Europos Parlamentas
2014-2019

Plenarinio posėdžio dokumentas

B8-0177/2017

2.3.2017

EUROPOS PARLAMENTO REKOMENDACIJOS TARYBAI IR KOMISIJAI PROJEKTAS

pagal Darbo tvarkos taisyklių 198 straipsnio 12 dalį

dėl išmetamųjų teršalų matavimų automobilių sektoriuje tyrimo (2016/2908(RSP))

Kathleen Van Brempt, Jens Gieseke, Gerben-Jan Gerbrandy
Išmetamųjų teršalų matavimų automobilių sektoriuje tyrimo komiteto vardu

B8-0177/2017

Europos Parlamento rekomendacijos Tarybai ir Komisijai projektas dėl išmetamųjų teršalų matavimų automobilių sektoriuje tyrimo
(2016/2908(RSP))

Europos Parlamentas,

– atsižvelgdamas į Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo (SESV) 226 straipsnį,

– atsižvelgdamas į 1995 m. balandžio 19 d. Europos Parlamento, Tarybos ir Komisijos sprendimą 95/167/EB, Euratomas, EAPB dėl išsamių Europos Parlamento naudojimąsi tyrimo teise reglamentuojančių nuostatų[1],

– atsižvelgdamas į savo 2015 m. gruodžio 17 d. Sprendimą (ES) 2016/34 dėl Išmetamųjų teršalų matavimų automobilių sektoriuje tyrimo komiteto sudarymo, įgaliojimų, narių skaičiaus ir įgaliojimų trukmės[2],

– atsižvelgdamas į 2007 m. birželio 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 715/2007 dėl variklinių transporto priemonių tipo patvirtinimo atsižvelgiant į išmetamųjų teršalų kiekį iš lengvųjų keleivinių ir komercinių transporto priemonių (Euro 5 ir Euro 6) ir dėl transporto priemonių remonto ir priežiūros informacijos prieigos[3],

– atsižvelgdamas į 2007 m. rugsėjo 5 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2007/46/EB, nustatančią motorinių transporto priemonių ir jų priekabų bei tokioms transporto priemonėms skirtų sistemų, sudėtinių dalių ir atskirų techninių mazgų patvirtinimo pagrindus[4],

– atsižvelgdamas į 2008 m. gegužės 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2008/50/EB dėl aplinkos oro kokybės ir švaresnio oro Europoje[5],

– atsižvelgdamas į savo 2015 m. spalio 27 d. rezoliuciją dėl išmetamųjų teršalų matavimų automobilių sektoriuje[6],

– atsižvelgdamas į savo 2016 m. rugsėjo 13 d. rezoliuciją dėl išmetamųjų teršalų matavimų automobilių sektoriuje tyrimo (preliminarus pranešimas)[7],

– atsižvelgdamas į Išmetamųjų teršalų matavimų automobilių sektoriuje tyrimo komiteto galutinį pranešimą (A8-XXXX/2016),

– atsižvelgdamas į Išmetamųjų teršalų matavimų automobilių sektoriuje tyrimo komiteto rekomendacijos projektą,

[1] OL L 113, 1995 5 19, p. 1.
[2] OL L 10, 2016 1 15, p. 13.
[3] OL L 171, 2007 6 29, p. 1.
[4] OL L 263, 2007 10 9, p. 1.
[5] OL L 152, 2008 6 11, p. 1.
[6] Priimti tekstai, P8_TA(2015)0375.
[7] Priimti tekstai, P8_TA(2016)0322.

– atsižvelgdamas į Darbo tvarkos taisyklių 198 straipsnio 12 dalį,

A. kadangi SESV 226 straipsnyje yra nustatytas teisinis pagrindas, kuriuo remdamasis Europos Parlamentas gali sudaryti laikiną tyrimo komitetą, kuris, nepažeisdamas nacionalinių ar Sąjungos teismų jurisdikcijos, tirtų įtariamus pažeidimus ar netinkamą administravimą įgyvendinant Sąjungos teisę, ir kadangi tai yra svarbus Parlamento priežiūros įgaliojimų elementas;

B. kadangi, remdamasis Pirmininkų sueigos pasiūlymu, Parlamentas 2015 m. gruodžio 17 d. nusprendė sudaryti Tyrimo komitetą, kuris tirtų įtariamus pažeidimus įgyvendinant Sąjungos teisę išmetamųjų teršalų matavimų automobilių sektoriuje srityje, ir nusprendė, kad šis komitetas pateiks rekomendacijas, kurias manys esant reikalingas šiuo klausimu;

C. kadangi Tyrimo komitetas pradėjo savo veiklą 2016 m. kovo 2 d. ir priėmė savo galutinį pranešimą 2017 m. vasario 28 d., kuriame pateikiama komiteto atlikto tyrimo metodologija ir išvados;

D. kadangi dyzelinu varomų keleivinių automobilių rinkos dalis Europos Sąjungoje per pastaruosius dešimtmečius išaugo iki tokio lygio, kad šios transporto priemonės dabar sudaro daugiau kaip pusę naujų parduodamų automobilių beveik kiekvienoje valstybėje narėje; kadangi šį nuolatinį dyzelinių transporto priemonių rinkos dalies augimą taip pat nulėmė ES klimato politika, nes dyzelino technologija turi pranašumą, palyginti su benzininiais varikliais, kai kalbama apie išmetamą CO_2 kiekį; kadangi dyzeliniai varikliai degimo procese gamina kur kas daugiau teršalų, palyginti su benzininiais varikliais, išskyrus CO_2, šie teršalai, pvz., SOx, NOx ir kietosios daleės, tiesiogiai kenkia visuomenės sveikatai; kadangi rinkoje esama šių teršalų mažinimo technologijų ir jos taikomos;

E. kadangi šiuolaikinės technologijos leidžia įvykdyti Euro 6 NOx standartus, skirtus dyzelinėms transporto priemonėms, be kita ko, realiomis vairavimo sąlygomis ir nedarant neigiamo poveikio išmetamo CO_2 kiekiui;

F. kadangi geriausios praktikos pavyzdžiai iš JAV, nustatyti griežtesni išmetamų teršalų standartai, taikomi benzino bei dyzelinių transporto priemonių, ir griežtesnė vykdymo užtikrinimo politika – tai standartai, kurių turėtų siekti ES;

G. kadangi visuomenės sveikatos ir aplinkos apsauga turėtų būti bendra visuomenės užduotis ir pareiga, kurią atliekant visos suinteresuotosios šalys, įskaitant automobilių sektorių, turi atlikti svarbų vaidmenį;

