

Teisipäev, 4. aprill 2017

## SOOVITUSED

# EUROOPA PARLAMENT

P8\_TA(2017)0100

### **Autotööstuses heitkoguste mõõtmise uurimine**

**Euroopa Parlamendi 4. aprilli 2017. aasta soovitus nõukogule ja komisjonile autotööstuses heitkoguste mõõtmise uurimise põhjal (2016/2908(RSP))**

(2018/C 298/19)

*Euroopa Parlament,*

- võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingu (ELi toimimise leping) artiklit 226,
- võttes arvesse Euroopa Parlamendi, nõukogu ja komisjoni 19. aprilli 1995. aasta otsust 95/167/EÜ, Euratom, ESTÜ Euroopa Parlamendi uurimisõiguse kasutamise erisätete kohta <sup>(1)</sup>,
- võttes arvesse Euroopa Parlamendi 17. detsembri 2015. aasta otsust (EL) 2016/34 autotööstuses heitkoguste mõõtmise uurimiskomisjoni moodustamise, volituste, liikmete arvu ja ametiaja kohta <sup>(2)</sup>,
- võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. juuni 2007. aasta määrust (EÜ) nr 715/2007, mis käsitleb mootorsõidukite tüübikinnitust seoses väikeste sõiduautode ja kummertsveokite (Euro 5 ja Euro 6) heitmetega ning sõidukite remondi- ja hooldusteabe kättesaadavust <sup>(3)</sup>,
- võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 5. septembri 2007. aasta direktiivi 2007/46/EÜ, millega kehtestatakse raamistik mootorsõidukite ja nende haagiste ning selliste sõidukite jaoks mõeldud süsteemide, osade ja eraldi seadmestike kinnituse kohta <sup>(4)</sup>,
- võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. mai 2008. aasta direktiivi 2008/50/EÜ välisõhu kvaliteedi ja Euroopa õhu puhtamaks muutmise kohta <sup>(5)</sup>,
- võttes arvesse oma 27. oktoobri 2015. aasta resolutsiooni heitkoguste mõõtmise kohta autotööstuses <sup>(6)</sup>,
- võttes arvesse oma 13. septembri 2016. aasta resolutsiooni autotööstuses heitkoguste mõõtmise uurimise kohta <sup>(7)</sup> (tugineb vahereportile A8-0246/2016),
- võttes arvesse autotööstuses heitkoguste mõõtmise uurimiskomisjoni lõppraportit (A8-0049/2017),
- võttes arvesse autotööstuses heitkoguste mõõtmise uurimiskomisjoni soovitusprojekti,
- võttes arvesse kodukorra artikli 198 lõiget 12,

<sup>(1)</sup> EÜT L 113, 19.5.1995, lk 1.

<sup>(2)</sup> ELT L 10, 15.1.2016, lk 13.

<sup>(3)</sup> ELT L 171, 29.6.2007, lk 1.

<sup>(4)</sup> ELT L 263, 9.10.2007, lk 1.

<sup>(5)</sup> ELT L 152, 11.6.2008, lk 1.

<sup>(6)</sup> Vastuvõetud tekstid, P8\_TA(2015)0375.

<sup>(7)</sup> Vastuvõetud tekstid, P8\_TA(2016)0322.

Teisipäev, 4. aprill 2017

- A. arvestades, et ELi toimimise lepingu artikliga 226 antakse Euroopa Parlamendile õiguslik alus ajutise uurimiskomisjoni asutamiseks, et uurida väidetavaid rikkumisi või halduslikku omavoli liidu õiguse rakendamisel, ilma et see piiraks liikmesriikide või liidu kohtute jurisdiktsiooni, ning arvestades, et see on Euroopa Parlamendi järelevalvevolituste oluline osa;
- B. arvestades, et Euroopa Parlament otsustas 17. detsembril 2015. aastal esimeeste konverentsi ettepaneku alusel moodustada uurimiskomisjoni, et uurida liidu õiguse väidetavat kohaldamata jätmist seoses heitkoguste mõõtmisega autotööstuses, ning et uurimiskomisjon esitab sellel teemal mis tahes soovitusi, mida ta peab vajalikuks;
- C. arvestades, et uurimiskomisjon alustas tööd 2. märtsil 2016. aastal ja võttis 28. veebruaril 2017. aastal vastu lõppraporti, milles kirjeldatakse uurimise metoodikat ja selle järeldusi;
- D. arvestades, et diiselmootoriga sõiduautode turuosa on Euroopa Liidus möödunud aastakümnetel kasvanud sellise tasemeni, need sõidukid moodustavad praegu peaaegu kõigis liikmesriikides rohkem kui poole müüdavatest uutest autodest; arvestades, et diiselmootoriga sõidukite turuosa jätkuv kasv tuleneb ka ELi kliimapoliitikast, sest diiseltehnoloogia tekitab bensiinimootoriga võrreldes vähem CO<sub>2</sub>-heitkoguseid; arvestades, et diiselmootorid tekitavad põletamisetapis bensiinimootoriga võrreldes palju rohkem muid saasteaineid peale süsinikdioksiidi ning need saasteained, näiteks NO<sub>x</sub>, SO<sub>x</sub> ja tahked osakesed, on rahvatervisele märkimisväärselt ja otseselt kahjulikud; arvestades, et kõnealuste saasteainete leevendamistehnoloogiad on olemas ja neid kasutatakse turul;
- E. arvestades, et praegu on olemas tehnoloogia diiselsõidukite Euro 6 NO<sub>x</sub>-heitkoguste standarditele vastamiseks, seda ka tegelikes sõidutingimustes, mõjutamata negatiivselt CO<sub>2</sub>-heitkoguseid;
- F. arvestades, et USA parimad tavad, millele on omased rangemad heitkoguste standardid, mida kohaldatakse ühtmoodi nii bensiini- kui ka diiselmootoriga sõidukite suhtes, ning rangem jõustamispoliitika kujutavad endast standardit, mille poole peaks EL püüdlema;
- G. arvestades, et rahvatervise ja keskkonnakaitse peaks olema ühine ühiskondlik mureküsimus ja vastutusala, milles on oluline roll kõikidel sidusrühmadel, sh autotööstusel;
1. teeb presidendile ülesandeks võtta vajalikud meetmed uurimiskomisjoni lõppraporti avaldamiseks kooskõlas Euroopa Parlamendi kodukorra artikli 198 lõikega 11 ja otsuse 95/167/EÜ, Euratom, ESTÜ artikli 4 lõikega 2;
  2. palub nõukogul ja komisjonil tagada, et uurimise järeldused ja sellest tulenevad soovitusel rakendatakse praktikas vastavalt otsusele 95/167/EÜ, Euratom, ESTÜ;
  3. palub komisjonil esitada Euroopa Parlamendile 18 kuu jooksul pärast käesoleva soovitusel vastuvõtmist ja edaspidi korrapäraselt põhjaliku aruande meetmete kohta, mida komisjon ja liikmesriigid on võtnud uurimiskomisjoni järelduste ja soovitusel põhjal;
  4. palub presidendil teha keskkonna-, rahvatervise ja toiduohutuse komisjonile, tööstuse, teadusuuringute ja energeetikakomisjonile, siseturu- ja tarbijakaitsekomisjonile ning transpordi- ja turismikomisjonile kodukorra artikli 198 lõike 13 kohaselt ülesandeks jälgida uurimiskomisjoni järelduste ja soovitusel alusel võetavaid meetmeid;
  5. palub presidendil teha põhiseaduskomisjonile ülesandeks võtta uurimiskomisjoni soovitusel põhjal Euroopa Parlamendi uurimisõiguse piirangute suhtes meetmeid;

