

2017. április 4., kedd

AJÁNLÁSOK

EURÓPAI PARLAMENT

P8_TA(2017)0100

A gépjárműiparban alkalmazott kibocsátásmérés vizsgálata

Az Európai Parlament 2017. április 4-i ajánlása a Tanácshoz és a Bizottsághoz a gépjárműiparban alkalmazott kibocsátásmérés vizsgálatát követően (2016/2908(RSP))

(2018/C 298/19)

Az Európai Parlament,

- tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződés (EUMSZ) 226. cikkére,
- tekintettel az Európai Parlament vizsgálati jogának gyakorlására vonatkozó részletes rendelkezésekről szóló, 1995. április 19-i 95/167/EK, Euratom, ESZAK európai parlamenti, tanácsi és bizottsági határozatra ⁽¹⁾,
- tekintettel a gépjárműiparban alkalmazott kibocsátásméréssel foglalkozó vizsgálóbizottság felállításáról, hatásköreiről, létszámáról és megbízatásának időtartamáról szóló, 2015. december 17-i (EU) 2016/34 határozatára ⁽²⁾,
- tekintettel a könnyű személygépjárművek és haszongépjárművek (Euro 5 és Euro 6) kibocsátás tekintetében történő típusjóváhagyásáról és a járműjavítási és -karbantartási információk elérhetőségéről szóló, 2007. június 20-i 715/2007/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletre ⁽³⁾,
- tekintettel a gépjárművek és pótkocsijaik, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkatrészeinek és önálló műszaki egységeinek jóváhagyásáról szóló, 2007. szeptember 5-i 2007/46/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvre ⁽⁴⁾,
- tekintettel a környezeti levegő minőségéről és a Tiszta levegőt Európának elnevezésű programról szóló, 2008. május 21-i 2008/50/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvre ⁽⁵⁾,
- tekintettel a gépjárműiparban alkalmazott kibocsátásmérésről szóló, 2015. október 27-i állásfoglalására ⁽⁶⁾,
- tekintettel a gépjárműiparban alkalmazott kibocsátásmérés vizsgálatáról szóló, 2016. szeptember 13-i állásfoglalására ⁽⁷⁾ (az A8-0246/2016 időközi jelentés alapján),
- tekintettel a gépjárműiparban alkalmazott kibocsátásméréssel foglalkozó vizsgálóbizottság végleges jelentésére (A8-0049/2017),
- tekintettel a gépjárműiparban alkalmazott kibocsátásméréssel foglalkozó vizsgálóbizottság ajánlástervezetére,
- tekintettel eljárási szabályzata 198. cikkének (12) bekezdésére,

⁽¹⁾ HL L 113., 1995.5.19., 1. o.

⁽²⁾ HL L 10., 2016.1.15., 13. o.

⁽³⁾ HL L 171., 2007.6.29., 1. o.

⁽⁴⁾ HL L 263., 2007.10.9., 1. o.

⁽⁵⁾ HL L 152., 2008.6.11., 1. o.

⁽⁶⁾ Elfogadott szövegek, P8_TA(2015)0375.

⁽⁷⁾ Elfogadott szövegek, P8_TA(2016)0322.

2017. április 4., kedd

- A. mivel az EUMSZ 226. cikke megteremt a jogi alapot ahhoz, hogy az Európai Parlament ideiglenes bizottságot hozzon létre az uniós jog végrehajtásával kapcsolatos állítólagos jogsértések és hivatali visszasságok kivizsgálására a nemzeti vagy az uniós bíróságok joghatóságának sérelme nélkül, és mivel ez a Parlament ellenőrzési jogkörének fontos eleme;
- B. mivel a Parlament az Elnökök Értekezletének javaslata alapján 2015. december 17-én úgy határozott, hogy vizsgálóbizottságot állít fel a gépjárműiparban alkalmazott kibocsátásméréssel kapcsolatos uniós jog alkalmazása állítólagos megsértéseinek kivizsgálására, és a bizottság bármilyen javaslatot tehet, amit ebben a kérdésben szükségesnek tart;
- C. mivel a vizsgálóbizottság 2016. március 2-án kezdte meg munkáját, és a módszertant meghatározó, valamint a vizsgálat következtetéseit tartalmazó végleges jelentését 2017. február 28-án fogadta el;
- D. mivel az Európai Unióban az elmúlt évtizedekben olyan mértékben nőtt a dízelüzemű személygépkocsik piaci részesedése, hogy azok szinte minden tagállamban az eladott új autók több mint felét teszik ki; mivel a dízelmeghajtású gépjárművek piaci részesedésének e tartós növekedése az uniós éghajlat-politika következménye is, mivel a CO₂-kibocsátások terén a dízeltechnológia előnnyel rendelkezik a benzinmotorokkal szemben; mivel a dízelmotorok az égési szakaszban a benzinmotorokhoz képest sokkal több, a CO₂-től különböző és a közegészségre nagymértékben, közvetlenül káros szennyező anyagot – például NO_x-ot, SO_x-ot és szilárd halmazállapotú szennyező anyagot – bocsátanak ki; mivel e szennyező anyagok tekintetében léteznek csökkentési technológiák, amelyeket a piacon is bevezettek;
- E. mivel létezik olyan aktuális technológia, amely a dízelüzemű járművek esetében teljesíti az Euro 6 szerinti NO_x-kibocsátási normát, többek között valós vezetési viszonyok között is és anélkül, hogy negatív hatása lenne a CO₂-kibocsátásra;
- F. mivel az USA benzin- és dízelüzemű járművekre egyaránt vonatkozó szigorúbb kibocsátási előírásokat és szigorúbb végrehajtási politikákat magában foglaló legjobb gyakorlati normaként szolgálnak, amelyekre az EU-nak is törekednie kellene;
- G. mivel a közegészség és a környezet védelmének közös társadalmi aggály és felelősség tárgyát kell képeznie, amelyben valamennyi érdekelt fél – beleértve a gépjárműágazatot – fontos szerepet játszik;
1. utasítja elnökét, hogy eljárási szabályzata 198. cikke (11) bekezdésének és a 95/167/EK, Euratom, ESZAK határozat 4. cikke (2) bekezdésének megfelelően tegye meg a szükséges intézkedéseket a vizsgálóbizottság végleges jelentésének közzététele érdekében;
 2. felhívja a Tanácsot és a Bizottságot, hogy a 95/167/EK, Euratom, ESZAK határozatnak megfelelően biztosítsák a vizsgálat következtetéseinek és az annak eredményeként megfogalmazott ajánlásoknak a gyakorlati megvalósulását;
 3. felszólítja a Bizottságot, hogy ezen ajánlás elfogadását követő 18 hónapon belül és ezt követően rendszeresen nyújtson be átfogó jelentést a Parlamentnek a vizsgálóbizottság következtetéseinek és ajánlásainak nyomán a Bizottság és a tagállamok által hozott intézkedésekről;
 4. felkéri elnökét, hogy utasítsa a Környezetvédelmi, Közegészségügyi és Élelmiszer-biztonsági Bizottságot, az Ipari, Kutatási és Energiaügyi Bizottságot, a Belső Piaci és Fogyasztóvédelmi Bizottságot, valamint a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottságot, hogy kísérelje fel, hogy eljárási szabályzata 198. cikke (13) bekezdésének megfelelően milyen lépéseket tettek a vizsgálóbizottság következtetéseinek és ajánlásainak megvalósítása érdekében;
 5. felkéri elnökét, hogy utasítsa az Alkotmányügyi Bizottságot, hogy a Parlament vizsgálati jogára vonatkozó korlátozások tekintetében a vizsgálóbizottság ajánlásainak megfelelően tegyen lépéseket;