1. paveda Pirmininkui, vadovaujantis Darbo tvarkos taisyklių 198 straipsnio 11 dalimi ir Sprendimo 95/167/EB 4 straipsnio 2 dalimi, imtis būtinų priemonių, kad Tyrimo komiteto galutinis pranešimas būtų paskelbtas viešai;

2. remdamasis Sprendimu 95/167/EB, ragina Tarybą ir Komisiją užtikrinti, kad tyrimo išvadomis ir į jį atsižvelgiant pateiktomis rekomendacijomis būtų praktiškai vadovaujamasi;

3. ragina Komisiją per 18 mėnesių nuo šios rekomendacijos priėmimo pateikti Parlamentui

išsamią ataskaitą apie veiksmų, kurių ėmėsi Komisija ir valstybės narės, įgyvendindamos Tyrimo komiteto išvadas ir rekomendacijas, o vėliau reguliariai teikti tokias ataskaitas;

4. remdamasis Darbo tvarkos taisyklių 198 straipsnio 13 dalimi, ragina Pirmininką pavesti Aplinkos, visuomenės sveikatos ir maisto saugos komitetui, Pramonės, mokslinių tyrimų ir energetikos komitetui, Vidaus rinkos ir vartotojų apsaugos komitetui ir Transporto ir turizmo komitetui stebėti, kaip įgyvendinami veiksmai, kurių imtasi atsižvelgiant į Tyrimų komiteto išvadas ir rekomendacijas;

5. ragina Pirmininką pavesti Konstitucinių reikalų komitetui imtis veiksmų atsižvelgiant į Tyrimų komiteto rekomendacijas, susijusių su Parlamento tyrimo teisės apribojimais;

Laboratoriniai bandymai ir realiomis sąlygomis išmetami teršalai

6. ragina Komisiją pakeisti savo vidaus struktūrą taip, kad pagal kolektyvinės atsakomybės principą vieno Komisijos nario (ir Generalinio direktorato) pareigybė drauge apimtų atsakomybę už oro kokybės teisės aktus ir su teršalų išmetimo šaltiniais susijusią politiką; ragina padidinti Komisijoje žmogiškuosius ir techninius išteklius, skirtus transporto priemonėms, transporto priemonių sistemoms ir išmetamųjų teršalų kontrolės technologijoms, taip pat ragina Jungtinį tyrimų centrą (JRC) toliau tobulinti centro darbuotojų technines žinias;

7. ragina Komisiją šiuo tikslu pakeisti savo vidaus struktūrą ir iš dalies pakeisti pasidalijimą atsakomybės sritimis taip, kad visa teisėkūros atsakomybė transporto priemonių išmetamųjų teršalų srityje, šiuo metu priklausanti Vidaus rinkos, pramonės, verslumo ir MVĮ GD (DG GROW), pereitų Aplinkos generaliniam direktoratui (DG ENV);

8. ragina Komisiją užtikrinti, kad JRC turėtų pakankamai žmogiškųjų išteklių ir techninių žinių bei atitinkamo lygio savarankiškumą, įskaitant priemones, padedančias išlaikyti atitinkamą patirtį, susijusią su transporto priemonėmis ir išmetamųjų teršalų technologija bei transporto priemonių bandymais organizacijoje; pažymi, kad JRC gali būti pavestos papildomos atitikties reikalavimams tikrinimo pareigos, atsižvelgiant į pasiūlymą dėl naujo rinkos priežiūros ir tipo patvirtinimo reglamento;

9. ragina suteikti visuomenei prieigą prie visų JRC bandymų rezultatų nesutrumpinta ir nenuasmeninta forma per duomenų bazę; be to, ragina JRC Transporto priemonių išmetamų teršalų laboratoriją (VELA) pateikti ataskaitą stebėtojų tarybai, kurią sudaro valstybių narių ir sveikatos bei aplinkos apsaugos organizacijų atstovai;

10. atsižvelgdamas į vykstančią Reglamento (EB) Nr. 715/2007 peržiūrą, ragina teisėkūros institucijas užtikrinti, kad priemonės pagal 5 straipsnio 3 dalį ir 14 straipsnį, kuriomis numatoma papildyti arba iš dalies pakeisti tam tikrus neesminius teisėkūros procedūra priimamo akto elementus, būtų priimtos deleguotaisiais aktais, siekiant užtikrinti Parlamentui ir Tarybai galimybę tinkamai atlikti tikrinimą ir kartu sumažinti galimybę, kad bus nepagrįstai vėluojama tas priemones priimti; kategoriškai nepritaria tam, kad tos priemonės būtų priimtos įgyvendinimo aktais;

11. ragina skubiai patvirtinti 3-ąjį ir 4-ąjį realiomis važiavimo sąlygomis išmetamų teršalų

kiekio bandymų taisyklių rinkinius, siekiant sukurti naujosios tipo patvirtinimo procedūros reglamentavimo sistemą ir skubiai pradėti taikyti šią sistemą; primena, jog tam, kad realiomis važiavimo sąlygomis išmetamų teršalų kiekio bandymai veiksmingai padėtų mažinti laboratorijoje išmatuoto ir realiomis važiavimo sąlygomis išmetamo teršalų kiekio skirtumus, bandymo specifikacijos ir vertinimo procedūros turėtų būti labai kruopščiai parengtos ir apimti įvairias važiavimo sąlygas, įskaitant temperatūrą, variklio apkrovą, transporto priemonės greitį, aukštį, kelio rūšį ir kitus parametrus, kurie gali pasitaikyti vairuojant Sąjungoje;

12. atkreipia dėmesį į kelių ES miestų pateiktą ieškinį dėl Antrojo dokumentų dėl realiomis važiavimo sąlygomis išmetamų teršalų kiekio rinkinio panaikinimo, motyvuotą tuo, kad Komisijos reglamente nustačius naujas padidintas išmetamo NOx kiekio viršutines ribas, pakeičiamas svarbus pagrindinio teisės akto elementas, taip pažeidžiamas esminis procedūrinis reikalavimas bei Oro kokybės direktyvos 2008/50/EB nuostatas dėl maksimalaus dyzelinių transporto priemonių išmetamo leistino azoto lygio apribojimo;