#### **Laborikatsed ja tegelikus liikluses tekkivad heitkogused**

6. palub komisjonil muuta oma sisemist struktuuri nii, et ühe voliniku (ja peadirektoraadi) vastutusvaldkond hõlmaks kollektiivsele vastutusele põhimõtte kohaselt samaaegselt vastutust õhukvaliteeti käsitlevate õigusaktide ja saasteallikaid käsitleva poliitika eest; nõuab sõidukite, sõidukisüsteemide ja heitekontrolli tehnoloogiate valdkonnale ette nähtud inim- ja tehniliste ressursside suurendamist komisjonis ning seda, et Teadusuuringute Ühiskeskus parandaks veelgi oma sisemist tehnilist pädevust;

**Teisipäev, 4. aprill 2017**

7. kutsub sel eesmärgil komisjoni üles muutma oma sisemist struktuuri ja vastutusalade jaotust nii, et kõik praegu siseturu, tööstuse, ettevõtluse ja VKEdede peadirektoraadil (GROW) lasuvad sõidukite heitkogustega seotud seadusandlikud kohustused läheksid üle keskkonna peadirektoraadi (ENV) vastutusalasse;
8. palub komisjonil tagada, et Teadusuuringute Ühiskeskusel oleksid piisavad inimressursid, tehniline pädevus ning piisav autonoomsus, ning tagada meetmed, mis aitavad hoida asjakohaseid sõiduki- ja heitetehnoloogia ning sõidukite katsetamise oskusi organisatsioonis; märgib, et Teadusuuringute Ühiskeskus võib saada seoses uue turujärelevalve ja tüübikinnituse määruse ettepanekuga täiendada nõuetega seotud kontrolliülesanded;
9. nõuab, et kõik Teadusuuringute Ühiskeskuse katsetulemused tehtaks andmebaasis üldsusele täies ulatuses ja mitteanonüümses vormis kättesaadavaks; nõuab lisaks, et Teadusuuringute Ühiskeskuse sõidukite heitkoguste laboratoorium (Vehicle Emissions Laboratory – VELA) annaks aru järelevalvenõukogule, kuhu kuuluvad liikmesriikide ning keskkonna- ja tervisekaitse organisatsioonide esindajad;
10. palub kaasseadusandjatel seoses määruse (EÜ) nr 715/2007 käimasoleva läbivaatamisega tagada, artikli 5 lõike 3 ja artikli 14 kohased meetmed, mille eesmärk on täiendada või muuta õigusakti teatavaid mitteolemuslikke osi, võetakse vastu delegeeritud õigusaktidega, et tagada Euroopa Parlamendi ja nõukogu tehtav asjakohane kontroll, vähendades samal ajal nende meetmete vastuvõtmisega seotud põhjendamatute viivituste võimalust; on kindlalt vastu valikule, mille kohaselt võetakse need meetmed vastu rakendusaktidega;
11. nõuab, et uue tüübikinnitusmenetluse reguleeriv raamistik kujundataks tegelikus liikluses tekkivate heitkoguste kolmanda ja neljanda paketi kiire vastuvõtmisega lõplikult välja ning et seda raamistikku hakataks kiiresti kohaldama; tuletab meelde, et selleks, et laboratooriumis mõõdetud ja tegelikus liikluses tekkivate heitkoguste erinevust suudetaks tegelikus liikluses tekkivate heitkoguste katsetega tulemuslikult vähendada, tuleb katse- ja hindamismenetluste kirjeldus koostada väga hoolikalt ja see peaks hõlmama paljusid erinevaid sõidutingimusi, sh temperatuuri, mootori koormust, sõiduki kiirust, kõrgust merepinnast, tee liiki ja muid parameetreid, mis võivad esineda liidus sõitmisel;
12. võtab teadmiseks tühistamishagi, mille esitasid tegelikus liikluses tekkivate heitkoguste teise paketi suhtes mitu ELi linna seetõttu, et uute kõrgemate NO<sub>x</sub>-heitkoguste piirmäärade kehtestamisega muudab komisjoni määrus alusakti olemuslikke aspekte, rikkudes seega olulist menetlusnormi ning välisõhu kvaliteedi direktiivi 2008/50/EÜ sätteid diiselmootoriga sõidukite maksimaalsete lämmastiku heitkoguste tasemete piiramise osas;
13. nõuab tungivalt, et komisjon vaataks 2017. aastal läbi tegelikus liikluses tekkivate NO<sub>x</sub>-heitkoguste katsete vastavusteguri, nagu on sätestatud teises tegelikus liikluses tekkivaid heitkoguseid käsitlevate õigusaktide pakettis; palub komisjonil lisaks vaadata vastavustegur läbi igal aastal kooskõlas tehnoloogia arenguga, et viia see hiljemalt 2021. aastaks tasemele 1;
14. palub komisjonil vaadata läbi kohaldatav liidu õigus, et teha kindlaks, kas muude sõidukisüsteemide või muude toodete turulelaskmine võib sõltuda ebapiisavatest katsemenetlustest, nt sõidukite heitkoguste puhul või muudes valdkondades, kus turujärelevalvelased jõupingutused on samavõrd puudulikud, ning esitada asjakohased seadusandlikud ettepanekud, et tagada siseturu standardite jõustamine;
15. palub komisjonil esitada ettepanekud ELi tasandil keskkonnajärelevalve kehtestamiseks, et jälgida vastavust keskkonnanalastele tootestandarditele, heite piirnormidele, mis on seotud tegevuslubadega, ja ELi keskkonnaõigusele üldiselt;
16. palub komisjonil jätkata tööd mobiilse heitemõõtmissüsteemi (PEMS) tulemuslikkuse parandamisel, et suurendada selle täpsust ja alandada selle veamäära; on arvamusel, et tahkete osakeste PEMS-tehnoloogia peaks suutma võtta arvesse osakesi, mis on väiksemad kui 23 nanomeetrit ja mis on rahvatervisele kõige ohtlikumad;
17. on seisukohal, et komisjoni 30. mail 2016. aastal vastu võetud horisontaalsed eeskirjad komisjoni eksperdirühmade loomiseks ja toimimiseks on paremad kui varasemad eeskirjad, näiteks mis puudutab nõuet koostada koosolekute kohta sisulised ja terviklikud protokollid; palub komisjonil need eeskirjad läbi vaadata, et tugevdada eksperdirühmade tasakaalustatud koosseisu käsitlevaid sätteid; palub, et komisjon tagaks (ajakohastatud) horisontaalsete eeskirjade range ja kohese jõustamise ning koostaks Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande nende rakendamise hindamise kohta;