Laboratóriumi vizsgálatok és valós kibocsátás

6. felszólítja a Bizottságot, hogy változtasson belső felépítésén oly módon, hogy – a kollektív felelősség elve értelmében – a levegő minőségére vonatkozó jogszabályokért és a szennyezőanyag-kibocsátás okaival foglalkozó szakpolitikákért egyetlen biztos (és főigazgatóság) feleljen; kéri, hogy a Bizottságban növeljék a járművekre, járműrendszerekre és a kibocsátást szabályozó technológiákra szánt emberi és technikai erőforrásokat, és a Közös Kutatóközpontban (JRC) tovább javítsák a házon belüli technikai szakértelmet;

2017. április 4., kedd

7. e célból felszólítja a Bizottságot, hogy változtasson belső felépítésén és a felelősségi körök felosztásán oly módon, hogy a Belső Piaci, Ipar-, Vállalkozás- és Kkv-politikai Főigazgatóságnak (DG GROW) a gépjárművek szennyezőanyag-kibocsátása terén meglévő valamennyi jelenlegi jogalkotási hatáskörét helyezze át a Környezetvédelmi Főigazgatóság (DG ENV) hatáskörébe;
8. felhívja a Bizottságot, hogy a JRC-ben biztosítson megfelelő emberi erőforrásokat, technikai szakértelmet és megfelelő szintű autonómiát, beleértve olyan intézkedéseket is, amelyek a szervezetben tartják a jármű- és kibocsátástechnológia, valamint a járművizsgálat terén releváns tapasztalattal rendelkezőket; megjegyzi, hogy a piacfelügyeletről és a típusjóváahagyásról szóló új rendeletre irányuló javaslat keretében a követelmények terén a JRC-nek esetleg további ellenőrzési feladatai is lehetnének;
9. felszólít arra, hogy a JRC által végzett valamennyi vizsgálat eredményét teljes mértékben és nem anonim módon, adatbázis útján tegyék elérhetővé a nyilvánosság számára; ezenkívül felszólítja a JRC gépjárművek kibocsátásával foglalkozó laboratóriumát, hogy tegyen jelentést a tagállamok és a környezet- és egészségvédelmi szervezetek képviselőit magában foglaló felülvizsgálati testületnek;
10. sürgeti a társjogalkotókat, hogy a 715/2007/EK rendelet folyamatban lévő felülvizsgálata keretében biztosítsák, hogy az 5. cikk (3) bekezdése és a 14. cikk szerinti intézkedéseket – amelyek célja a jogalkotási aktus egyes nem alapvető rendelkezéseinek kiegészítése vagy módosítása – felhatalmazáson alapuló jogi aktusok útján fogadják el a Parlament és a Tanács általi megfelelő ellenőrzés biztosítása érdekében, ugyanakkor csökkentve ezen intézkedések elfogadása során az indokolatlan késedelmek lehetőségét; határozottan ellenzi a döntést, hogy ezen intézkedéseket végrehajtási jogi aktusok révén kelljen elfogadni;
11. kéri, hogy haladéktalanul fogadják el a valós vezetési feltételek melletti kibocsátásról (RDE) szóló 3. és 4. csomagot, amely kiegészíti az új típusjóváahagyási eljárás szabályozási keretét, és kéri e keret mielőbbi alkalmazását; emlékeztet arra, hogy ahhoz, hogy az RDE-vizsgálatok hatékonyak bizonyuljanak a laboratóriumban és az autótúton mért kibocsátás közötti eltérések csökkentésére, a vizsgálati és értékelési eljárások feltételeit nagyon körültekintően kell meghatározni, és azoknak a vezetési körülmények széles skálájára kell kiterjedniük, beleértve a hőmérsékletet, a motor terhelését, a jármű sebességét, a tengerszint feletti magasságot, az úttípust és az Unióban történő vezetés egyéb lehetséges paramétereit;
12. tudomásul veszi a 2. RDE-csomag megsemmisítése iránt több uniós város által azon az alapon benyújtott keresetet, hogy az NO_x-kibocsátás új megnövelt határértékeinek bevezetésével a bizottsági rendelet egy alap-jogiaktus lényegi elemét változtatja meg – megsértve ezáltal egy lényeges eljárási szabályt – és a dízelüzemű gépjárművek maximális nitrogénkibocsátási szintjeinek korlátozása tekintetében a levegőtisztaságról szóló 2008/50/EK irányelv rendelkezéseit;
13. sürgeti a Bizottságot, hogy 2017-ben az NO_x-kibocsátások tekintetében a 2. RDE-csomagban foglaltak alapján vizsgálja felül az RDE-vizsgálatok megfelelési tényezőit; felhívja a Bizottságot, hogy a technológiai fejlődésnek megfelelően évente vizsgálja felül a megfelelési tényezőt, hogy **azt legkésőbb 2021-ig lecsökkentse 1-re**;
14. felszólítja a Bizottságot, hogy vizsgálja felül a hatályos uniós jogszabályokat annak megállapítása érdekében, hogy a gépjárművek kibocsátásához hasonlóan, illetve olyan más területeken, ahol a piacfelügyelet hasonlóképp hiányos, más járműrendszerek vagy egyéb termékek forgalomba hozatala függhet-e a nem megfelelő vizsgálati eljárások alkalmazásától, és nyújtson be megfelelő jogalkotási javaslatokat a belső piaci előírások érvényesítésének biztosítására;
15. felszólítja a Bizottságot, hogy terjesszen elő javaslatokat uniós szintű környezetvédelmi ellenőrzések bevezetésére, amelyek a környezetvédelmi termékszabványoknak, a működési engedélyekhez fűződő kibocsátási határértékeknek, valamint általánosságban az uniós környezetvédelmi jogszabályoknak való megfelelés nyomon követését szolgálják;
16. felhívja a Bizottságot, hogy folytassa a hordozható kibocsátásmérő rendszer teljesítményének javítására irányuló munkát a pontosság növelése és a hibahatár csökkentése érdekében; úgy ítéli meg, hogy a légszennyező részecskék tekintetében a hordozható kibocsátásmérő rendszernél alkalmazott technológiának képesnek kell lennie arra, hogy a 23 nanométernél kisebb méretű részecskéket – amelyek a legveszélyesebbek a közegészségre – is figyelembe tudja venni;
17. úgy véli, hogy a bizottsági szakértői csoportok létrehozásával és működésével kapcsolatos, a Bizottság által 2016. május 30-án elfogadott horizontális szabályok a régi szabályokhoz képest javulást mutatnak, például az ülések érdemi és hiánytalan jegyzőkönyvével kapcsolatos követelmény tekintetében; felszólítja a Bizottságot, hogy vizsgálja felül ezeket a szabályokat a szakértői csoportok kiegyensúlyozott összetételére vonatkozó rendelkezések megerősítése érdekében; felhívja a Bizottságot, hogy szigorúan és haladéktalanul érvényesítse az (aktualizált) horizontális szabályokat, és készítsen jelentést a Parlamentnek és a Tanácsnak, amelyben értékeli azok végrehajtását;