13. primygtinai ragina Komisiją 2017 m. peržiūrėti realiomis važiavimo sąlygomis išmetamo kiekio bandymuose išmetamam NOx kiekiui taikytiną atitikties koeficientą, kaip numatyta 2-ajame realiomis važiavimo sąlygomis išmetamo kiekio bandymų taisyklių rinkinyje; ragina Komisiją toliau kasmet tikslinti atitikties koeficientą atsižvelgiant į technologijų raidą, siekiant priartinti jį kaip įmanoma arčiau prie 1 ir kaip įmanoma greičiau, atsižvelgiant tik į matavimų neapibrėžtumą naudojantis nešiojamosios išmetamųjų teršalų matavimo sistemos (PEMS) įranga;

14. ragina Komisiją peržiūrėti taikytiną Sąjungos teisę, siekiant išsiaiškinti, ar kitų transporto sistemų arba kitų produktų pateikimas rinkai galėtų priklausyti nuo netinkamų bandymo procedūrų, kaip vyksta transporto priemonių išmetamų teršalų atveju, arba kitose srityse, kuriose taip pat trūksta rinkos priežiūros pastangų, ir pateikti atitinkamus pasiūlymus dėl teisėkūros procedūra priimamų aktų, kad būtų galima užtikrinti vidaus rinkos standartų taikymą;

15. ragina Komisiją pateikti pasiūlymų siekiant pradėti taikyti aplinkosauginius tikrinimus ES lygmeniu, siekiant stebėti, ar gaminiai atitinka aplinkosaugos standartus, išmetamųjų teršalų ribines vertes, susijusias su veiklos leidimais, ir apskritai ES aplinkosaugos teisės aktus;

16. ragina Komisiją toliau tęsti savo veiklą dėl nešiojamosios išmetamųjų teršalų matavimo sistemos (PEMS) rezultatų gerinimo, siekiant pagerinti jų tikslumą ir sumažinti paklaidos maržą; mano, kad kietųjų dalelių atveju PEMS technologija turėtų galėti atspindėti daleles, kurių dydis yra mažesnis nei 23 nanometrų ir kurios kelia didžiausią pavojų visuomenės sveikatai;

17. mano, kad horizontaliosios Komisijos ekspertų grupių kūrimo ir veiklos taisyklės, kurias Komisija patvirtino 2016 m. gegužės 30 d., yra tobulesnės, palyginti su senesnėmis taisyklėmis, pvz., dėl reikalavimo teikti turiningus ir išsamius posėdžių protokolus; ragina Komisiją peržiūrėti tas taisykles, siekiant sustiprinti nuostatas dėl subalansuotos ekspertų grupių sudėties; ragina Komisiją griežtai ir nedelsiant užtikrinti (atnaujintų) horizontaliųjų taisyklių vykdymą ir parengti Parlamentui ir Tarybai skirtą jų įgyvendinimo vertinimo ataskaitą;

18. ragina viešai paskelbti dalyvių sąrašus ir komitologijos komitetų posėdžių protokolus, pvz., Motorinių transporto priemonių techninio komiteto (VTPTK) ir Komisijos ekspertų grupių, pvz., Motorinių transporto priemonių darbo grupės arba darbo grupės „Realiomis važiavimo sąlygomis išmetamų teršalų kiekis. Lengvosios transporto priemonės“ (angl. RDE-LDV);

19. primygtinai ragina valstybes nares užtikrinti didesnį skaidrumą, susijusį su jų nacionalinių parlamentų galimybe susipažinti su Motorinių transporto priemonių techninio komiteto posėdžių dokumentais;

20. ragina Komisiją iš esmės keisti dabartinę archyvavimo ir informacijos saugojimo politiką, taip pat užtikrinti, kad raštai, tarnybų tarpusavio korespondencija, dokumentų projektai ir neoficialus keitimasis nuomonėmis tarp Komisijos, valstybių narių, Tarybos ir jų atstovų būtų perduodami į archyvą, jei nenurodyta kitaip; apgailestauja dėl to, kad trūksta viešų registrų, nes buvo pernelyg siaurai apibrėžti archyvavimui skirti dokumentai, o tam, kad dokumentai būtų perduodami į archyvą, reikia dėti daug pastangų;

Draudžiami valdikliai

21. mano, kad realiomis važiavimo sąlygomis išmetamo kiekio bandymo procedūra nepadės visiškai užkirsti kelio galimam neteisėtos praktikos taikymui, net jei taikant ją bus sumažinta draudžiamų valdiklių naudojimo rizika; todėl rekomenduoja vadovautis JAV valdžios institucijų taikomu požiūriu ir numatyti tam tikro laipsnio nenumatomumą tipo patvirtinimo ir eksploatuojamų transporto priemonių atitikties bandymuose, siekiant užkirsti kelią tam, kad būtų naudojamasi bet kokiomis likusiomis spragomis, užtikrinti transporto priemonės atitiktį per visą jos gyvavimo ciklą; šiuo atžvilgiu palankiai vertina Išderinimo įtaisų bandymų protokolą, įtrauktą į „Pagalbinės išmetamųjų teršalų kontrolės strategijos vertinimo gaires ir išderinimo įtaisų nustatymas“, kurias Komisija priėmė 2017 m. sausio 26 d., taikomas jau esantiems rinkoje transporto priemonėms; tikisi, kad valstybių narių nacionalinės valdžios institucijų nedelsiant pradės taikyti šį protokolą, vykdydamos savo rinkos priežiūros veiklą, ir atliks rekomenduojamus transporto priemonių bandymus, taikydamos neprognozuojamus standartinių bandymų sąlygų pokyčius, pvz., keisdamos aplinkos temperatūrą, greičio modeliavimą, transporto priemonės apkrovą ir bandymo trukmę, tai taip pat gali apimti „netikėtus bandymus“;

22. susirūpinęs atkreipia dėmesį į tai, kad oficialūs bandymai, skirti išmetamo CO_2 kiekiui ir transporto priemonių degalų suvartojimui nustatyti, vis dar bus riboti, t. y. apims tik laboratorinių bandymų procedūrą (angl. WLTP), o tai reiškia, kad ir toliau bus įmanoma nelegaliai naudoti išderinimo įtaisus, kurie ir toliau gali likti nepastebėti; ragina Komisiją ir valstybes nares sukurti nuotolinio automobilių stebėjimo schemas, pasinaudojant keliuose esančia nuotolinės patikros įranga ir (arba) riedmens jutikliais, kad būtų galima patikrinti eksploatuojamų transporto priemonių aplinkosauginį veiksmingumą ir nustatyti galimus neteisėtus veiksmus, kurie galėjo nulemti tai, kad ir toliau skiriasi rezultatai ant popieriaus ir realiomis sąlygomis;