Teisipäev, 4. aprill 2017

18. nõuab, et üldsusele tehtaks kättesaadavaks komiteemenetluse komiteede, näiteks mootorsõidukite tehnilise komitee (TCMV), ning komisjoni eksperdirühmade, näiteks mootorsõidukite töörühma või kergeveokite tegelikus liikluses tekkivate heitkoguste töörühma (RDE-LDV) koosolekutel osalejate nimekirjad ja koosolekute protokollid;

19. nõuab tungivalt, et liikmesriigid tagaksid oma parlamentidele mootorsõidukite tehnilise komitee koosolekute dokumentidele juurdepääsul suurema läbipaistvuse;

20. kutsub komisjoni üles muutma oluliselt kehtivat teabe säilitamise ja arhiveerimise poliitikat ning tagama, et märgukirjad, talitustevahelised teatised, eelnõud ja mitteametlik teabevahetus komisjonis, liikmesriikides, nõukogus ja nende esindajate vahel arhiveeritakse vaikumisi; taunib avalike andmete puudulikkust, mis on tingitud asjaolust, et arhiveerimine on ette nähtud liiga väheste dokumentide puhul, mis tähendab seda, et dokumentide arhiveerimine nõuab aktiivset sekkumist;

### **Katkestusseadmed**

21. on seisukohal, et kuigi tegelikus liikluses tekkivate heitkoguste menetlus vähendab katkestusseadmete kasutamise riski, ei välista see ebaseaduslike tavade võimalikku kasutamist täielikult; soovib seetõttu, et tüübikinnituskatsetesse ja kasutusel olevate sõidukite nõuetele vastavuse katsetesse lisataks USA ametiasutuste lähenemisviisi järgides teatav ettearvamatus, et hoida ära allesjäänud lünkade ärakasutamist ja tagada nõuetele vastavus sõiduki kogu tööea jooksul; tunneb sellega seoses heameelt komisjoni poolt 26. jaanuaril 2017. aastal vastu võetud dokumendis „Juhend täiendava heitekontrollistrateegia ja katkestusseadmete kasutamise hindamiseks“ sisalduva katkestusseadmete tuvastamise katseprotokollile üle, mida kohaldatakse juba turul olevate sõidukite suhtes; loodab, et liikmesriikide ametiasutused hakkavad seda protokollile oma turujärelevalvetoimingutes kiiresti kohaldama ja teostavad soovitatud sõidukikatseid standardkatsetingimustest erinevates mitteennustatavates tingimustes, mis hõlmavad näiteks ümbritseva õhu temperatuuri, kiirusrežiime, sõiduki koormust ja katse kestust, kusjuures katsed võivad hõlmata ka nn üllatuskatseid;

22. märgib murelikult, et sõidukite CO<sub>2</sub>-heitkoguste ja kütusekulu ametlike katsete puhul piirdatakse jätkuvalt laboratoorse katsemenetlusega WLTP, mis tähendab seda, et katkestusseadmete ebaseaduslik kasutamine on jätkuvalt võimalik ning võib jääda avastamata; nõuab tungivalt, et komisjon ja liikmesriigid looksid sõidukipargi kaugseire süsteemid (milles kasutatakse teeäärseid kaugmõõtmisseadmeid ja/või pardaandureid), et jälgida kasutusel oleva sõidukipargi keskkonnatoimet ning avastada võimalikke ebaseaduslike tavasid, mille tagajärjeks võivad olla jätkuvad lahknevused teoreetiliste ja tegelikus liikluses esinevate tulemuste vahel;

23. palub komisjonil täpsemalt analüüsida põhjuseid, miks raskeveokeid käsitlevates õigusaktides olevaid katkestusseadmete rangemaid sätteid ei lisatud kergsõidukeid käsitlevatesse õigusaktidesse;

24. palub komisjonil teostada sisemise läbivaatuse, et kontrollida väidet, mille kohaselt ei jõudnud kõrgemale tasandile Teadusuuringute Ühiskeskuse uurimiste käigus tehtud avastused ja tuvastatud probleemid, mida arutati komisjoni talitustes seoses tootjate võimalike ebaseaduslike tavadega; palub komisjonil Euroopa Parlamendile oma järelduste kohta aru anda;

25. on veendunud, et komisjonis tuleks kasutusele võtta selge aruandlusmehhanism, mille eesmärk on tagada, et kui Teadusuuringute Ühiskeskus tuvastab nõuetele mittevastavused, teavitatakse nendest kõiki asjakohaseid tasandeid vastavalt komisjoni hierarhiale;

26. kutsub komisjoni üles volitama Teadusuuringute Ühiskeskust uurima koos riiklike ametiasutuste ja sõltumatute uurimisinstiituteidega põhjalikumalt mitmete autode heitkogustega seotud kahtlasi muutusi, mida täheldati 2016. aasta augustis;

27. palub liikmesriikidel nõuda seoses hiljuti kehtestatud kohustusega, mille kohaselt peavad autotootjad avalikustama oma põhilised ja täiendavad heitekontrollistrateegiad, et autotootjad selgitaksid sõidukite ebatavalisi heitkoguseid, mis katsetel on ilmsiks tulnud, ning põhjendaksid määruse (EÜ) nr 715/2007 artikli 5 lõikes 2 sätestatud erandite kohaldamise vajadust; palub liikmesriikidel jagada oma uurimiste tulemusi ja tehniliste katsete andmeid komisjoni ja Euroopa Parlamendiga;

Teisipäev, 4. aprill 2017

28. palub komisjonil rangelt jälgida, kuidas liikmesriigid jõustavad katkestusseadmete kasutamist puudutavaid erandeid; tunneb sellega seoses heameelt komisjoni 26. jaanuari 2017. aasta juhendis esitatud täiendavate heitekontrollistrateegiate tehnilise hindamise meetodika üle; palub komisjonil algatada asjakohasel juhul rikkumismenetlused;

