezygnacji z nowych samochodów emitujących CO₂ do 2035 r.;

Wtorek, 4 kwietnia 2017 r.

72. wzywa Komisję i państwa członkowskie do sprzyjania strategiom ekologicznym zamówień publicznych za pośrednictwem nabywania pojazdów bezemisyjnych i pojazdów o bardzo niskiej emisji zanieczyszczeń przez organy publiczne dla ich własnych flot lub w ramach (pół)publicznych programów wspólnego użytkowania samochodów;

73. apeluje do Komisji o dokonanie przeglądu dopuszczalnych wartości emisji określonych w załączniku I do rozporządzenia (WE) nr 715/2007 w celu poprawy jakości powietrza w Unii i osiągnięcia unijnych dopuszczalnych wartości dotyczących jakości powietrza oraz poziomów zalecanych przez WHO, a także o przedstawienie najpóźniej do 2025 r. wniosków dotyczących, w stosownych przypadkach, nowych neutralnych pod względem technologicznym dopuszczalnych wartości emisji dla normy Euro 7 mających zastosowanie do wszystkich pojazdów M₁ i N₁ wprowadzanych do obrotu w Unii;

74. zwraca się do Komisji o rozważenie przeglądu dyrektywy w sprawie odpowiedzialności za środowisko (2004/35/WE), aby uwzględnić szkody dla środowiska naturalnego w związku z zanieczyszczeniem powietrza spowodowanym przez producentów samochodów, którzy naruszają przepisy UE dotyczące emisji z samochodów; uważa, że gdyby można było obarczać producentów samochodów odpowiedzialnością finansową za naprawę spowodowanych przez nich szkód w środowisku, efektem mógłby być wyższy poziom prewencji i ostrożności;

75. wzywa Komisję do współpracy z państwami członkowskimi w celu dopilnowania, by żaden szeregowy pracownik sektora motoryzacyjnego nie ucierpiał w wyniku skandalu dotyczącego emisji; uważa, że w tym celu państwa członkowskie i producenci samochodów powinni koordynować i wspierać plany szkoleń zawodowych, aby zagwarantować, że szeregowi pracownicy, których sytuacja w zakresie zatrudnienia pogorszyła się w związku ze skandalem dotyczącym emisji, otrzymają wszelką niezbędną ochronę i możliwości szkoleniowe, które pozwolą im wykorzystać posiadane umiejętności, np. w obszarze zrównoważonych rodzajów transportu;

Uprawnienia i ograniczenia komisji śledczej

76. wzywa Radę i Komisję, aby dążyły do terminowego zakończenia negocjacji w sprawie wniosku Parlamentu dotyczącego projektu rozporządzenia Parlamentu Europejskiego w sprawie szczegółowych przepisów regulujących wykonywanie przez Parlament Europejski uprawnień śledczych, zastępującego decyzję 95/167/WE, Euratom, EWWS;

77. uważa, że dla sprawowania demokratycznej kontroli nad władzą wykonawczą niezbędne jest, by Parlament posiadał uprawnienia dochodzeniowe odpowiadające uprawnieniom parlamentów narodowych w UE; uważa, że w celu pełnienia tej roli demokratycznego nadzoru Parlament musi być uprawniony do wzywania świadków i wymagania ich stawiennictwa oraz wymagania przedstawienia dokumentów; uważa, że w celu umożliwienia egzekwowania tych uprawnień państwa członkowskie muszą zgodzić się na wdrożenie sankcji przeciwko osobom, które nie stawily się lub nie przedstawiły dokumentów zgodnie z przepisami krajowymi dotyczącymi krajowych dochodzeń parlamentarnych; przypomina o wsparciu Parlamentu dla stanowiska określonego w sprawozdaniu z 2012 r. w tej sprawie;

78. uważa, że uprawnienia komisji śledczych Parlamentu powinny być lepiej dostosowane do uprawnień parlamentów narodowych, szczególnie w celu zapewnienia skutecznego wzywania osób do stawienia się przed komisją i ich udziału oraz stosowania sankcji w przypadku odmowy współpracy; wzywa Komisję i państwa członkowskie do poparcia odpowiednich przepisów w obecnym wniosku Parlamentu;