23. ragina Komisiją toliau nagrinėti priežastis, kodėl teisės aktuose dėl sunkiųjų krovininių automobilių numatytos griežtesnės nuostatos dėl draudžiamų valdiklių naudojimo nebuvo įtrauktos į teisės aktus dėl lengvųjų krovininių automobilių;

24. ragina Komisiją atlikti vidaus tyrimą siekiant išnagrinėti, kodėl Jungtinio tyrimų centro (JRC) mokslinių tyrimų išvados ir jo kelti rūpestį keliantys klausimai, susiję su gamintojų taikoma galima neteisėta praktika, kuriuos Komisijos tarnybos tarpusavyje aptarė, niekada nepasiekė aukštesnių hierarchijos lygmenų; ragina Komisiją pateikti savo išvadas Parlamentui;

25. mano, kad turėtų būti sukurtas aiškus ataskaitų teikimo mechanizmas Komisijos viduje siekiant užtikrinti, kad JRC nustačius neatitikties atvejus, apie juos būtų pranešama visiems atitinkamiems lygmenims Komisijos hierarchijoje;

26. ragina Komisiją įgalioti JRC toliau nagrinėti kartu su nacionalinės valdžios institucijomis ir nepriklausomais mokslinių tyrimų institutais įtartinus kelių automobilių išmetamų teršalų kiekius, kurie buvo užfiksuoti 2016 m. rugpjūčio mėn.;

27. ragina valstybes nares reikalauti, atsižvelgiant į neseniai nustatytą automobilių gamintojų prievolę atskleisti savo pagrindinę ir pagalbinę teršalų išmetimo strategiją, kad automobilių gamintojai kiekvienu bandymų metu pastebėto neracionalaus teršalų išmetimo iš transporto priemonės atveju pateiktų paaiškinimą ir įrodytų, jog reikia taikyti Reglamento (EB) Nr. 715/2007 5 straipsnio 2 dalyje numatytas išimtis; ragina valstybes nares dalytis savo tyrimų ir techninių bandymų duomenimis su Komisija ir Parlamentu;

28. ragina Komisiją griežtai kontroliuoti, kaip valstybėse narėse užtikrinamas draudžiamų valdiklių naudojimo išimčių taikymas; šiuo atžvilgiu palankiai vertina pagalbinės išmetamųjų teršalų kontrolės strategijos techninio vertinimo metodiką , įtrauktą į 2017 m. sausio 26 d. Komisijos gaires; ragina Komisiją, jei tinkama, pradėti pažeidimų nagrinėjimo procedūrą;

Tipo patvirtinimas ir eksploatuojamų transporto priemonių atitiktis

29. siekiant užtikrinti vartotojų interesų ir aplinkos apsauga ragina skubiai priimti pasiūlymą dėl reglamento dėl transporto priemonių ir jų priekabų patvirtinimo ir rinkos priežiūros (2016/0014(COD)), kuriuo keičiama šiuo metu galiojanti pagrindų direktyva dėl tipo patvirtinimo ir kad jis įsigaliotų ne vėliau kaip 2020 m.; mano, kad norint pagerinti ES sistemą turi būti siekiama bent išlaikyti pirminio Komisijos pasiūlymo užmojų lygį, ypač kalbant apie sistemos priežiūros ES lygmeniu nustatymą; be to, mano, kad labiau visa apimanti ir suderinta tipo patvirtinimo ir rinkos priežiūros sistema, apimanti ES lygmens priežiūrą, bendrus auditus ir nacionalinių valdžios institucijų jų tarpusavio bendradarbiavimą, turėtų būti tikslas, kuris turi būti pasiektas per tarpinstitucines derybas dėl šio dokumentų rinkinio;

30. mano, kad tik sustiprintus priežiūrą ES lygmeniu galima užtikrinti, kad ES teisės aktai dėl transporto priemonių būtų tinkamai vykdomi, o rinkos priežiūros veikla ES būtų vykdoma veiksmingai ir rezultatyviai; ragina Komisiją užtikrinti, kad būtų visapusiškai ir vienodai įgyvendinta nauja tipo patvirtinimo ir rinkos priežiūros sistema, ir koordinuoti nacionalinių tipo patvirtinimo ir rinkos priežiūros institucijų veiklą bei tarpininkauti kilus nesutarimams;

31. ragina naujojoje ES tipo patvirtinimo sistemoje smarkiai sugriežtinti rinkos priežiūrą, remiantis aiškiai nustatytomis taisyklėmis ir aiškesniu darbo pasiskirstymu, kad būtų

galima sukurti patobulintą, veiksmingesnę ir funkcionalesnę sistemą;

32. mano, kad ES lygmens priežiūrą pagal naują ES tipo patvirtinimo sistemą turėtų apimti tinkamu mastu atliekamus pakartotinus transporto priemonių, sistemų, komponentų ir atskirų techninių mazgų, jau pateiktų rinkai, bandymus siekiant patikrinti, ar jie atitinka tipo patvirtinimus ir taikytinus teisės aktus, naudojant platų bandymų spektrą, remiantis statistiškai reikšmingomis imtimis, ir taisomųjų priemonių, įskaitant transporto priemonių atšaukimus, tipo patvirtinimo panaikinimus ir administracines baudas, inicijavimą; mano, kad JTC ekspertinės žinios itin svarbios atliekant šią užduotį;

33. atsižvelgdamas į tai, ragina įsteigti Europos transporto priemonių priežiūros agentūrą;

34. ragina Komisiją ir valstybes nares įvertinti JAV taikomą nuo surinkimo konvejerio nuriedėjusių ir eksploatuojamų transporto priemonių atsitiktinių bandymų praktiką ir padaryti būtinas išvadas dėl savo vykdomos rinkos priežiūros veiklos tobulinimo;

35. mano, kad lengvųjų transporto priemonių atveju atsitiktiniai rinkos priežiūros patikrinimai, be kita ko, naudojant nepatikslintus bandymų protokolus, turėtų būti atliekami ne mažiau nei 20 proc. visų naujų modelių, pateiktų Sąjungos rinkai kiekvienais metais, taip pat turi būti tikrinamas reprezentatyvus senesnių modelių kiekis, siekiant patikrinti, ar transporto priemonės atitinka Sąjungos saugos ir aplinkos apsaugos teisės aktus; mano, kad renkantis transporto priemones, kurios bus tikrinamos Sąjungos lygmeniu, turėtų būti išnagrinėti pagrįsti skundai ir atsižvelgiama į trečiųjų šalių atliekamus bandymus, nuotolinio stebėjimo duomenis, periodinių techninių apžiūrų ataskaitas ir kitą informaciją;