2017. április 4., kedd

18. felszólít arra, hogy tegyék elérhetővé a nyilvánosság számára a komitológiai bizottságok – többek között a „Műszaki Bizottság – Gépjárművek” elnevezésű bizottság (TCMV) és az olyan bizottsági szakértői csoportok, mint a gépjárművekkel foglalkozó munkacsoport vagy a könnyű személy- és haszongépjárművek valós vezetési körülmények között tapasztalt kibocsátásaival foglalkozó munkacsoport (RDE-LDV) – résztvevőinek jegyzékét és az ülések jegyzőkönyveit;
19. sürgeti a tagállamokat, hogy nemzeti parlamentjeik számára nagyobb átláthatóságot biztosítsanak a TCMV-ülések dokumentumaihoz való hozzáférés terén;
20. felszólítja a Bizottságot, hogy alapvetően változtassa meg az archiválás és információátvitel jelenlegi irányelveit, és biztosítsa, hogy a Bizottság, a tagállamok, a Tanács és képviselőik közötti feljegyzéseket, szolgálatközi kommunikációt, tervezeteket és nem hivatalos információcserét alapértelmezett módon archiválják; sajnálatát fejezi ki a nyilvános archívumok hiányosságai miatt, amelyek azért alakultak ki, mert túl szűk az archiválandó dokumentumok köre, ezért az archiváláshoz aktív beavatkozásra van szükség;

Kiiktató eszközök

21. úgy véli, hogy bár az RDE-eljárás minimálisra csökkenti majd a kiiktató eszközök használatának kockázatát, nem fogja teljesen megakadályozni az esetleges jogellenes gyakorlatok alkalmazását; javasolja ezért, hogy – az Egyesült Államok hatóságainak megközelítésével összhangban – a típusjóváhagyási és a használatban lévő gépjárművek megfelelőségére vonatkozó vizsgálatba bizonyos fokú kiszámíthatatlanságot is építsenek be, hogy megelőzzék a nagyobb joghézagok kihasználását és biztosítsák a gépjárművek egész életcikluson át tartó megfelelését; ezzel kapcsolatban üdvözlöi a Bizottság által 2017. január 26-án elfogadott, „A kibocsátáscsökkentési segédstratégiák és a hatástalanító berendezések alkalmazásának vizsgálatára vonatkozó iránymutatás” című közleményben szereplő, a kiiktató eszközökre vonatkozó vizsgálati tervet, amely a már forgalomba hozott gépjárművekre vonatkozik; elvárja, hogy a tagállamok nemzeti hatóságai piacfelügyeleti tevékenységeik során mielőbb alkalmazzák e tervet, és a járműveket standard vizsgálati feltételek előre nem látható változatai – úgymint a környezeti hőmérséklet, sebességszint, járműterhelés és a vizsgálat időtartama – mellett vizsgálják, amelyek „meglepetés-vizsgálatokat” is magukban foglalhatnak;
22. aggodalommal állapítja meg, hogy a gépjárművek CO₂-kibocsátásának és üzemanyag-fogyasztásának hivatalos vizsgálata továbbra is laboratóriumban végzett vizsgálati eljárásra (WLTP) fog korlátozódni, azaz a kiiktató eszközök jogellenes használata továbbra is lehetséges és esetlegesen észlelhetetlen marad; sürgeti a Bizottságot és a tagállamokat, hogy – a közúti távérzékelő berendezések és/vagy fedélzeti érzékelők segítségével – hozzanak létre távoli flottaellenőrző rendszereket, hogy figyelemmel lehessen kísérni a használatban lévő flotta környezeti teljesítményét, és észlelhetőek legyenek az esetleges jogellenes gyakorlatok, amelyek a papíron szereplő és a valós körülmények között mért teljesítmény közötti további eltérésekhez vezethetnek;
23. felszólítja a Bizottságot, hogy vizsgálja tovább annak okait, hogy a nehézgépjárművekre vonatkozó jogszabályok kiiktató eszközökre vonatkozó szigorúbb rendelkezései miért nem szerepelnek a könnyűgépjárművekre vonatkozó jogszabályokban;
24. felszólítja a Bizottságot, hogy hajtson végre belső felülvizsgálatot azon állítás kivizsgálására, hogy a JRC kutatási eredményei és a bizottsági szolgálatok között megvitatott, a gyártók által folytatott esetleges jogellenes gyakorlatok tekintetében felmerült aggályok nem jutottak el soha a hierarchia magasabb szintjeire; kéri a Bizottságot, hogy következtetéseiről készítsen jelentést a Parlamentnek;
25. meggyőződése, hogy a Bizottságon belül egyértelmű jelentéstételi mechanizmust kell kialakítani annak érdekében, hogy amikor a JRC megállapítja a megfelelés hiányát, akkor arról a Bizottság hierarchiájának valamennyi érintett szintjét értesítsék;
26. felszólítja a Bizottságot, hogy bízta meg a JRC-t, hogy a nemzeti hatóságokkal és független kutatóintézetekkel együttműködve folytasson további vizsgálatot a 2016 augusztusában több gépjármű esetében megfigyelt gyanús kibocsátási jellemzők kapcsán;
27. felhívja a tagállamokat, hogy – a gépjárműgyártók nemrégiben bevezetett arra vonatkozó kötelezettsége keretében, hogy közzé kell tenniük kibocsátáscsökkentési alap- és segédstratégiájukat – kötelezzék a gépjárműgyártókat arra, hogy ha a tesztelés során a járművek kibocsátási jellemzőjét észszerűtlennek észlelik, adjanak erre magyarázatot és bizonyítsák be, hogy szükség van a 715/2007/EK rendelet 5. cikke (2) bekezdésében meghatározott mentességek alkalmazására; felszólítja a tagállamokat, hogy vizsgálataik eredményét és a műszaki vizsgálati adatokat osszák meg a Bizottsággal és a Parlamenttel;

2017. április 4., kedd

28. felhívja a Bizottságot, hogy szigorúan ellenőrizze a kiiktató eszközök használata alóli mentességek tagállami végrehajtását; ezzel kapcsolatban üdvözli a kibocsátáscsökkentési segédstratégiák technikai értékelésére irányuló, a Bizottság 2017. január 26-i iránymutatásában szereplő módszertant; felszólítja a Bizottságot, hogy szükség szerint indítson kötelezettségsszegési eljárást;