### **Tüübikinnitus ja kasutusel olevate sõidukite nõuetele vastavus**

29. nõuab tarbija- ja keskkonnakaitse huvides, et kiiresti võetaks vastu ettepanek võtta vastu määrus mootorsõidukite ja nende haagiste tüübikinnituse ja turujärelevalve kohta (2016/0014(COD))<sup>(1)</sup>, millega asendatakse kehtiv tüübikinnituse raamidirektiiv, ning et see jõustuks hiljemalt 2020. aastal; on seisukohal, et komisjoni algse ettepaneku ambitsioonikuse taseme säilitamine, eelkõige seoses ELi järelevalve kehtestamisega süsteemi üle, on absoluutne miinimum, mis on vajalik ELi süsteemi parandamiseks; on lisaks seisukohal, et terviklikum ja kooskõlastatum tüübikinnituse ja turujärelevalve süsteem, mis hõlmab ELi järelevalvet, ühisauditeid ning koostööd riiklike ametiasutustega ja nende vahel, peaks olema eesmärk, mis tuleb saavutada kõnealuse teemapaketi üle peetavatel institutsioonidevahelistel läbirääkimistel;

30. on seisukohal, et tugevam järelevalve ELi tasandil aitab tagada sõidukeid käsitlevate ELi õigusaktide nõuetekohase jõustamise ning turujärelevalvetoimingute tõhususe ja tulemuslikkuse ELis; palub, et komisjon tagaks uue tüübikinnitus- ja turujärelevalveraamistiku täieliku ja ühetaolise rakendamise ning koordineeriks riiklike tüübikinnitus- ja turujärelevalveasutuste tööd ning oleks erimeelsuste korral vahekohtunikuks;

31. nõuab turujärelevalve märkimisväärset tugevdamist, võttes aluseks selgelt määratletud eeskirjad ja selgema vastutusalaade jaotuse uues ELi tüübikinnituse raamistikus, et luua parem, tulemuslik ja toimiv süsteem;

32. on veendunud, et ELi järelevalve uues ELi tüübikinnituse raamistikus peaks hõlmama juba turul kättesaadavaks tehtud sõidukite, süsteemide, osade või eraldi seadmestike piisavat uuesti katsetamist, et statistiliselt olulisel valimil põhinevaid väga erinevaid katseid kasutades kontrollida, kas need vastavad tüübikinnitusele ja kohaldatavatele õigusaktidele, ning parandusmeetmete võtmist, kaasa arvatud sõidukite tagasivõtmised, tüübikinnituse tühistamised ja haldustrahvid; on seisukohal, et Teadusuuringute Ühis keskuse oskusteave on selle ülesande täitmisel väga vajalik;

33. palub komisjonil ja liikmesriikidel hinnata USAs kasutatavat tava katsetada juhuvaliku põhimõttel otse tehastest tulnud ja kasutusel olevaid sõidukeid ning teha sellest vajalikud järeldused oma turujärelevalvetoimingute parandamiseks;

34. teeb ettepaneku, et sõiduautode puhul tuleks pistelisi turujärelevalvekatseid, sh täpsustamata katseprotokollide alusel, teha vähemalt 20 % puhul igal aastal liidu turule lastavatest uutest mudelitest ning representatiivse vanemate mudelite koguse puhul, et teha kindlaks, kas maanteedel liiklevad sõidukid on vastavuses liidu ohutus- ja keskkonnaalaste õigusaktidega; on veendunud, et niisuguste sõidukite valimisel, mille puhul tehakse katseid liidu tasandil, tuleks lähtuda põhjendatud kaebustest ja võtta arvesse kolmandate osapoolte tehtud katseid, kaugseire andmeid, korrapäraste tehnoloogiate aruandeid ja muud teavet;

35. juhib tähelepanu asjaolule, et vastutavad riiklikud ametiasutused peaksid süstemaatiliselt tagama toodangu nõuetele vastavuse ja kasutusel olevate sõidukite nõuetele vastavuse jõustamise, mida tuleb lisaks koordineerida ja jälgida ELi tasandil; on veendunud, et toodangu nõuetele vastavuse ja kasutusel olevate sõidukite nõuetele vastavuse katseid peaks teostama tehniline teenistus, mis ei ole vastutav asjaomase auto tüübikinnituse eest, ning et ettevõttesisesed tehnilised teenistused ei tohiks teostada tüübikinnituse andmise eesmärgil tehtavaid heitkoguste katseid; nõuab tungival, et liikmesriigid teeksid lõplikult selgeks, milline asutus vastutab nende territooriumil turujärelevalve eest, tagaksid, et see asutus on oma vastutusest teadlik, ja teavitaksid sellest komisjoni; on veendunud, et palju tihedam koostöö ja teabe jagamine liikmesriikide turujärelevalveasutuste ja komisjoni vahel, sh riikide turujärelevalve kavade teemal, tõstab üldist turujärelevalve kvaliteeti ELis ja võimaldab komisjonil teha kindlaks riiklike turujärelevalvesüsteemide puudused;

36. on veendunud, et komisjoni juhitava foorumi raames toimuv tüübikinnitusasutuste ja komisjoni vaheline ulatuslikum koostöö ja arutelu aitavad kaasa niisuguste heade tavade edendamisele, mille eesmärk on tagada tüübikinnituse ja turujärelevalve määruse tulemuslik ja ühtlustatud rakendamine;

<sup>(1)</sup> Vt ka vastuvõetud tekstid, 4. aprill 2017, P8\_TA(2017)0097.