36. pažymi, kad atsakingos nacionalinės institucijos turi sistemingai užtikrinti gamybos ir eksploatuojamų transporto priemonių atitiktį, kuri toliau koordinuojama ir prižiūrima ES lygmeniu; mano, kad produkcijos atitikties ir eksploatuojamų transporto priemonių atitikties bandymus turėtų atlikti kitos techninės tarnybos, nei už šio automobilio tipo patvirtinimo atsakingos tarnybos, ir kad vidaus techninės tarnybos neturėtų atlikti išmetamųjų teršalų kiekio bandymų tipo patvirtinimo tikslais; primygtinai ragina valstybes nares galutinai aiškiai nurodyti, kuri institucija yra atsakinga už rinkos priežiūrą jų teritorijoje, užtikrinant, kad ši institucija supranta savo pareigas, ir atitinkamai informuoti Komisiją; mano, kad žymiai glaudesnis bendradarbiavimą ir keitimasis informacija tarp valstybių narių rinkos priežiūros institucijų ir Komisijos, be kita ko, dėl nacionalinės rinkos priežiūros planus, sustiprins bendrą rinkos priežiūros kokybę ES ir leis Komisijai nustatyti silpnąsias nacionalinių rinkos priežiūros sistemų vietas;

37. mano, kad užtikrinus geresnį veiksmų koordinavimą ir diskusijas tarp tipo patvirtinimo institucijų ir Komisijos forumo, kuriam pirmininkauja Komisija, forma būtų geriau skatinama gera praktika, kuria siekiama užtikrinti veiksmingą ir suderintą tipo patvirtinimo ir rinkos priežiūros reglamentavimą;

38. mano, kad suteikus galimybę nepriklausomai visapusiškai peržiūrėti tipo patvirtinimo rezultatus, įskaitant duomenis, nustatytus atliekant saviriedos bandymus bus pagerintas sistemos veiksmingumas ir kad atitinkami duomenys turėtų būti prieinami atitinkamoms šalims;

39. ragina įsteigti mokesčių struktūrą siekiant užtikrinti tinkamą ir nepriklausomą tipo patvirtinimo, rinkos priežiūros ir techninių tarnybų veiklos finansavimą; mano, kad tipo patvirtinimo institucijos turėtų būti įpareigotos tikrinti komercinius ir ekonominius automobilių gamintojų ir tiekėjų ryšius su techninės priežiūros tarnybomis siekiant užkirsti kelią interesų konfliktams;

40. atkreipia dėmesį į JAV tipo patvirtinimo sistemą, pagal kurią iš gamintojų surenkami mokesčiai sertifikavimo ir atitikties programų išlaidoms padengti patenka į JAV iždą, o JAV kongresas savo ruožtu paskiria lėšas Aplinkos apsaugos agentūrai programų įgyvendinimui finansuoti, kaip į paradigmą, kuri gali būti naudinga didinant ES sistemos nepriklausomumą;

41. ragina Komisiją ir teisėkūros institucijas taip pat apsvarstyti galimybę pradėti taikyti bent kaip patikrinimo priemonę bandymus, atliekamus naudojant nešiojamųjų išmetamųjų teršalų matavimo sistemą, (NITMS) arba eksploatuojamų transporto priemonių atitikties patikrinimus ir, atsižvelgiant į naująją tipo patvirtinimo sistemą, pavesti Jungtiniam tyrimų centrui (JRC) naują užduotį atlikti eksploatuojamų transporto priemonių atitikties patikrinimus naudojant NITMS;

42. ragina teisės aktų leidėjus būsimajame reglamente dėl motorinių transporto priemonių patvirtinimo ir rinkos priežiūros nustatyti ES masto nuotolinio stebėjimo tinklą, siekiant stebėti tikrąjį automobilių parko išmetamų teršalų kiekius ir nustatyti pernelyg taršias transporto priemones, kad būtų galima atlikti tikslines eksploatuojamų transporto priemonių atitikties patikras ir atsekti automobilius, kurie galėjo būti neteisėtai modifikuoti juose įmontavus aparatinę įrangą (pvz., išmetamųjų dujų recirkuliacijos sistemą (EGR), analoginio transliavimo plokštes, dyzelino kietųjų dalelių filtrą (DKDF) arba pašalinta selektyvioji katalizinė redukcija (SCR)) arba kuriuose buvo modifikuota programinė įranga (neteisėtų lustų naudojimas);

43. ragina Komisiją pasinaudoti savo deleguotaisiais įgaliojimais, nustatytais Direktyvos 2014/45/ES 17 straipsnyje dėl motorinių transporto priemonių ir jų priekabų periodinės techninės apžiūros, siekiant atnaujinti bandymų metodus, naudojamus atliekant periodinę automobilių techninę apžiūrą, kad būtų matuojamas automobilių išmetamų NOx kiekis;

44. mano, kad tipo patvirtinimo institucijos, rinkos priežiūros institucijos ir techninės priežiūros tarnybos turėtų atlikti savo pareigas; todėl mano, kad jos turėtų smarkiai pakelti ir nuolat didinti savo kompetencijos lygį, ir šiuo tikslu ragina reguliariai atlikti nepriklausomus jų gebėjimų auditus;

45. ragina Komisiją išnagrinėti galimybę įpareigoti gamintojus pranešti Komisijai apie pasirinktą techninė tarnyba, siekiant užtikrinti, kad Komisija būtų visiškai informuota apie padėtį;

46. ragina valstybes nares reikalauti, kad automobilių gamintojai atskleistų ir pagrįstų savo teršalų išmetimo strategijas tipo patvirtinimo institucijoms, kaip tai daroma sunkiųjų transporto priemonių atveju;

47. ragina valstybes nares išnagrinėti, ar „standartiniai“ gamintojo siūlomi sprendimai, susiję su transporto priemonių, kuriose įrengtos sukčiavimo sistemos, remontu, iš

tikrųjų atitinka išmetamųjų teršalų reglamentus, ir ragina atlikti atsitiktinius naujų automobilių, kurie buvo remontuoti, patikrinimus;

Vykdymo užtikrinimas ir sankcijos

48. ragina griežčiau ir veiksmingiau užtikrinti taisyklių dėl transporto priemonių išmetamų teršalų kiekio vykdymą ES; siūlo nedelsiant reformuoti automobilių išmetamųjų teršalų valdymo struktūrą ir suderinti ją su kitais transporto sektoriais;