Típusjóváhagyás és használatban lévő járművek megfelelése

29. kéri, hogy a fogyasztó- és környezetvédelem érdekében haladéktalanul fogadják el és legkésőbb 2020-ig léptessék hatályba a gépjárművek és pótkocsijaik jóváhagyásáról és piacfelügyeletéről szóló rendeletre irányuló javaslatot (2016/0014(COD))⁽¹⁾, amely felváltja a típusjóváhagyásról szóló jelenlegi keretirányelvet; úgy véli, hogy különösen a rendszer uniós felügyeletének bevezetése vonatkozásában az eredeti bizottsági javaslat törekvési szintjének megőrzése jelenti az uniós rendszer javításához szükséges minimális célkitűzést; úgy véli továbbá, hogy az ügyre vonatkozó intézményközi tárgyalások során a típusjóváhagyás és a piacfelügyelet átfogóbb és koordináltabb rendszere – többek között az uniós felügyelet, a közös auditálások, valamint a nemzeti hatóságokkal folytatott és a nemzeti hatóságok között folyó együttműködés – jelenti a teljesítendő célkitűzést;

30. úgy véli, hogy csak erősebb uniós szintű felügyelet biztosíthatja a járművekre vonatkozó uniós jogszabályok megfelelő végrehajtását és azt, hogy a piacfelügyeleti tevékenységeket az EU-ban hatékonyan és eredményesen végre lehessen hajtani; felszólítja a Bizottságot, hogy biztosítsa az új típusjóváhagyási és piacfelügyeleti keretrendszer teljes körű és egységes végrehajtását, és koordinálja a nemzeti típusjóváhagyási és piacfelügyeleti hatóságok munkáját, illetve véleménykülönbség esetén hozzon döntést;

31. felszólít arra, hogy az új uniós típusjóváhagyási keretben egyértelműen meghatározott szabályok és a felelősségi körök egyértelműbb megosztása alapján drasztikusan erősítsék meg a piacfelügyeletet annak érdekében, hogy egy jobb, hatékony és működőképes rendszert hozzanak létre;

32. úgy véli, hogy az új uniós típusjóváhagyási keret uniós felügyeletének magában kell foglalnia a már forgalomba hozott járművek, rendszerek, alkotóelemek és önálló műszaki egységek megfelelő mértékű, újbóli vizsgálatát, hogy ellenőrizzék, hogy ezek megfelelnek-e a típusjóváhagyásoknak és a vonatkozó jogszabályoknak, és ezt statisztikailag releváns mintákon alapuló vizsgálatok széles körét alkalmazva kell elvégezni, emellett pedig korrekciós intézkedéseket – többek között visszavonásokat, típusjóváhagyás-visszavonásokat és közigazgatási pénzbírságokat – kell kezdeményezni; úgy véli, hogy a JRC szakértelme nélkülözhetetlen e téren;

33. felszólítja a Bizottságot és a tagállamokat, hogy vizsgálják meg az Egyesült Államok azon gyakorlatát, mely szerint véletlenszerű vizsgálatokat végeznek a gyártósorról levett és a használatban lévő járművekre vonatkozóan, valamint hogy vonják le a szükséges következtetéseket piacfelügyeleti tevékenységeik fejlesztése tekintetében;

34. javasolja, hogy a személygépjárművek esetében véletlenszerű, többek között nem meghatározott vizsgálati tervek szerinti piacfelügyeleti vizsgálatokat kell végezni az Unióban évente forgalomba hozott új modellek legalább 20 %-án, valamint a régebbi modellek reprezentatív arányú részén annak ellenőrzése céljából, hogy a járművek a közutakon is megfelelnek-e az uniós biztonsági és környezetvédelmi jogszabályoknak; meggyőződése, hogy a megvizsgálendő járművek uniós szinten való kiválasztása során az indokolt panaszokat nyomon kell követni, és harmadik fél által végzett vizsgálatokat, távérzékelési adatokat, rendszeres műszaki vizsgálati jelentéseket és egyéb információkat is figyelembe kell venni;

35. rámutat arra, hogy az illetékes nemzeti hatóságoknak szisztematikusan érvényesíteniük kell a járművek gyártásának megfelelését és a járművek használat közbeni megfelelését, amit uniós szinten összehangoltabbá kell tenni és felügyelni kell; meggyőződése, hogy a gyártásmegfelelésre és a használat közbeni megfelelésre vonatkozó vizsgálatokat nem végezheti a szóban forgó gépjármű típusjóváhagyásáért felelős műszaki szolgálat, a típusjóváhagyást célzó kibocsátási vizsgálatokat pedig nem végezhetik házon belüli műszaki szolgálatok; sürgeti a tagállamokat, hogy véglegesen tegyék egyértelművé, melyik hatóság felel területükön a piacfelügyeletért, annak biztosítása érdekében, hogy az említett hatóság tisztában legyen felelősségi köreivel, valamint hogy erről értesítsék a Bizottságot; meggyőződése, hogy a tagállamok piacfelügyeleti hatóságai és a Bizottság közötti szorosabb együttműködés és információmegosztás – a nemzeti piacfelügyeleti tervek vonatkozásában is – fokozni fogja az uniós piacfelügyelet általános minőségét, és lehetővé teszi a Bizottság számára, hogy meghatározza a nemzeti piacfelügyeleti rendszerek hiányosságait;

36. meggyőződése, hogy a típusjóváhagyó hatóságok és az Európai Bizottság között, a Bizottság elnökségével működő fórum keretében folyó fokozottabb koordináció és párbeszéd hozzá fog járulni a típusjóváhagyási és piacfelügyeleti szabályozás eredményes és harmonizált végrehajtásának biztosítására irányuló bevált gyakorlatok előmozdításához;

⁽¹⁾ Lásd még elfogadott szövegek (2017.4.4.), P8_TA(2017)0097.

2017. április 4., kedd

37. meggyőződése, hogy a típusjóváahagyási eredmények – többek között a kigurulási vizsgálatokból származó adatok – független, teljes körű felülvizsgálatának lehetősége javítani fogja a keretrendszer eredményességét, valamint hogy a releváns adatokat az érintett felek számára elérhetővé kell tenni;

38. felhív a típusjóváahagyás, a piacfelügyelet és a műszaki szolgálatok tevékenységeinek megfelelő és független **finanszírozására, például egy díjstruktúra, a tagállamok nemzeti költségvetései vagy a két módszer ötvözése révén**; úgy véli, hogy a típusjóváahagyó hatóságok felelősségi körébe kell utalni, hogy ellenőrizzék a gépjármű-gyártók és egyfelől a beszállítók, másfelől a műszaki szolgálatok között fennálló kereskedelmi és gazdasági kapcsolatokat, hogy ezáltal megakadályozzák az összeférhetlenségeket;

39. felhívja a figyelmet az Egyesült Államok típusjóváahagyási rendszerére – melynek keretében a tanúsítási és megfelelési programok költségeinek fedezése érdekében a gyártóktól beszedett díjakat az Egyesült Államok Államkincstárába fizetik be, a Környezetvédelmi Ügynökség (EPA) számára pedig az Egyesült Államok Kongresszusa különít el forrásokat programjai végrehajtásához –, amely az uniós rendszer függetlenségének javítása szempontjából hasznos paradigma lehet;