Teisipäev, 4. aprill 2017

37. on veendunud, et tüübikinnituse tulemuste, sh vabakäigu katsete andmete sõltumatu ja täielik läbivaatamine parandab raamistiku tulemuslikkust ning et asjakohane teave tuleks teha asjaosalistele kättesaadavaks;

38. nõuab tüübikinnituse, turujärelevalve ja tehniliste teenistuste tegevuse nõuetekohast ja sõltumatut rahastamist, näiteks kas teenustasude kehtestamisega, liikmesriikide riigieelarvetest või siis mõlemat varianti kombineerides; on veendunud, et tüübikinnitusasutused tuleks teha vastutavaks ühelt poolt autotootjate ja tarnijate ning teiselt poolt tehniliste teenistuste vaheliste kaubandus- ja majandussuhete kontrollimise eest, et vältida huvide konflikte;

39. juhib tähelepanu USA tüübikinnitussüsteemile, mille puhul tootjalt sertifitseerimis- ja vastavusprogrammide kulude katmiseks kogutavad tasud suunatakse USA rahandusministeeriumisse ning USA Kongress omakorda eraldab vahendeid keskkonnakaitseametile selle programmide rakendamiseks – tegemist on paradigmaga, mis võib aidata suurendada ELi süsteemi sõltumatust;

40. nõuab, et kiiresti võetaks vastu, rakendataks ja kohaldataks tegelikus liikluses tekkivate heitkoguste neljas pakett, mis reguleerib PEMS-i kasutamist kasutusel olevate sõidukite nõuetele vastavuse kontrolli ja kolmandate osapoolte tehtavate katsete puhul; palub komisjonil anda Teadusuuringute Ühiskeskusele volitused teostada uues tüübikinnitusraamistikus kasutusel olevate sõidukite nõuetele vastavuse kontrolli raames Euroopa tasandil PEMS-i heitkoguste määramise katseid;

41. kutsub kaasseadusandjaid üles kehtestama tulevases mootorsõidukite tüübikinnituse ja turujärelevalve määruses kogu ELi hõlmava kaugseire võrgustiku, et jälgida autopargi tegelikus liikluses tekkivaid heitkoguseid ja teha kindlaks ülemäärast saastavad sõidukid, et teha kasutusel olevate sõidukite nõuetele vastavuse kontrolli ja jälgida autosid, mille puhul on võimalik, et neid on ebaseaduslikult muudetud riistvara muutmise (nt heitgaasitagastuse (EGR) väljalülitamise plaatide kasutamine ning diislikütuse tahkete osakeste filtri (DPF) või valikulise katalüütilise redutseerimise (SCR) eemaldamine) või tarkvara muutmise (kiipide ebaseaduslik häälestamine) teel;

42. kutsub komisjoni üles kasutama oma delegeeritud volitusi, mis on sätestatud direktiivi 2014/45/EL (milles käsitletakse mootorsõidukite ja nende haagiste korralist tehnoulevaatust) artiklis 17, et ajakohastada autode korralise tehnoulevaatuse meetodeid eesmärgiga mõõta autode lämmastikoksiidide (NO<sub>x</sub>) heitkoguseid;

43. on veendunud, et tüübikinnitusasutused, turujärelevalveasutused ja tehnilised teenistused peaksid täitma oma ülesandeid; on seisukohal, et nad peaksid seetõttu märkimisväärselt ja pidevalt parandama oma pädevust, ning nõuab seetõttu korrapärase ja sõltumatute auditite korraldamist nende suutlikkuse kindlakstegemiseks;

44. kutsub komisjoni üles uurima võimalust muuta tootjatele kohustuslikuks teavitada komisjoni oma valitud tehnilisest teenistusest eesmärgiga tagada, et komisjon oleks olukorrast täielikult teadlik;

45. palub liikmesriikidel nõuda, et autotootjad avalikustaksid oma heitkoguste strateegiad ja põhjendaksid neid tüübikinnitusasutustele, nagu seda tehakse raskeveokite puhul;

46. kutsub liikmesriike üles analüüsima, kas tootja pakutud nn standardlahendused petusüsteemidega varustatud sõidukite remontimiseks on tegelikult vastavuses heitkoguste määrustega, ning nõuab pisteliste kontrollide tegemist uute remonditud sõidukite puhul;

### ***Jõustamine ja karistused***

47. nõuab, et ELis jõustataks sõidukite heitkoguste eeskirju rangemalt ja tulemuslikumalt; teeb ettepaneku reformida viivitatama autode heitkoguste haldamise struktuuri ja viia see vastavusse muude transpordisektoritega;

48. tuletab meelde, et heitkoguste mõõtmise eeskirjad on kehtestatud selleks, et saavutada parem õhukvaliteet, mida ei ole seni saavutatud osalt õigusaktide nõrga jõustamise ja osalt teatavate autotootjate poolse manipuleerimise tõttu; on seisukohal, et asjaomased asutused peaksid võtma arvesse autode heitkoguseid ja õhukvaliteedi arengu andmeid, et hinnata, kas seatud eesmärk on saavutatud;

**Teisipäev, 4. aprill 2017**

49. teeb ettepaneku luua heitkogustealane alaline rahvusvaheline koostööraamistik, mis võimaldaks asutustel vahetada teavet ja teostada ühiseid järelevalvetoiminguid; sellised toimingud on ELis muude toodete puhul juba olemas;

50. nõuab tungivalt, et komisjon algataks rikkumismenetlused liikmesriikide suhtes, kes ei ole kehtestanud tulemuslikku turujärelevalvet ega ELi õiguse rikkumiste eest määratavate karistuste riiklikku süsteemi, nagu nõutakse kehtivates õigusaktides;

51. teeb ettepaneku anda komisjonile volitused määrata sõidukitootjatele tõhusaid, proportsionaalseid ja hoiatavaid haldustrahve ning anda korraldusi heastamis- ja parandusmeetmete võtmiseks, kui tehakse kindlaks, et nende sõidukid ei vasta nõuetele; on seisukohal, et võimalike karistuste hulka peaksid kuuluma tüübikinnituse tühistamine ja kogu ELi hõlmavate tagasivõtmisprogrammide loomine;

52. on veendunud, et sõidukitootjatele määratud trahvidest saadavaid vahendeid, ELi heitkoguseid käsitlevate õigusaktide mittejärgimise tõttu liikmesriikide suhtes algatatud rikkumismenetlustest saadavaid vahendeid ning uute sõiduautode ülemääraste heitkoguste maksu (eelarverida 711) tuleks kasutada sihtotstarbelise tuluna konkreetses ELi projektides või programmides õhukvaliteedi ja keskkonnakaitse valdkonnas ning need ei tohiks vähendada liikmesriikide kogurahvatulupõhiseid osamakseid ELi eelarvesse; nõuab, et asjakohastesse liidu õigusaktidesse lisataks vajalikud sätted; soovitab, et liikmesriigid võiksid trahvidest saadavaid vahendeid osaliselt kasutada ka rikkumise tagajärjel kahju kannatanud isikutele kahju hüvitamiseks ning muudeks sellisteks tarbijate huvides võetavateks meetmeteks;

53. palub liikmesriikidel tagada, et sätted karistuste kohta, mida kohaldatakse tootjatele määruse (EÜ) nr 715/2007 sätete rikkumise eest, oleksid tõhusad, proportsionaalsed ja hoiatavad ning et nendest teavitatakse kiiresti komisjoni;