49. primena, kad išmetamųjų teršalų kiekio matavimo taisyklėmis siekiama geresnės oro kokybės, kurios anksčiau pasiekti nepavyko iš dalies dėl prasto teisės aktų vykdymo užtikrinimo ir iš dalies dėl tam tikrų automobilių gamintojų manipuliacijų; mano, kad siekiant įvertinti, ar pasiektas užsibrėžtas tikslas, atitinkamos valdžios institucijos turėtų atsižvelgti į automobilių išmetamų teršalų kiekį ir duomenys apie oro kokybės pokyčius;

50. siūlo sudaryti nuolatinio tarptautinio bendradarbiavimo pagrindų susitarimą su Jungtinėmis Amerikos Valstijomis (Aplinkos apsaugos agentūra), kad būtų galima keistis informacija ir įgyvendinti bendrus priežiūros veiksmus; tokių veiksmų ES jau imtasi kitų produktų atžvilgiu;

51. primygtinai ragina Komisiją pradėti pažeidimų nagrinėjimo procedūrą prieš valstybes nares, kurios nevykdo veiksmingos rinkos priežiūros ir neturi nacionalinės sankcijų sistemos už ES teisės pažeidimus, kaip reikalaujama pagal galiojančius teisės aktus;

52. siūlo suteikti Komisijai įgaliojimus nustatytos transporto priemonių neatitikties atvejais taikyti tų transporto priemonės gamintojams veiksmingas, proporcingas ir atgrasančias administracines baudas bei nustatyti taisomuosius ir korekcinius veiksmus; mano, kad galimos sankcijos turėtų apimti tipo patvirtinimo panaikinimą ir atšaukimo programas, vykdomas ES mastu;

53. mano, kad valstybės narės turėtų iš šių baudų gautas pajamas skirti tam, kad būtų atlyginama žala dėl šio pažeidimo nukentėjusiems asmenims, ir kitai panašiai veiklai vartotojų naudai arba, kai tinkama, aplinkos apsaugai valstybėse narėse;

54. ragina valstybes nares užtikrinti, kad nuostatos dėl sankcijų, taikytinų gamintojams už Reglamento (EB) Nr. 715/2007 nuostatų pažeidimus, būtų veiksmingos, proporcingos ir atgrasančios ir kad apie jas būtų skubiai pranešta Komisijai;

55. ragina valstybes nares taikyti griežtesnes priemones, atsižvelgiant į sukčiavimo matuojant išmetamųjų teršalų kiekį skandalą; ragina valstybes nares ir jų tipo patvirtinimo institucijas nagrinėti informaciją apie pagrindines ir pagalbines teršalų išmetimo kontrolės strategijas, kurias privalo atskleisti automobilių gamintojai, skirtas lengviesiems automobiliams, kurių tipas buvo patvirtintas pagal Euro 5 ir Euro 6 ir kurie bandymo programų metu pademonstravo nepaaiškinamą išmetamųjų teršalų kiekį, siekiant patikrinti, ar minėtos strategijos atitinka Komisijos gaires dėl išderinimo įtaisų; ragina valstybes nares esant neatitikčiai taikyti turimas sankcijas, įskaitant privalomo pašalinimo iš rinkos programas ir tipo patvirtinimų atšaukimą; ragina Komisiją užtikrinti, kad visoje ES būtų vadovaujamasi suderintu požiūriu dėl pašalinimo iš rinkos programų;

56. ragina valstybes nares ir Komisiją patikslinti atitinkamiems transporto priemonių savininkams, ar susijusioms transporto priemonėms reikia remonto, ir paaiškinti teisines remonto pasekmes, kalbant apie atitiktį išmetamuosius teršalus reglamentuojantiems teisės aktams, įsipareigojimus, susijusius su transporto priemonių techninе apžiūra ir apmokestinimu, taip pat galimas transporto priemonės klasifikacijos pakeitimo pasekmės ir t. t.;

57. pažymi, kad dėl statistinių duomenų trūkumo nacionaliniu lygmeniu sunku surinkti informaciją apie sankcijas valstybėse narėse; ragina Komisiją ir valstybes nares nuolat rinkti statistinius duomenis apie sankcijas;

58. ragina valstybes nares ir Komisiją sustiprinti Europos įgyvendinimo mechanizmus, pvz., Europos Sąjungos aplinkos apsaugos įstatymų įgyvendinimo ir vykdymo užtikrinimo darbo tinklą (angl. IMPEL);

Vartotojų teisės

59. ragina valstybes nares užtikrinti, kad vartotojai gautų išsamią ir suprantamą informaciją apie pakeitimus, padarytus per atšaukimo programas ir techninės priežiūros patikrinimus, kad būtų padidintas skaidrumas vartotojų atžvilgiu ir jų pasitikėjimas automobilių rinka;

60. pabrėžia, kad po atšaukimo transporto priemonės turi atitikti teisinius reikalavimus, nustatytus ES teisės aktuose; taip pat atkreipia dėmesį į tai, kad be atšaukimo programų turėtų būti apsvarstytos kitos kompensavimo formos; šiuo tikslu ragina Komisiją įvertinti galiojančias ES taisykles dėl vartotojų apsaugos ir prireikus pateikti pasiūlymų;

61. pabrėžia, kad svarbu pateikti vartotojams realistinę, tikslią ir patikimą informaciją dėl jų automobilių degalų suvartojimo ir išmetamo teršalų kiekio, siekiant didinti informuotumą ir skatinti priimti informuotus sprendimus dėl automobilio pirkimo; ragina ES imtis veiksmų siekiant suteikti vartotojams informaciją apie išmetamų teršalų, pvz., NOx ir kietųjų dalelių, kiekį;

Netaršios transporto priemonės

62. ragina Komisiją ir kompetentingas valstybių narių valdžios institucijas visapusiškai dalyvauti rengiant ir įgyvendinant mažataršio judumo strategiją;

63. ragina Komisiją ir valstybes nares įvertinti dabartinių mažo išmetamų teršalų kiekio zonų veikimo efektyvumą miestuose, atsižvelgiant į tai, kad Euro standartai lengvosioms transporto priemonėms neatspindi realiomis vairavimo sąlygomis išmetamų teršalų kiekio, ir ištirti, ar būtų naudinga pradėti taikyti itin mažai teršalų išmetančioms transporto priemonėms, atitinkančioms išmetamųjų teršalų ribines vertes realiomis vairavimo sąlygomis, ženklinimą arba nustatyti joms standartą;

64. ragina Komisiją ir teisės aktų leidėjus laikytis labiau integruoto požiūrio formuojant politiką, skirtą automobilių ekologinėms savybėms pagerinti, siekiant užtikrinti, kad būtų daroma pažanga mažinant priklausomybę nuo iškastinio kuro ir siekiant oro kokybės tikslų, pavyzdžiui, skatinant pereiti prie elektrinių arba alternatyviais energijos ištekliais varomo automobilių parko;