79. wzywa Komisję do pilnego przeglądu kodeksu postępowania komisarzy w celu włączenia do niego przepisów dotyczących odpowiedzialności byłych komisarzy w związku z dochodzeniem komisji śledczej w sprawie polityki prowadzonej w trakcie ich kadencji oraz przyjętego w tym czasie prawodawstwa;

80. zwraca się do Komisji o wykorzystanie czasu między podjęciem decyzji na posiedzeniu plenarnym o powołaniu komisji śledczej a rzeczywistym rozpoczęciem przez nią prac do przygotowania wstępnych dokumentów związanych z mandatem tej komisji, aby przyspieszyć przekazywanie informacji i tym samym od samego początku ułatwić prace komisji śledczej; w związku z powyższym uważa, że należy dokonać przeglądu zasad archiwizowania i przekazywania dokumentów w Komisji oraz je usprawnić w celu ułatwienia przyszłych postępowań;

81. proponuje utworzenie w Komisji pojedynczego punktu kontaktowego do spraw stosunków z parlamentarnymi komisjami śledczymi, szczególnie kiedy sprawa wchodzi w zakres kompetencji kilku dyrekcji generalnych, z myślą o ułatwieniu przepływu informacji z jednej strony oraz wykorzystywaniu dotychczasowych dobrych praktyk z drugiej strony;

Wtorek, 4 kwietnia 2017 r.

82. zauważa, że w przypadku kilku niedawnych komisji śledczych i komisji specjalnych Komisja i Rada w niektórych przypadkach nie dostarczyły dokumentów, o które wnioskowano, a w innych przypadkach dostarczyły je z dużym opóźnieniem; uważa, że należy wprowadzić mechanizm odpowiedzialności, aby zapewnić natychmiastowe i gwarantowane przekazywanie Parlamentowi dokumentów, których wymaga komisja śledcza lub komisja specjalna i do których ma prawo dostępu;

83. apeluje do Komisji o zwiększenie jej zdolności do terminowego odpowiadania na wnioski komisji śledczych o udostępnienie dokumentów, jak również wnioski dziennikarzy i obywateli w ramach odpowiednich obowiązujących przepisów dotyczących dostępu do dokumentów, z zachowaniem akceptowalnego poziomu jakości; wzywa Komisję, by wydawała te dokumenty w ich oryginalnym formacie oraz nie dokonywała czasochłonnych zmian i konwersji formatu, mogących potencjalnie prowadzić do zmiany treści; ponadto poleca Komisji, aby upewniała się, że informacje przechowywane w formacie nadającym się do odczytu maszynowego, np. baza danych, były wydawane również w formacie nadającym się do odczytu maszynowego;

84. zauważa, że obowiązkiem komisji śledczej jest stwierdzenie, czy informacje objęte zakresem wniosku są istotne dla prac tej komisji; zauważa, że zadanie to nie powinno być przejmowane przez odbiorcę wniosku o udostępnienie dokumentu; poleca Komisji odpowiednie odzwierciedlenie tego obowiązku w jej wytycznych dotyczących wniosków o dostęp do dokumentów;

85. wzywa państwa członkowskie do wywiązywania się z zobowiązań prawnych wobec komisji śledczych zgodnie z decyzją 95/167/WE, Euratom, EWWS, w szczególności jej art. 3; ponadto, zważywszy na znaczne opóźnienia w udzielaniu odpowiedzi, wzywa je do wspierania komisji śledczych z poszanowaniem zasady lojalnej współpracy, o której mowa w art. 4 ust. 3 TFUE;

86. wzywa państwa członkowskie, które wszczęły dochodzenia krajowe w sprawie emisji zanieczyszczeń z samochodów osobowych, do niezwłocznego przekazania Komisji i Parlamentowi pełnych zestawów danych i wyników tych postępowań;

87. uważa, że pierwsza część mandatu komisji powinna skupiać się na gromadzeniu i analizie dowodów pisemnych przed rozpoczęciem przesłuchań publicznych; uważa za użyteczne wprowadzenie karencji między zakończeniem przesłuchań a przygotowaniem sprawozdania końcowego, aby umożliwić zgromadzenie dowodów, ich właściwą analizę oraz pełne uwzględnienie w sprawozdaniu;