54. palub liikmesriikidel võtta heitkoguste petuskandaali järgselt jõulisemaid meetmeid; kutsub liikmesriike ja nende tüübikinnitusasutusi üles uurima põhilisi ja täiendavaid heitekontrollistrateegiaid käsitlevat teavet – mille autotootjad peavad avalikustama – tüübikinnituse saanud Euro 5 ja Euro 6 autode puhul, mille katseprogrammide käigus ilmnevad ebataavalised heitkogused, ning kontrollima nende vastavust komisjoni tõlgendussuunistele katkestusseadmeid käsitlevate sätete kohta; palub liikmesriikidel kohaldada mittevastavuse korral olemasolevaid karistusi, sh kohustuslikke tagasivõtmisprogramme ja tüübikinnituse tühistamist; palub komisjonil tagada, et tagasivõtmisprogrammide suhtes kohaldatakse kogu ELis kooskõlastatud lähenemisviisi;

55. kutsub liikmesriike ja komisjoni üles selgitama probleemist mõjutatud sõidukiomanikele seda, kas asjaomased sõidukid tuleb remontida või mitte, ning heitkoguseid käsitlevatele õigusaktidele vastavuse saavutamiseks tehtud remondi õiguslikke tagajärgi, sõidukite tehnoulevaatusse alaseid kohustusi, maksustamist, sõiduki võimaliku ümberklassifitseerimise tagajärgi jne;

56. märgib, et kuna riiklikul tasandil puudub statistika, on andmeid liikmesriikides kohaldatavate karistuste kohta raske koguda; kutsub komisjoni ja liikmesriike üles selle kohta korrapäraselt statistilisi andmeid koguma;

57. palub liikmesriikidel ja komisjonil tugevdada Euroopa rakendusmehhanisme, nt keskkonnaõiguse rakendamise ja jõustamise Euroopa Liidu võrgustikku (IMPEL);

**Tarbija õigused**

58. on seisukohal, et asjasepuutuvad autotootjad peaksid Volkswageni heitgaasiskandaalist mõjutatud ELi tarbijatele tagama piisava rahalise kompensatsiooni ning et tagasivõtmise programme, mida on rakendatud üksnes osaliselt, ei tohiks pidada piisavaks hüvitamisviisiks;

59. palub komisjonil selleks esitada seadusandlik ettepanek kollektiivse hüvitamise mehhanismi loomiseks, et luua ELi tarbijate jaoks ühtne süsteem ja lõpetada seega praegune olukord, kus tarbijatel puudub enamikus liikmesriikides kaitse; palub komisjonil ELis ja väljaspool ELi olevaid praeguseid süsteeme hinnata, et teha kindlaks selle valdkonna parimad tavad ja lisada need oma seadusandlikusse ettepanekusse;

Teisipäev, 4. aprill 2017

60. on seisukohal, et kui sõiduki tüübikinnitus mittevastavuse tõttu tühistatakse, siis tuleb asjaomase sõiduki omanikule selle sõiduki ost täielikult hüvitada;
61. on seisukohal, et tarbijatel peaks olema õigus piisavale hüvitusele, kui selgub, et vajalikud tehnilised parandused või muudatused, mida tootja sõidukite tagasivõtmise raames teeb, mõjutavad negatiivselt sõiduki algset sooritusvõimet (nt mis puudutab kütusekulu, tõhusust, osade vastupidavust, heidet jne);
62. kutsub liikmesriike üles tagama, et tarbijatele antakse üksikasjalikku ja arusaadavat teavet tagasivõtmisprogrammide ja hoolduskontrollide käigus tehtud muudatuste kohta, et parandada tarbijate jaoks läbipaistvust ja usaldust autoturu vastu;
63. taunib asjaolu, et Euroopa tarbijaid koheldakse USA tarbijatest halvemini; märgib lisaks, et asjaomased tarbijad saavad sageli kõnealuste sõidukite, nende remontimise kohustuste ja selliste kohustuste tagajärgede kohta ebamäärase ja mittetäieliku teavet;
64. taunib asjaolu, et ELis puudub ühtne ja ühtlustatud süsteem, mille kohaselt tarbijad saaksid oma õiguste jõustamiseks ühiselt tegutseda, ning tunnistab, et praegu ei ole tarbijatel paljudes liikmesriikides võimalust sellises tegevuses osaleda;
65. rõhutab, et pärast tagasivõtmisi peavad sõidukid vastama ELi õigusaktides sätestatud õiguslikele nõuetele; juhib ühtlasi tähelepanu sellele, et lisaks tagasivõtmisprogrammidele tuleks kaaluda ka muid hüvitusviise; kutsub seetõttu komisjoni üles hindama kehtivaid ELi tarbijakaitset käsitlevaid eeskirju ja esitama vajaduse korral ettepanekuid;
66. rõhutab, et oluline on anda tarbijatele realistlikku, täpset ja usaldusväärset teavet nende autode kütusekulu ja õhusaasteainete heitkoguste kohta, et suurendada tarbijate teadlikkust ja aidata neil teha autode ostmisel teadlikke otsuseid; nõuab autode märgistamist käsitleva direktiivi (1999/94/EÜ) läbivaatamist, mille juures tuleks kaaluda võimalust muuta lisaks kütusetarbimise ja CO<sub>2</sub> heitkoguste andmetele kohustuslikuks ka teave teiste õhusaasteainete, näiteks NO<sub>x</sub> ja tahkete osakeste heitkoguste kohta;
67. palub komisjonil ja liikmesriikidel võtta kõik vajalikud meetmed, et tagada tarbijatele õiglane ja asjakohane kompensatsioon, eelistatavalt kollektiivsete õiguskaitsemehhanismide kaudu;

### **Keskkonnasõbralikud sõidukid**

68. kutsub komisjoni ja liikmesriikide pädevaid asutusi üles pühendumale täiel määral vähese heitega liikuvuse strateegiale ja rakendama seda;
69. kutsub komisjoni ja liikmesriike üles hindama linnade praeguste väikese saastega piirkondade tulemuslikkust, võttes arvesse asjaolu, et kergsõidukite Euro standardid ei kajasta tegelikus liikluses tekkivaid heitkoguseid, ning uurima heitkoguste piirmääradele tegelikes sõidutingimustes vastavate ülimalt vähesaastavate sõidukite (*Ultra-Low-Emission Vehicles – ULEVs*) märgise või standardi kehtestamise eeliseid;
70. kutsub komisjoni ja kaasseadusandjaid üles järgima autode keskkonnatoime parandamise poliitika integreerimat lähenemisviisi, et tagada edusammud nii CO<sub>2</sub>-heite vähendamise kui ka õhukvaliteedi eesmärkide saavutamisel, edendades näiteks autopargi elektrifitseerimist või üleminekut alternatiivsetele mootoritele;
71. kutsub sellega seoses komisjoni üles vaatama läbi puhta energia ja transpordi direktiivi (2014/94/EL) ning esitama määruse eelnõu alates 2025. aastast turule lastavate autode CO<sub>2</sub>-standardite kohta ning lisama sellesse heitevabade sõidukite ja ülimalt vähesaastavate sõidukite alased kohustused, millega nähakse ette heitevabade ja ülimalt vähesaastavate sõidukite osakaalu järkjärguline suurendamine kogu sõidukipargis, et järk-järgult kaotada 2035. aastaks uued autod, mis tekitavad CO<sub>2</sub>-heitkoguseid;