65. ragina Komisiją šiuo tikslu peržiūrėti Švarios transporto energijos direktyvą ir pateikti reglamento projektą dėl nuo 2025 m. rinkai teikiamų automobilių parko išmetamo CO_2 kiekio standartų, įtraukiant įgaliojimus, apimančius ULEV ir ZEV tipų transporto priemones, kad būtų reikalaujama palaipsniui didinti itin mažai teršalų išmetančių transporto priemonių ir visiškai teršalų nemetančių transporto priemonių dalį bendrame automobilių skaičiuje tam, kad iki 2035 m. būtų visiškai atsisakyta naujų CO_2 išmetančių automobilių;

66. ragina Komisiją ir valstybes nares skatinti ekologiškų viešųjų pirkimų politiką, įpareigojant valdžios institucijas pirkti jų automobilių parkams visiškai teršalų nemetančias transporto priemones (ZEV) ir itin mažai anglies dioksido išmetančias transporto priemones (ULEV) arba panaudoti minėtas transporto priemones (pusiau)viešosiose dalijimosi automobiliais programose;

67. ragina Komisiją peržiūrėti Reglamento (EB) Nr. 715/2007 I priede nustatytas išmetamo teršalų kiekio ribas siekiant pagerinti oro kokybę Sąjungoje ir pasiekti Sąjungos aplinkos oro kokybės ribines vertes bei PSO rekomenduojamus lygius, ir, kai tinkama, ne vėliau kaip iki 2025 m. pateikti pasiūlymus dėl naujų technologijų požiūriu neutralių Euro 7 išmetamųjų teršalų ribinių verčių, taikomų visoms Sąjungos rinkai pateiktoms M_1 ir N_1 kategorijų transporto priemonėms;

68. prašo Komisijos apsvarstyti galimybę peržiūrėti Direktyvą dėl atsakomybės už aplinkos apsaugą (2004/35/EB), siekiant įtraukti žalą aplinkai dėl oro taršos, kurią sukėlė automobilių gamintojai, pažeidę ES automobilių išmetamuosius teršalus reglamentuojančius teisės aktus; mano, kad jei automobilių gamintojai galėtų būti laikomi finansiškai atsakingais už jų sukeltos žalos aplinkai atlyginimą, būtų galima tikėtis aukštesnio lygio prevencijos ir atsargumo principų laikymosi;

Tyrimo komiteto įgaliojimai ir veiklos apribojimai

69. primygtinai ragina Tarybą ir Komisiją įsitraukti į procesą siekiant laiku baigti derybas dėl Parlamento pasiūlymo dėl Europos Parlamento reglamento dėl išsamių Parlamento naudojimąsi tyrimo teisėmis reglamentuojančių nuostatų, kuriuo panaikinamas Sprendimas 95/167/EB;

70. mano, kad norint užtikrinti demokratinę vykdomosios valdžios kontrolę, labai svarbu suteikti Parlamentui tyrimo įgaliojimus, kurie atitiktų ES valstybių narių nacionalinių parlamentų įgaliojimus; mano, kad siekdamas vykdyti demokratinę priežiūrą, Parlamentas turi turėti galimybę iškviesti ir apklausti liudytojus ir reikalauti parengti dokumentus; mano, jog siekiant, kad šiomis teisėmis būtų naudojamasi, valstybės narės turi susitarti taikyti sankcijas asmenims, neatvykusiems į klausymus arba nepateikusiems dokumentų pagal nacionalinės teisės aktus, reglamentuojančius nacionalinius parlamentinius tyrimus; pakartoja, kad Parlamentas remia pozicija, išdėstytą 2012 m. pranešime šiuo klausimu;

71. mano, kad Parlamento tyrimo komitetų įgaliojimai turėtų būti geriau suderinti su nacionalinių parlamentų tyrimo komitetų įgaliojimais, siekiant užtikrinti veiksmingą asmenų šaukimą į apklausą ir jų dalyvavimą bei sankcijų taikymą atsisakymo bendradarbiauti atveju; ragina Komisiją ir valstybes nares paremti susijusias nuostatas dabartiniame Parlamento pasiūlyme;

72. ragina Komisiją skubiai peržiūrėti Komisijos narių elgesio kodeksą, siekiant įtraukti į jį nuostatas dėl buvusių Komisijos narių atskaitomybės tyrimo komitetui atliekant tyrimą dėl jų kadencijos metu priimtų politinių sprendimų ir teisės aktų;

73. prašo Komisijos skirti laikotarpį nuo sprendimo įsteigti tyrimo komitetą priėmimo plenariniame posėdyje dienos iki faktinės tyrimo komiteto veiklos pradžios su tyrimo komiteto įgaliojimais susijusių dokumentų rinkinio rengimui, kad informacija galėtų būti teikiama greičiau, taip nuo pat pradžių palengvinant tyrimo komiteto darbą; atsižvelgdamas į tai, mano, kad Komisijoje taikomos dokumentų archyvavimo ir perdavimo taisyklės turėtų būti peržiūrėtos ir patobulintos, siekiant palengvinti būsimų paklausimų nagrinėjimą;

74. siūlo įsteigti Komisijoje vieną bendrą informacinį punktą ryšiams su Parlamento tyrimo komitetais, ypač kai tyrimas susijęs su keliais generaliniais direktoratais, siekiant, viena vertus, palengvinti informacijos srautą ir, kita vertus, remtis iki šiol sukaupta gerąja patirtimi;

75. atkreipia dėmesį į tai, kad keliems neseniai įsteigtiems tyrimo komitetams ir ypatingų komisijoms Komisija ir Taryba tam tikrais atvejais nepateikė prašomų dokumentų, o kitais atvejais prašomi dokumentai buvo pateikti labai pavėluotai; mano, kad reikia pradėti taikyti atskaitomybės mechanizmą siekiant užtikrinti, kad būtų nedelsiant perduodami Parlamentui tie dokumentai, kuriuos užprašė tyrimo komitetas arba ypatingas komitetas, ir su kuriais jie turi teisę susipažinti;