40. kéri, hogy haladéktalanul fogadják el, hajtsák végre és alkalmazzák a hordozható kibocsátásmérő rendszernek a használatban lévő járművekre vonatkozó megfeleléségi ellenőrzés és harmadik fél által végzett vizsgálatok céljából való felhasználását szabályozó 4. RDE-csomagot; felszólítja a Bizottságot, hogy adjon megbízatást a JRC-nek arra, hogy az új típusjóváahagyási kerettel összefüggésben hordozható kibocsátásmérő rendszerek segítségével európai szintű kibocsátási vizsgálatokat végezzen a használatban lévő járművek megfeleléségi ellenőrzéseinek részeként;

41. felszólítja a társjogalkotókat, hogy a gépjárművek jóváahagyásáról és piacfelügyeletéről szóló következő rendelettel hozzanak létre az egész Unióra kiterjedő távérzékelő hálózatot a gépjárműflotta valós vezetési feltételek melletti kibocsátásának nyomon követésére és a fokozottan szennyező gépjárművek azonosítására, a használatban lévő járművek megfeleléségi ellenőrzéseinek célzottá tétele és a hardver- (például a kipufogógáz-visszavezetést [EGR] blokkoló lemez, dízelrészezske-szűrő [DPF] vagy szelektív katalitikus redukció [SCR] eltávolítása) vagy szoftvermódosítás (jogellenes chiptuning) révén vélhetőleg jogellenesen módosított gépjárművek felkutatása érdekében;

42. felszólítja a Bizottságot, hogy használja fel a gépjárművek és pótkocsijaik időszakos műszaki vizsgálatáról szóló 2014/45/EU irányelv 17. cikkének értelmében kapott felhatalmazást a gépjárművek rendszeres műszaki vizsgálatára vonatkozó módszerek naprakésszé tételére a gépjárművek NO_x-kibocsátásának mérése érdekében;

43. úgy véli, hogy a típusjóváahagyó hatóságoknak, a piacfelügyeleti hatóságoknak és a műszaki szolgálatoknak el kell végezniük feladataikat; úgy véli, hogy ennek érdekében jelentős mértékben és folyamatosan javítaniuk kell kompetenciaszintjüket, valamint ennek érdekében felszólít képességeik rendszeres és független ellenőrzésének kialakítására;

44. kéri a Bizottságot, hogy vizsgálja meg, kötelezővé lehetne-e tenni a gyártók számára, hogy értesítsék a Bizottságot arról, hogy mely műszaki szolgálatot választották, annak biztosítása érdekében, hogy a helyzet teljes mértékben ismert legyen a Bizottság előtt;

45. felszólítja a tagállamokat, hogy tegyék kötelezővé a gépjárműgyártóknak kibocsátáscsökkentési stratégiáik típusjóváahagyó hatóságok számára való közzétételét és indokolását, ahogyan az a nehézgépjárművek esetében történik;

46. felhívja a tagállamokat annak elemzésére, hogy a gyártók által a csalárd rendszerekkel felszerelt járművek kijavítása tekintetében javasolt „szokásos” megoldások valóban megfelelnek-e a kibocsátásra vonatkozó szabályozásnak, és hogy a kijavított új járművek esetében végezzenek szűrőpróbaszerű ellenőrzéseket;

Végrehajtás és szankciók

47. felszólít a gépjárművek kibocsátására vonatkozó szabályok szigorúbb és eredményesebb végrehajtására az Európai Unióban; azt javasolja, hogy haladéktalanul alakítsák át a gépjárművek kibocsátására vonatkozó irányítási struktúráját, és hozzák összhangba a többi közlekedési ágazattal;

48. emlékeztet arra, hogy a kibocsátás mérésére vonatkozó szabályokat a jobb levegőminőség elérése érdekében határozta meg, amelyet korábban részben a gyenge jogérvényesítés, részben az egyes gépjárműgyártók által végrehajtott manipuláció miatt nem sikerült elérni; úgy véli, hogy annak értékelése érdekében, hogy sikerült-e elérni a kitűzött célokat, az illetékes hatóságoknak figyelembe kell venniük a gépjárművek kibocsátását és a levegőminőség alakulására vonatkozó adatokat;

2017. április 4., kedd

49. javasolja, hogy a kibocsátásokra vonatkozóan hozzanak létre egy állandó nemzetközi együttműködési keretet, amely lehetővé teszi a hatóságok számára az információcserét és közös felügyeleti intézkedések végzését; ilyen intézkedések más termékekre vonatkozóan már érvényben vannak az Európai Unión belül;

50. sürgeti a Bizottságot, hogy indítson kötelezettségszegési eljárást azon tagállamok ellen, amelyek nem hoztak létre eredményes piacfelügyeletet és az uniós jog megsértésére vonatkozó, a hatályos jogszabályok által előírt nemzeti szankciórendszert;

51. javasolja, hogy a Bizottság kapjon felhatalmazást arra, hogy eredményes, arányos és visszatartó erejű közigazgatási bírságot szabhasson ki a járműgyártókra, valamint hogy helyreállító és korrekciós lépéseket rendelhessen el abban az esetben, ha megállapítást nyer, hogy valamely járművük nem felel meg a jogszabályoknak; úgy véli, hogy az esetleges szankciónak magukban kell foglalniuk a típusjövahagyás visszavonását és az egész Unióra kiterjedő visszahívási programok létrehozását;

52. meggyőződése, hogy a járműgyártókra kiszabott bírságokból beszedett forrásokat, a tagállamokkal szemben a kibocsátásokra vonatkozó uniós jogszabályok be nem tartása miatt indított kötelezettségszegési eljárásokból származó forrásokat, valamint az új személygépkocsik után fizetendő többletkibocsátási díjakat (a 711-es költségvetési sor) címzett bevételként kell felhasználni a levegőtisztaság és a környezetvédelem terén megvalósítandó speciális uniós projektek vagy programok céljára, és ezek nem csökkenthetik a tagállamok által az uniós költségvetésbe befizetendő GNI-alapú hozzájárulásokat; felhív, hogy az ennek érdekében szükséges rendelkezéseket illesszék be a megfelelő uniós jogszabályokba; úgy véli, hogy a bírságokból származó források egy részét a tagállamok is felhasználhatják a jogsértés által negatívan érintett személyek jogorvoslatára, valamint a fogyasztók érdekét szolgáló egyéb hasonló tevékenységekre;

53. felszólítja a tagállamokat annak biztosítására, hogy a 715/2007/EK rendelet rendelkezéseinek gyártók általi megsértése esetén alkalmazandó szankciókra vonatkozó rendelkezések legyenek eredményesek, arányosak és visszatartó erejűek, valamint hogy azokról haladéktalanul tájékoztassák a Bizottságot;

54. felszólítja a tagállamokat, hogy a kibocsátási csálással kapcsolatos botrány nyomán alkalmazzanak szigorúbb intézkedéseket; felszólítja a tagállamokat és típusjövahagyó hatóságait, hogy vizsgálják meg a már típusjövahagyással rendelkező, a vizsgálati programok során észszerűtlen kibocsátási jellemzőket mutató Euro 5-ös és Euro 6-os gépjárművek kibocsátáscsökkentési alap- és segédstratégiáira vonatkozó – a gépjármű gyártója által nyilvánosságra hozandó – információkat, és ellenőrizzék a kiiktató eszközökről szóló rendelkezésekre vonatkozó bizottsági értelmező iránymutatásoknak való megfelelést; felszólítja a tagállamokat, hogy meg nem felelés esetén alkalmazzák a rendelkezésre álló szankciókat, többek között a kötelező visszahívási programokat és a típusjövahagyások visszavonását; felszólítja a Bizottságot, hogy a visszahívási programokra vonatkozóan biztosítson összehangolt megközelítést az Európai Unió egészében;