**Teisipäev, 4. aprill 2017**

72. kutsub komisjoni ja liikmesriike üles soodustama keskkonnahoidlike riigihangete poliitikat heitevabade ja ülimalt vähesaastavate sõidukite ostmise teel avaliku sektori asutuste poolt oma sõidukipargi tarbeks või (pooleldi) avaliku sektori autode ühiskasutuse programmide tarbeks;

73. palub komisjonil vaadata läbi määruse (EÜ) nr 715/2007 I lisas sätestatud heitkoguste piirmäärad eesmärgiga parandada liidu õhukvaliteeti ja saavutada liidu välisõhu kvaliteedi piimäärad ja samuti WHO soovitatud määrad ning esitada vajaduse korral hiljemalt 2025. aastaks ettepanekud uuteks tehnoloogia seisukohalt neutraalseteks Euro 7 heitkoguste piirmääradeks, mida kohaldatakse kõigile liidu turule lastud M<sub>1</sub>- ja N<sub>1</sub>-kategoria sõidukitele;

74. palub komisjonil kaaluda keskkonnastutuse direktiivi (2004/35/EÜ) läbivaatamist, et lisada sellesse niisuguse õhusaaste tekitatud keskkonnakahju, mis on tingitud asjaolust, et autotootjad ei järgi autode heitkoguseid käsitlevaid ELi õigusakte; on veendunud, et kui autotootjatele saaks määrata rahalise vastutuse nende tekitatava keskkonnakahju heastamise eest, oleks oodata ennetamise ja ettevaatuse taseme tõusu;

75. palub komisjonil koostöös liikmesriikidega tagada, et ükski tavaline autotööstuse sektori töötaja heiteskandaali tõttu ei kannataks; liikmesriigid ja autotootjad peaksid selleks kooskõlastama ja edendama kutsekoolituskavasid, et tagada, et tavalistele töötajatele, kelle tööalast olukorda heiteskandaal on kahjulikult mõjutanud, tagataks kogu vajalik kaitse ja koolitusvõimalused, et nende mitmesuguseid oskusi saaks ära kasutada (näiteks säästvate transpordiliikide heaks);

**Uurimiskomisjoni volitused ja piirangud**

76. nõuab tungivalt, et nõukogu ja komisjon viiksid aegsasti lõpule läbirääkimised Euroopa Parlamendi ettepaneku üle võtta vastu Euroopa Parlamendi määrus Euroopa Parlamendi uurimisõiguse kasutamise üksikasjalike sätete kohta ning millega tunnistatakse kehtetuks otsus 95/167/EÜ, Euratom, ESTÜ;

77. peab täidesaatva võimu üle demokraatliku kontrolli teostamise seisukohast ülimalt oluliseks, et Euroopa Parlamendile antaks uurimisolitused, mis vastavad ELi liikmesriikide parlamentide omadele; on veendunud, et kõnealuse demokraatliku järelevalve ülesande täitmiseks peab Euroopa Parlamendil olema õigus kutsuda tunnistajaid välja ja neid selleks kohustada ning nõuda dokumentide esitamist; on veendunud, et kõnealuste õiguste kasutamiseks peavad liikmesriigid leppima kokku karistuste määramises isikutele, kes ei tule kohale või ei esita dokumente vastavalt siseriiklikule õigusele, millega reguleeritakse riikide parlamentide teostatavaid uurimisi; kordab, et Euroopa Parlament toetab 2012. aasta raportis esitatud seisukohta selles küsimuses;

78. on seisukohal, et Euroopa Parlamendi uurimiskomisjonide volitused peaksid olema paremini kooskõlas riiklike parlamentide uurimisolitustega, et tagada eelkõige isikute tulemuslik väljakutsumine ja osalemine ning karistuste kohaldamine koostööst keeldumise korral; palub komisjonil ja liikmesriikidel toetada Euroopa Parlamendi praeguses ettepanekus sisalduvaid asjakohaseid sätteid;

79. palub komisjonil kiiresti läbi vaadata volinike käitumisjuhendi, et lisada sellesse sätteid endiste volinike aruandluskohustuse kohta seoses uurimiskomisjoni teostatava uurimisega, mis käsitleb nende ametiaja poliitikakujundamist ja õigusloomet;

80. palub komisjonil kasutada ajavahemikku, mis jääb täiskogul uurimiskomisjoni moodustamist käsitleva otsuse vastuvõtmise ja uurimiskomisjoni tegeliku töö alguse vahele, selleks, et valmistada ette esialgsed dokumendid, mis käsitlevad uurimiskomisjoni volitusi, et teabe edastamine oleks kiirem, hõlbustades seega uurimiskomisjoni tööd algusest peale; on sellega seoses seisukohal, et eeskirjad, mis käsitlevad dokumentide arhiveerimist ja edastamist komisjonis, tuleks edaspidiste päringute käsitlemise hõlbustamiseks läbi vaadata ja neid tuleks täiendada;

81. teeb ettepaneku luua komisjonis Euroopa Parlamendi uurimiskomisjonidega suhtlemiseks üks kontaktpunkt, eelkõige kui asjasse puutub mitu peadirektoraati, et ühelt poolt hõlbustada teabevoogu ja teiselt poolt tugineda seni loodud headele tavadele;

Teisipäev, 4. aprill 2017

82. märgib, et mitmes hiljutises uurimiskomisjonis ja erikomisjonis jätsid komisjon ja nõukogu teatavatel juhtudel taotletud dokumendid esitamata või esitasid taotletud dokumendid alles pärast pikki viivitusi; on seisukohal, et kehtestada tuleb aruandlusmehhanism, et Euroopa Parlamendile edastataks viivitamata ja kindlalt dokumendid, mida uurimiskomisjon või erikomisjon taotleb ja millele tal on õigus juurde pääseda;