76. ragina Komisiją tobulinti savo gebėjimus, kad galėtų laiku ir užtikrinant priimtiną kokybės lygį patenkinti tyrimo komitetų prašymus pateikti dokumentus, taip pat žurnalistų ir piliečių prašymus suteikti prieigą laikantis atitinkamų galiojančių prieigos prie dokumentų taisyklių; ragina Komisiją paskelbti šiuos dokumentus originaliu formatu ir susilaikyti nuo formatavimo pakeitimų arba formato konvertavimo, kurie užima daug laiko ir dėl kurių gali pasikeisti turinys; taip pat paveda Komisijai užtikrinti, kad elektroniniu formatu, pvz., duomenų bazėje, saugoma informacija būtų taip pat pateikiama elektroniniu formatu;

77. pažymi, kad tyrimo komitetas atsakingas už tai, kad nustatytų, ar informacija, kurios prašoma, atitinka komiteto darbo pobūdį; pažymi, kad tokio prašymo pateikti dokumentus gavėjas neturėtų iš anksto nulemti šio sprendimo; paveda Komisijai tinkamai atspindėti šią atsakomybę savo gairėse dėl prašymų susipažinti su dokumentais;

78. primygtinai ragina valstybes nares laikytis savo teisinių įsipareigojimų tyrimų komitetams, kaip nustatyta Sprendime 95/167/EB ir konkrečiai jo 3 straipsnyje; atsižvelgdamas į didelius vėlavimus reaguojant į paklausimus, su kuriais susidurta, taip pat ragina valstybes nares padėti tyrimo komitetams laikantis sąžiningo bendradarbiavimo principo, kaip nustatyta Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo (SESV) 4 straipsnio 3 dalyje;

79. ragina valstybes nares, pradėjusias nacionalinius tyrimus dėl keleivinių automobilių išmetamų teršalų, nedelsiant pateikti visus duomenų rinkinius ir tyrimų rezultatus Komisijai ir Parlamentui;

80. mano, kad pirmoji komiteto įgaliojimų dalis turėtų būti skirta rašytinių įrodymų rinkimui ir analizei prieš pradedant viešą nagrinėjimą; mano, kad būtų pravartu nustatyti tam tikrą laikotarpį po nagrinėjimo, per kurį prieš pradedant rengti galutinį pranešimą būtų galima surinkti įrodymus, juos tinkamai išnagrinėti ir visapusiškai įtraukti į pranešimą;

81. mano, kad nustatyta 12 mėnesių tyrimo komitetų veiklos trukmė neobjektyvi ir dažnai nepakankama; mano, kad tyrimo komiteto nariai gali geriausiai nustatyti, ar tyrimas turėtų būti pratęstas, ir, jei taip, kuriam laikotarpiui;

82. pažymi, kad Parlamento Darbo tvarkos taisyklių 198 straipsnyje turėtų būti aiškiau nustatyta, kada turėtų prasidėti tyrimo komiteto veiklos trukmė; mano, kad turėtų būti suteiktas pakankamas lankstumas, siekiant užtikrinti, kad pakaktų laiko tyrimui atlikti; ragina pradėti Tyrimo komiteto darbą tik po to, kai prašomi dokumentai bus gauti iš ES institucijų;

83. mano, kad preliminarus pranešimas nebūtinai turėtų būti įtrauktas į būsimus įgaliojimus, kad nebūtų trukdoma padaryti galutines tyrimo išvadas;

84. mano, kad ateityje tyrimo komitetų darbas turėtų būti organizuojamas kitaip, siekiant užtikrinti didesnį efektyvumą ir veiksmingumą organizuojant ir vykdant komitetų veiklą, ypač vykstant viešiesiems klausymams;

85. pabrėžia, kad Parlamento vidaus administravimo taisyklės yra suderintos su nustatyta nuolatinių komitetų praktika, todėl dažnai jas netinka taikyti *ad hoc* ir laikino pobūdžio tyrimo komitetams, kurie vykdo savo veiklą neįprastomis sąlygomis, nes jos apimtis labai specifinė ir jai atlikti skiriamas ribotas laikas; todėl mano, kad nustačius apibrėžtą taisyklių, susijusių su veiksmingu tyrimo komitetų veikimu atliekant klausymus ir misijas, rinkinį, pavyzdžiui, tokiu būdu, kad būtų užtikrintas sąžiningas politinis atstovavimas, būtų padidintas efektyvumas; mano, kad esama rizikos, jog finansiniai suvaržymai gali sutrukdyti tyrimo komitetui išklausyti visus ekspertus, kurių nuomonę komitetas mano esant reikalingą tam, kad jis galėtų vykdyti savo pareigą; mano, kad vidaus įgaliojimų surengti klausymus ir atlikti misijas terminai turėtų būti nustatomi lanksčiau;

86. mano, kad tyrimo komitetai pirmiausia turėtų kreiptis pagalbos į atitinkamas Parlamento tarnybas ir naudotis jose turimais jų veiklai skirtais ištekliais, visų pirma tam, kad šios tarnybos galėtų įvykdyti prašymus dėl tyrimų, informacinių susirinkimų ir t. t. per taisyklėse numatytą laikotarpį;

87. atkreipia dėmesį į tai, kad dabartinės taisyklės dėl prieigos prie įslaptintos informacijos ir kitos konfidencialios informacijos, kurią Taryba, Komisija arba valstybės narės suteikia Europos Parlamentui vykdant tyrimą, nesuteikia visiško teisinio aiškumo, bet paprastai aiškinamos taip, kad akredituoti Parlamento narių padėjėjai negali susipažinti su neįslaptinta „kita konfidencialia informacija“ saugioje skaitykloje ir jos analizuoti; atkreipia dėmesį į tai, kad kai kurie Parlamento nariai mano, jog šios taisyklės neleidžia veiksmingai ir nuodugniai išnagrinėti tokių dokumentų per ribotą laiką, per kurį tyrimo komitetai turi atlikti savo užduotį, ir kad TAX2 komitetas, kurio tyrimo metu akredituotiems Parlamento narių padėjėjams išimties tvarka buvo suteikta laikina prieiga prie dokumentų, galėjo pasinaudoti šiais ištekliais išsamiau ir veiksmingiau;

todėl ragina naujame Tarpinstituciniame susitarime aiškiai suformuluoti nuostatą, kuria būtų užtikrinama akredituotų Parlamento narių padėjėjų teisė susipažinti su dokumentais remiantis principu „būtina žinoti“, jiems teikiant paramą Parlamento nariams; ragina atitinkamas institucijas paspartinti derybas dėl šio punkto, kad nenukentėtų būsimų ir šiuo metu atliekamų parlamentinių tyrimų veiksmingumas ir efektyvumas;

°

° °

88. paveda Pirmininkui perduoti šią rekomendaciją ir galutinį Tyrimo komiteto pranešimą Tarybai ir Komisijai bei valstybių narių parlamentams.