55. felhívja a tagállamokat és a Bizottságot, hogy tájékoztassák a járművek tulajdonosait arról, hogy ki kell-e javíttatni az érintett járműveket, valamint a kibocsátási szabályozásnak való megfelelés vonatkozásában a javítás jogi következményeiről, a járművek műszaki vizsgálatával kapcsolatos kötelezettségekről, az adózásról, a jármű esetleges átsorolásának következményeiről stb.;

56. megjegyzi, hogy nehéz információkat gyűjteni a tagállami szankciókról, mivel nem állnak rendelkezésre nemzeti szintű statisztikák; felhívja a Bizottságot és a tagállamokat, hogy rendszeresen készítsenek ezekre vonatkozó statisztikákat;

57. felszólítja a tagállamokat és a Bizottságot, hogy erősítsék meg az olyan európai végrehajtási mechanizmusokat, mint például a környezetvédelmi jog végrehajtásának és érvényesítésének elősegítésére létrehozott európai uniós hálózat (IMPEL);

Fogyasztói jogok

58. úgy véli, hogy a Dieseldgate-botrány által érintett uniós fogyasztók számára az érintett gépjárműgyártóknak megfelelő pénzügyi kártérítést kell nyújtani, és a csak részben végrehajtott visszahívási programok nem tekinthetők elégséges kártérítésnek;

59. ezért kéri a Bizottságot, hogy nyújtson be jogalkotási javaslatot olyan kollektív jogorvoslati rendszer létrehozására, amely harmonizált rendszert hoz létre az uniós fogyasztók számára, megszüntetve a jelenlegi helyzetet, amelyben a legtöbb uniós tagállamban a fogyasztók nem részesülnek védelemben; kéri a Bizottságot, hogy értékelje a jelenlegi uniós és Unión kívüli rendszereket, az ezen a téren bevált gyakorlatok meghatározása érdekében és építse be azokat jogalkotási javaslatába;

2017. április 4., kedd

60. úgy véli, hogy amennyiben egy jármű típusjövahagyását meg nem felelés miatt visszavonják, a szóban forgó jármű tulajdonosai számára teljes mértékű kártérítést kell fizetni a jármű beszerzéséért;
61. úgy véli, hogy a fogyasztóknak jogosultnak kell lenniük a megfelelő kártérítésre, amennyiben bizonyítást nyer, hogy a jármű eredeti teljesítményét (pl. az üzemanyag-fogyasztási teljesítmény, hatékonyság, az alkatrészek tartóssága, a kibocsátások stb. tekintetében) negatívan befolyásolják a járműgyártók visszahívási programjai során végrehajtott szükséges műszaki javítások vagy átalakítások;
62. felhívja a tagállamokat annak biztosítására, hogy a fogyasztóknak nyújtsanak részletes és érthető tájékoztatást a visszahívási programok és karbantartási ellenőrzések során végrehajtott módosításokról annak érdekében, hogy javuljon a fogyasztók számára biztosított átláthatóság és a gépjárműpiac iránti bizalom;
63. sajnálatát fejezi ki amiatt, hogy az európai fogyasztók az Egyesült Államok fogyasztóihoz képest kedvezőtlenebb elbánásban részesülnek; megállapítja továbbá, hogy az érintett fogyasztók gyakran homályos és hiányos információkat kapnak az érintett járművekről és a jármű kijavítására vonatkozó kötelezettségekről, továbbá ennek következményeiről;
64. sajnálatát fejezi ki amiatt, hogy az Unióban nincs olyan egységes összehangolt rendszer, amelynek segítségével a fogyasztók közös keresetet indíthatnának jogaik érvényesítése érdekében, és elismeri, hogy a fogyasztóknak jelenleg számos tagállamban nincs lehetőségük arra, hogy részt vegyenek ilyen keresetekben;
65. hangsúlyozza, hogy a visszahívásokat követően a járműveknek meg kell felelniük az uniós jogszabályokban foglalt jogi követelményeknek; rámutat továbbá, hogy a visszahívási programokon kívül fontolóra kell venni más kártérítési formákat is; e célból felhívja a Bizottságot, hogy értékelje a fogyasztóvédelemre vonatkozó hatályos uniós szabályokat, és adott esetben terjesszen elő megfelelő javaslatokat;
66. hangsúlyozza, hogy a fogyasztók tudatosságának fokozása és a személygépkocsi-vásárlással kapcsolatos tájékozott döntéshozataluk támogatása érdekében fontos, hogy a fogyasztók valós, pontos és megbízható információhoz jussanak személygépkocsijuk üzemanyag-fogyasztásáról és légszennyezőanyag-kibocsátásáról; felszólít a személygépkocsik címkézéséről szóló irányelv (1999/94/EK) felülvizsgálatára, amelynek során az üzemanyag-fogyasztás és a CO₂-kibocsátás mellett az egyéb légszennyező anyagokra – többek között az NO_x-ra és a légszennyező részecskékre – vonatkozó tájékoztatás kötelezővé tételét is meg kell vizsgálni;
67. kéri a Bizottságot és a tagállamokat, hogy tegyenek meg minden szükséges intézkedést annak biztosítására, hogy a fogyasztók méltányos és megfelelő kártérítésben részesüljenek, lehetőleg kollektív jogorvoslati mechanizmusok révén;

Tiszta üzemű gépjárművek

68. felszólítja a Bizottságot és a tagállamok illetékes hatóságait, hogy teljes mértékben kötelezzék el magukat egy alacsony kibocsátású mobilitási stratégia mellett és hajtsák azt végre;
69. felszólítja a Bizottságot és a tagállamokat, hogy értékeljék a városokban található jelenlegi alacsony kibocsátási övezetek hatékonyságát, figyelembe véve, hogy a könnyűgépjárművek Euro-normái nem tükrözik a valós vezetési feltételek melletti kibocsátást, valamint hogy vizsgálják meg a kibocsátási határértékeket valós vezetési feltételek mellett is teljesítő ultraalacsony kibocsátású járművekre (ULEV) vonatkozó címke vagy norma bevezetésének előnyeit;
70. felszólítja a Bizottságot és a társjogalkotókat arra, hogy a gépjárművek környezeti teljesítményének javítására irányuló politikáikban kövessenek integráltabb megközelítést annak érdekében, hogy biztosítsák az előrelépést a dekarbonizációs és levegőminőségi célkitűzések terén, többek között a gépjárműflotta villamosításának vagy alternatív motorizációra való áttérésének elősegítése révén;
71. felszólítja ezért a Bizottságot, hogy vizsgálja felül az ún. Tiszta energiák a közlekedésben irányelvet (2014/94/EU), és terjesszen elő rendelettervezetet a 2025 után forgalomba hozandó gépjárműflotta CO₂-kibocsátási normáiról, amelybe belefoglalja a kibocsátásmentes járművekre (ZEV) és az ULEV-ekre vonatkozó megbízatást, amely a kibocsátásmentes és utraalacsony kibocsátású járművek teljes gépjárműflottán belüli arányának fokozatos növelését írja elő azzal a céllal, hogy 2035-re megszüntesse a CO₂-kibocsátó új járművek forgalomba helyezését;