88. uważa, że dwunastomiesięczny okres prac komisji śledczych jest arbitralny i często niewystarczający; jest zdania, że członkowie komisji śledczej mogą najlepiej ocenić, czy dochodzenie powinno zostać przedłużone, a jeśli tak, to na jaki okres;

89. zauważa, że w art. 198 Regulaminu Parlamentu należy jaśniej zdefiniować, kiedy rozpoczyna się okres prac komisji śledczej; uważa, że niezbędna jest dostateczna elastyczność, aby zapewnić wystarczająco dużo czasu na dochodzenie; apeluje, by prace komisji śledczej rozpoczynały się dopiero po otrzymaniu wnioskowanych dokumentów od instytucji UE;

90. uważa, że przyszłe mandaty nie muszą koniecznie obejmować sprawozdania wstępnego, aby nie uprzedzać ostatecznych wniosków śledztwa;

91. uważa, że w przyszłości należy inaczej organizować komisje śledcze w celu zapewnienia większej wydajności i skuteczności organizacji i prowadzenia ich prac, szczególnie w czasie przesłuchań jawnych;

92. podkreśla, że wewnętrzne przepisy administracyjne Parlamentu są zgodne z utrwaloną praktyką komisji stałych i w związku z tym często nie odpowiadają doraźnemu charakterowi komisji śledczej, która działa w bardziej niecodziennych okolicznościach, bardzo specyficznym zakresie i ograniczonych ramach czasowych; uważa w związku z tym, że opracowanie zdefiniowanego zestawu zasad dotyczących skutecznego funkcjonowania komisji śledczych w odniesieniu do prowadzenia przesłuchań i organizowania podróży służbowych, na przykład w sposób gwarantujący sprawiedliwą reprezentację polityczną, zwiększyłoby efektywność; uważa, że istnieje ryzyko, iż ograniczenia finansowe mogą uniemożliwić komisjom śledczym przesłuchanie wszystkich ekspertów, których obecność uznają za niezbędną do wykonywania powierzonych im obowiązków; jest zdania, że należy uelastyczyć wewnętrzne terminy udzielania pozwoleń na organizowanie przesłuchań i podróży służbowych;

93. uważa, że komisjom śledczym należy przyznać priorytetowy dostęp i specjalne zasoby w ramach odpowiednich służb parlamentarnych, aby umożliwić tym ostatnim rozpatrywanie szczególnie wniosków o wykonanie ekspertyz, briefingów itd. w terminach określonych w przepisach;

Wtorek, 4 kwietnia 2017 r.

94. zauważa, że obowiązujące przepisy dotyczące dostępu do informacji niejawnych i innych informacji poufnych udostępnianych Parlamentowi przez Radę, Komisję lub państwa członkowskie w kontekście dochodzenia nie zapewniają pełnej jasności prawnej, ale są ogólnie interpretowane jako wykluczające akredytowanych asystentów parlamentarnych z możliwości przeglądania i analizowania w zabezpieczonej czytelni „innych informacji poufnych” nieoznaczonych klauzulą tajności; odnotowuje, że według szeregu posłów przepis ten uniemożliwia skuteczne i dokładne przeglądanie takich dokumentów w ograniczonym czasie, jakim dysponują komisje śledcze, oraz że komisja TAX2 (Komisja Specjalna ds. Interpretacji Prawa Podatkowego i Innych Środków o Podobnym Charakterze lub Skutkach) mogła korzystać z tych zasobów w bardziej kompleksowy i skuteczny sposób, ponieważ podczas jej prac akredytowani asystenci parlamentarni tymczasowo i wyjątkowo uzyskali dostęp do dokumentów; w związku z tym apeluje o wprowadzenie do renegotjowanego porozumienia międzyinstytucjonalnego jasno sformułowanego przepisu gwarantującego akredytowanym asystentom parlamentarnym prawo dostępu do dokumentów na podstawie zasady wiedzy koniecznej w ramach funkcji wspierania posłów; wzywa właściwe organy do przyspieszenia renegotjacji tego punktu, aby nie ograniczać skuteczności i efektywności przyszłych i toczących się dochodzeń parlamentarnych;

o

o o

95. zobowiązuje swojego przewodniczącego do przekazania niniejszego zalecenia oraz sprawozdania końcowego komisji śledczej Radzie i Komisji oraz parlamentom państw członkowskich.