83. kutsub komisjoni üles parandama oma suutlikkust töödelda õigeaegselt ja piisavalt kvaliteetselt dokumenditaotlusi, mida esitavad uurimiskomisjonid ning ajakirjanikud ja kodanikud, tehes seda asjakohaste kohaldatavate dokumentidele juurdepääsu käsitlevate eeskirjade alusel; nõuab tungivalt, et komisjon annaks need dokumendid välja nende algses vormingus ning hoiduks aeganõudvatest ja sisu muuta võivatest vormingumuutustest ja vormingu teisendamistest; teeb lisaks komisjonile ülesandeks tagada, et teavet, mis on salvestatud masinloetavas vormingus, nt andmebaasis, antakse samuti välja masinloetavas vormingus;

84. märgib, et just uurimiskomisjoni vastutusalasse kuulub otsustamine selle üle, kas taotlusega hõlmatud teave on uurimiskomisjoni töö jaoks oluline; märgib, et dokumenditaotluse saaja ei tohi takistada selle ülesande täitmist; teeb komisjonile ülesandeks võtta kõnealust vastutust nõuetekohaselt arvesse oma suunistes, mis käsitlevad dokumentidele juurdepääsu taotlusi;

85. nõuab tungivalt, et liikmesriigid peaksid kinni otsuses 95/167/EÜ, Euratom, ESTÜ ja eelkõige selle artiklis 3 sätestatud õiguslikest kohustustest uurimiskomisjonide ees; palub neil ühtlasi seni vastamisel esinenud olulisi viivitusi arvesse võttes abistada uurimiskomisjone nii, et sellega järgitakse ELi toimimise lepingu artikli 4 lõikes 3 sätestatud lojaalse koostöö põhimõtet;

86. palub liikmesriikidel, kes on riiklikul tasandil algatanud sõiduautode saasteainete heitkoguste uurimised, edastada komisjonile ja Euroopa Parlamendile viivitamata täielikud andmekogumid ja oma uurimiste tulemused;

87. on seisukohal, et parlamendikomisjon peaks oma volituste esimeses osas enne avalike kuulamiste algust koguma ja analüüsima kirjalikke tõendeid; leiab, et kuulamiste lõpu ja lõppraporti koostamise vahele oleks kasulik jätta ooteaeg, et oleks võimalik viia lõpule tõendite kogumine ning neid põhjalikult analüüsida ja täielikult raportisse lisada;

88. on seisukohal, et uurimiskomisjonide 12-kuuline tööperiood on meelevaldne ning sageli ebapiisav; on veendunud, et uurimiskomisjoni liikmed on kõige paremini võimelised otsustama selle üle, kas ja kui palju uurimist tuleks pikendada;

89. märgib, et Euroopa Parlamendi kodukorra artiklis 198 tuleks täpsemalt kindlaks määrata, millal peaks algama uurimiskomisjoni tööperiood; teeb ettepaneku võimaldada piisavat paindlikkust, et tagada uurimiste läbiviimiseks piisav aeg; nõuab, et uurimiskomisjoni tööperiood algaks alles siis, kui taotletud dokumendid on ELi institutsioonidelt kätte saadud;

90. on seisukohal, et vaheraportit ei tuleks tingimata tulevastesse volitustesse lisada, et uurimise lõppjäreldusi mitte mõjutada;

91. on seisukohal, et tulevaste uurimiskomisjonide korraldus peaks olema teistsugune, et tagada suurem tõhusus ja tulemuslikkus komisjonide töö korraldamises ja elluviimises, eelkõige avalike kuulamiste ajal;

92. rõhutab, et Euroopa Parlamendi sisesed halduseeskirjad on kohandatud alaliste komisjonide sissejuurdunud tavadele ega sobi sellistena sageli kokku uurimiskomisjoni ühekordse ja ajutise iseloomuga, kuna uurimiskomisjon töötab ebatavalisemates tingimustes ning tal on väga konkreetsed volitused ja piiratud tööperiood; on seetõttu seisukohal, et tõhusust suurendaks niisuguste kindlate eeskirjade väljatöötamine, mis käsitlevad uurimiskomisjonide tulemuslikku toimimist kuulamiste ja lähetuste korraldamisel näiteks viisil, mis tagab õiglase poliitilise esindatuse; on seisukohal, et esineb oht, et rahalised piirangud võivad uurimiskomisjoni takistada kuulamast kõiki eksperte, kelle kuulamist uurimiskomisjon oma ülesannete täitmiseks vajalikuks peab; on seisukohal, et kuulamistele ja lähetustele Euroopa Parlamendi sisese loa andmise tähtsajad tuleks muuta pandlikumaks;

93. on seisukohal, et uurimiskomisjonidel peaks olema juurdepääsu eelisõigus asjaomastes Euroopa Parlamendi teenistustes ja konkreetsed rahalised vahendid, et viimati mainitutel oleks võimalik tegeleda eelkõige uuringute, *briefing*'ute (ülevaated) jms taotlustega eeskirjades võimaldatud ajavahemiku jooksul;

Teisipäev, 4. aprill 2017

94. märgib, et kehtivad eeskirjad, mis käsitlevad juurdepääsu salastatud ja muule konfidentsiaalsele teabele, mida nõukogu, komisjon või liikmesriigid Euroopa Parlamendile uurimise raames kättesaadavaks teevad, ei paku täielikku õigusselgust, vaid neid tõlgendatakse üldiselt nii, et parlamendiliikmete registreeritud assistentidel puudub õigus tutvuda salastamata „muu konfidentsiaalse teabega“ ja seda analüüsida turvatud lugemissaalis; märgib, et paljud parlamendiliikmed on leidnud, et see ettekirjutus takistab selliste dokumentidega tulemuslikku ja põhjalikku tutvumist uurimiskomisjonidele antud piiratud aja jooksul, ning et TAX2-komisjon (maksualaste siduvate eelotsuste ja samasuguse iseloomuga või mõjuga meetmete erikomisjon), mille tegevuse ajal oli parlamendiliikmete registreeritud assistentidele ajutiselt ja erandkorras niisugune juurdepääs antud, sai kasutada neid vahendeid ulatuslikumalt ja tulemuslikumalt; nõuab seetõttu, et uuesti läbi räägitavasse institutsioonidevahelisse kokkuleppesse lisataks selgelt sõnastatud säte, millega tagatakse parlamendiliikmete registreeritud assistentide jaoks dokumentidele juurdepääsu õigus teadmishajaduse põhimõtte alusel, kui nad täidavad parlamendiliikmete abistamise ülesannet; nõuab tungivalt, et asjaomased organid kiirendaksid selle küsimuse uuesti läbi rääkimist, et mitte kahjustada eelseisvate ja käimasolevate parlamentaarsete uurimiste tulemuslikkust ja tõhusust;

o

o o

95. teeb presidendile ülesandeks edastada käesolev soovitus ja uurimiskomisjoni lõppraport nõukogule ja komisjonile ning liikmesriikide parlamentidele.

---