2017. április 4., kedd

72. felszólítja a Bizottságot és a tagállamokat, hogy mozdítsák elő a környezetbarát közbeszerzésre irányuló politikákat azáltal, hogy közigazgatási szerveik révén kibocsátásmentes és ultraalacsony kibocsátású gépjárműveket vásárolnak saját gépjárműflottájukba vagy közös gépkocsihasználatra irányuló (kvázi) közprogramok részére;

73. felszólítja a Bizottságot, hogy az Unión belüli levegőminőség javítása és a környezeti levegő minőségére vonatkozó uniós határértékek betartása, valamint a WHO által ajánlott szintek elérése érdekében vizsgálja felül a 715/2007/EK rendelet I. mellékletében meghatározott kibocsátási határértékeket, és adott esetben legkésőbb 2025-ig terjesszen elő javaslatot az uniós piacon forgalomba hozott valamennyi M₁ és N₁ kategóriájú járműre alkalmazandó, új, technológiásmentes Euro 7 kibocsátási határértékek tekintetében;

74. felkéri a Bizottságot, hogy vegye fontolóra a környezeti felelősségről szóló irányelv (2004/35/EK) felülvizsgálatát annak érdekében, hogy beillesse ezen jogszabályba a gépjárművek kibocsátására vonatkozó uniós jogszabályokat megsértő gépjárműgyártók légszennyezése által okozott környezeti kárt; meggyőződése, hogy amennyiben a gépjárműgyártók pénzügyileg felelősségre vonhatók az általuk okozott környezeti károk helyreállításáért, várhatóan magasabb szintű megelőzés és elővigyázatosság alakul ki;

75. felszólítja a Bizottságot, hogy a tagállamokkal együttműködve gondoskodjon arról, hogy a gépjárműipari ágazat egyszerű alkalmazottjait ne érje hátrány a kibocsátási botrány miatt; e célból a tagállamoknak és a gépjárműgyártóknak elő kell segíteniük összehangolt szakmai képzési tervek kidolgozását azt biztosítandó, hogy az olyan egyszerű dolgozók, akiknek a foglalkoztatási helyzetét a kibocsátási botrány kedvezőtlenül érintette, teljes mértékben részesülhessenek az ahhoz szükséges védelemben és képzési lehetőségekben, hogy készségeik hasznosíthatóak legyenek, például a fenntartható közlekedési módok területén;

A vizsgálóbizottság hatásköre és korlátai

76. sürgeti a Tanácsot és a Bizottságot, hogy vegyen részt a Parlamentnek az Európai Parlament vizsgálati jogának gyakorlását szabályozó részletes rendelkezésekről szóló, és a 95/167/EK, Euratom, ESZAK határozatot hatályon kívül helyező európai parlamenti rendeletre irányuló javaslatára vonatkozó tárgyalások időben történő lezárásában;

77. úgy véli, hogy alapvető fontosságú a vezetők demokratikus ellenőrzéséhez, hogy a Parlamentet olyan vizsgálati joggal ruházzák fel, amely hasonlít az EU nemzeti parlamentjeinek hatásköréhez; meggyőződése, hogy ezen demokratikus felügyeleti szerep ellátásához a Parlamentnek megfelelő hatáskörrel kell rendelkeznie ahhoz, hogy tanúkat idézzon be, tanúkat kötelezzon megjelenésre, valamint dokumentumok bemutatását írja elő; meggyőződése, hogy ezen jogok gyakorlásához a tagállamoknak el kell fogadniuk azt, hogy szankciókat léptetnek életbe azon személyekkel szemben, akik nem jelennek meg vagy nem mutatják be a kért dokumentumokat a nemzeti parlamenti vizsgálatokra vonatkozó nemzeti jogszabályokkal összhangban; megismétli támogatását az e kérdésre vonatkozó 2012-es jelentésben kifejtett álláspont iránt;

78. úgy véli, hogy a Parlament vizsgálóbizottságainak hatáskörét jobban hozzá kellene igazítani a nemzeti parlamentek vizsgálóbizottságainak hatásköréhez, különösen a személyek eredményes idézésének és részvételének biztosítása, valamint az együttműködés elutasítása esetén a szankciók kiszabása érdekében; kéri a Bizottságot és a tagállamokat, hogy támogassák a Parlament jelenlegi javaslatában foglalt, ezzel kapcsolatos rendelkezéseket;

79. felhívja a Bizottságot, hogy soron kívül vizsgálja felül a biztosok magatartási kódexét annak érdekében, hogy abba belefoglaljon rendelkezéseket a korábbi biztosoknak a hivatali idejük alatt történt politikai döntéshozatalra és jogalkotásra irányuló vizsgálóbizottsági vizsgálat keretében való számonkérhetőségére vonatkozóan;

80. kéri a Bizottságot, hogy használja fel az vizsgálóbizottság létrehozására vonatkozó plenáris határozat és a vizsgálóbizottság munkájának tényleges megkezdése közti időt arra, hogy a vizsgálóbizottság megbízatásához kapcsolódó kezdeti dokumentumokat készítse elő a gyorsabb információnyújtás érdekében, ezáltal megkönnyítve a kezdetektől a vizsgálóbizottság munkáját; ezt szem előtt tartva úgy véli, hogy felül kell vizsgálni a Bizottság dokumentumok archiválására és továbbítására vonatkozó szabályait, és javítani kell azokat a jövőbeli megkeresések megkönnyítése érdekében;

81. javasolja, hogy a Bizottságon belül hozzanak létre egységes kapcsolattartási pontot a Parlament vizsgálóbizottságaival való kapcsolattartás céljából, különösen abban az esetben, amikor számos főigazgatóság érintett, annak érdekében, hogy egyfelől megkönnyítsék az információáramlást, másfelől pedig hogy építeni lehessen az eddig kialakított bevált gyakorlatokra;

2017. április 4., kedd

82. megjegyzi, hogy több, nemrégiben létrejött vizsgálóbizottság és különbizottság számára a Bizottság és a Tanács néhány esetben nem biztosította a kért dokumentumokat, míg más esetekben a kért dokumentumokat csak nagy késedelemmel bocsátotta rendelkezésre; úgy véli, hogy elszámoltathatósági mechanizmust kell bevezetni annak érdekében, hogy biztosított legyen azon dokumentumok azonnali és garantált továbbítása a Parlamenthez, amelyeket a vizsgálóbizottság vagy különbizottság kért és amelyekhez jogosult hozzáférni;

83. felszólítja a Bizottságot, hogy javítsa kapacitását, hogy a vizsgálóbizottságok, valamint az újságírók és polgárok által a vonatkozó dokumentumhozzáférési szabályok értelmében benyújtott dokumentumkérelmeket kellő időben és elfogadható minőségben tudja kezelni; sürgeti a Bizottságot, hogy ezeket a dokumentumokat eredeti formátumukban adja ki, és tartózkodjon az időigényes és esetenként tartalommodosító formátumváltoztatásoktól és -átalakításoktól; utasítja továbbá a Bizottságot annak biztosítására, hogy a gépileg olvasható formátumban tárolt információt, tehát például egy adatbázist gépileg olvasható formátumban adja is ki;

84. megjegyzi, hogy a vizsgálóbizottság felelősségi körébe tartozik annak meghatározása, hogy egy adott kérés tárgyát képező információ releváns-e a bizottság munkája szempontjából; megjegyzi, hogy ezt a feladatot nem követelheti magának a dokumentum iránti kérelem címzettje; utasítja a Bizottságot, hogy a dokumentumokhoz való hozzáférésre vonatkozó kérelmekkel kapcsolatos iránymutatásai ezt a felelősséget megfelelően tükrözzék;

85. sürgeti a tagállamokat, hogy tartsák be a vizsgálóbizottságokkal szemben a 95/167/EK, Euratom, ESZAK határozatban, konkrétan annak 3. cikkében foglaltaknak megfelelően fennálló jogi kötelezettségeiket; felhívja továbbá a tagállamokat, hogy tekintettel a válaszadások során tapasztalt jelentős késedelmekre, segítsék a vizsgálóbizottságok munkáját, tiszteletben tartva a jóhiszemű együttműködésnek az EUSZ 4. cikkének (3) bekezdésében foglalt elvét;

86. felhívja azon tagállamokat, amelyek nemzeti vizsgálatokat végeztek a személygépkocsik szennyezőanyag-kibocsátásáról, hogy haladéktalanul juttassák el a Bizottsághoz és a Parlamenthez a vizsgálataik során nyert összes adatot és eredményt;

87. úgy véli, hogy a bizottság megbízásának első felét az írásos bizonyítékok gyűjtésére és elemzésére kell fordítani, a nyilvános meghallgatások megkezdését megelőzően; hasznosnak véli a meghallgatások lezárása és a végleges jelentés kidolgozása közti „várakozási időszak” beiktatását, hogy be lehessen fejezni a bizonyítékok gyűjtését, azokat megfelelően elemezni lehessen, és teljes körűen be lehessen őket építeni a jelentésbe;

88. úgy véli, hogy a vizsgálóbizottságok 12 hónapos időtartamát önkényesen állapították meg és ez sokszor nem elegendő; meggyőződése, hogy a vizsgálóbizottság tagjai tudják a legjobban eldönteni, hogy egy vizsgálatot meg kell-e hosszabbítani, és ha igen, akkor milyen időtartamra;

89. megjegyzi, hogy a Parlament eljárási szabályzatának 198. cikkében egyértelműbben meg kellene határozni a vizsgálóbizottság időtartamának kezdő időpontját; javasolja megfelelő rugalmasság biztosítását ahhoz, hogy elegendő idő maradjon a vizsgálatokra; felhívja a vizsgálóbizottságot, hogy munkáját csak azt követően kezdje meg, hogy a kérelmezett dokumentumok megérkeztek az uniós intézményektől;

90. úgy véli, hogy a jövőbeni megbízások során nem feltétlenül kellene félidős jelentés kérni, hogy ez ne előlegezze meg a vizsgálat végső következtetéseit;

91. úgy véli, hogy a vizsgálóbizottságokat a jövőben eltérő módon kell megszervezni, hogy a bizottságok nagyobb hatékonysággal és eredményességgel szervezzék meg és végezzék munkájukat, különösen a nyilvános meghallgatások során;

92. hangsúlyozza, hogy a Parlament belső igazgatási szabályai az állandó bizottságok kialakult gyakorlatára szabottak, és ezért gyakran nem felelnek meg a vizsgálóbizottság eseti és ideiglenes jellegének, amely szokatlanabb körülmények között végzi munkáját, egy konkrétan körülhatárolt témakörben és időbeli korlát mellett; úgy véli ezért, hogy például a meghallgatások és küldetések végrehajtása tekintetében a vizsgálóbizottságok eredményes működésére vonatkozó, tisztességes politikai képviseletet garantáló szabályrendszer kidolgozása növelné a hatékonyságot; úgy véli, hogy fennáll annak kockázata, hogy a pénzügyi korlátok megakadályozzák a vizsgálóbizottságokat abban, hogy minden olyan szakértőt meghallgassanak, akiket szükségesnek ítélnék a bizottság munkájának elvégzéséhez; úgy véli, hogy rugalmasabbá kell tenni a meghallgatások és küldöttségek belső engedélyezési határidőit;

93. úgy véli, hogy a vizsgálóbizottságoknak elsőbbségi hozzáféréssel és saját forrásokkal kellene rendelkezniük a vonatkozó parlamenti szolgálatoknál, hogy az utóbbiak képesek legyenek foglalkozni különösen a tanulmányokra, tájékoztatókra (briefing) stb. vonatkozó kérésekkel a szabályok által megszabott időkorláton belül;

2017. április 4., kedd

94. megjegyzi, hogy a Tanács, a Bizottság vagy a tagállamok által vizsgálat keretében az Európai Parlament rendelkezésére bocsátott minősített és egyéb bizalmas információkhoz való hozzáférés jelenlegi szabályai jogilag nem egyértelműek, azonban az általános értelmezés szerint az akkreditált parlamenti asszisztensek nem tekinthetnek bele és nem vizsgálhatják meg a nem minősített „egyéb bizalmas információkat” a biztonságos olvasótermekben; megjegyzi, hogy számos képviselő úgy ítéli meg, hogy ez a szabály akadályozza e dokumentumok hatékony és alapos áttekintését a vizsgálóbizottságok számára rendelkezésre álló korlátozott időtartamon belül, és hogy a TAX2 Bizottság (a feltételes adómegállapításokkal és jellegükben vagy hatásukban hasonló egyéb intézkedésekkel foglalkozó különbizottság) – amely működése során ideiglenesen és kivételesen engedélyezte a hozzáférést az akkreditált parlamenti asszisztensek számára – sokkal átfogóbb és eredményesebb módon tudta hasznosítani ezeket a forrásokat; felhív ezért egy olyan egyértelműen megfogalmazott rendelkezés újratárgyalt intézményközi megállapodás keretében történő bevezetésére, amely a szükséges ismeret elve alapján, a képviselőknek nyújtott támogató munkájuk során az akkreditált parlamenti asszisztensek számára dokumentumokhoz való hozzáférési jogot biztosít; sürgeti az érintett szerveket, hogy gyorsítsák fel e kérdés újratárgyalását, hogy az ne akadályozza a folyamatban lévő és a jövőbeli parlamenti vizsgálatok eredményességét és hatékonyságát;

o

o o

95. utasítja elnökét, hogy továbbítsa ezt az ajánlást és a vizsgálóbizottság végleges jelentését a Tanácsnak, a Bizottságnak, valamint a tagállamok parlamentjeinek.
