

Czwartek, 6 maja 2010 r.

23. popiera wniosek Komisji, by przygotować kampanie informacyjne dla konsumentów na temat korzyści, możliwości i praktycznych aspektów korzystania z pojazdów elektrycznych;
24. zobowiązuje swojego przewodniczącego do przekazania niniejszej rezolucji Radzie, Komisji partnerom społecznym i branży przemysłu.

Rozporządzenie w sprawie wyłączeń grupowych w sektorze motoryzacyjnym

P7_TA(2010)0151

Rezolucja Parlamentu Europejskiego z dnia 6 maja 2010 r. w sprawie rozporządzenia w sprawie wyłączeń grupowych w sektorze motoryzacyjnym

(2011/C 81 E/18)

Parlament Europejski,

- uwzględniając art. 3 ust. 3 Traktatu o Unii Europejskiej, art. 101 ust. 1 i 3, art. 103 ust. 1 oraz art. 105 ust. 3 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (zwanego dalej „TFUE”),
- uwzględniając rozporządzenie Rady nr 19/65/EWG z dnia 2 marca 1965 r. w sprawie stosowania art. 85 ust. 3 Traktatu do pewnych kategorii porozumień i praktyk uzgodnionych ⁽¹⁾,
- uwzględniając dyrektywę Rady z dnia 18 grudnia 1986 r. w sprawie koordynacji ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do przedstawicieli handlowych działających na własny rachunek (86/653/EWG) ⁽²⁾,
- uwzględniając rozporządzenie Komisji (WE) nr 2790/1999 z dnia 22 grudnia 1999 r. w sprawie stosowania art. 81 ust. 3 Traktatu do kategorii porozumień wertykalnych i praktyk uzgodnionych ⁽³⁾ (rozporządzenie ogólne w sprawie wyłączeń grupowych dotyczących porozumień wertykalnych, zwane dalej „obecnym ROWG”),
- uwzględniając rozporządzenie Komisji (WE) nr 1400/2002 z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie stosowania art. 81 ust. 3 Traktatu do kategorii porozumień wertykalnych i praktyk uzgodnionych w sektorze motoryzacyjnym ⁽⁴⁾ (rozporządzenie w sprawie wyłączeń grupowych w sektorze motoryzacyjnym, zwane dalej „obecnym RWGSM”),
- uwzględniając rozporządzenie (WE) nr 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 czerwca 2007 r. w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych (Euro 5 i Euro 6) oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i utrzymania pojazdów ⁽⁵⁾; uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 595/2009 z dnia 18 czerwca 2009 r. dotyczące homologacji typu pojazdów silnikowych i silników w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z pojazdów ciężarowych o dużej ładowności (Euro VI) oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i obsługi technicznej pojazdów ⁽⁶⁾,
- uwzględniając wniosek dotyczący rozporządzenia Komisji w sprawie stosowania art. 81 ust. 3 Traktatu do kategorii porozumień wertykalnych i praktyk uzgodnionych (nowe rozporządzenie ogólne w sprawie wyłączeń grupowych dotyczących porozumień wertykalnych, zwane dalej „nowym ROWG”), opublikowany do wglądu na stronie internetowej Komisji w dniu 28 lipca 2009 r.,

⁽¹⁾ Dz.U. 36 z 6.3.1965, s. 533.

⁽²⁾ Dz.U. L 382 z 31.12.1986, s. 17.

⁽³⁾ Dz.U. L 336 z 29.12.1999, s. 21.

⁽⁴⁾ Dz.U. L 203 z 1.8.2002, s. 30.

⁽⁵⁾ Dz.U. L 171 z 29.6.2007, s.1.

⁽⁶⁾ Dz.U. L 188 z 18.7.2009, s. 1.

Czwartek, 6 maja 2010 r.

- uwzględniając wniosek dotyczący rozporządzenia Komisji w sprawie stosowania art. 101 ust. 3 Traktatu do kategorii porozumień wertykalnych i praktyk uzgodnionych w sektorze motoryzacyjnym (nowe rozporządzenie w sprawie wyłączeń grupowych w sektorze motoryzacyjnym, zwane dalej „nowym RWGSM”), opublikowany do wglądu na stronie internetowej Komisji w dniu 21 grudnia 2009 r.,
- uwzględniając komunikat Komisji zatytułowany „Wytyczne w sprawie ograniczeń wertykalnych” ⁽¹⁾,
- uwzględniając broszurę informacyjną Komisji na temat dystrybucji i serwisowania pojazdów silnikowych w Unii Europejskiej,
- uwzględniając komunikat Komisji zatytułowany „Wytyczne w sprawie stosowania art. 81 ust. 3 Traktatu” ⁽²⁾,
- uwzględniając komunikat Komisji zatytułowany „Wytyczne w sprawie ograniczeń wertykalnych”, opublikowany do wglądu na stronie internetowej Komisji w dniu 28 lipca 2009 r.,
- uwzględniając komunikat Komisji zatytułowany „Dodatkowe wytyczne w sprawie ograniczeń wertykalnych w porozumieniach dotyczących sprzedaży i naprawy pojazdów silnikowych, a także dystrybucji części zamiennych do pojazdów silnikowych”, opublikowany do wglądu na stronie internetowej Komisji w dniu 21 grudnia 2009 r.,
- uwzględniając komunikat Komisji z dnia 25 czerwca 2008 r. zatytułowany „Najpierw myśl na małą skalę – Program »Small Business Act« dla Europy” (COM(2008)0394),
- uwzględniając sprawozdanie oceniające Komisji w sprawie stosowania rozporządzenia (WE) nr 1400/2002 w zakresie dystrybucji i serwisowania pojazdów silnikowych, wraz z towarzyszącymi mu dokumentami roboczymi, opublikowane w maju 2009 r. na stronie internetowej Komisji (zwane dalej „sprawozdaniem oceniającym”),
- uwzględniając komunikat Komisji z dnia 22 lipca 2009 r. zatytułowany „Przyszła struktura prawa konkurencji znajdującego zastosowanie w sektorze pojazdów silnikowych” (COM(2009)0388) i towarzyszące mu dokumenty robocze,
- uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego z dnia 18 marca 2010 r. w sprawie komunikatu Komisji zatytułowanego „Przyszła struktura prawa konkurencji znajdującego zastosowanie w sektorze pojazdów silnikowych” (INT/507 – CESE 444/2010),
- uwzględniając uwagi poszczególnych zainteresowanych stron, przesyłane Komisji w okresach konsultacji publicznych i publikowane na stronie internetowej Komisji, a także ich stanowiska w sprawie RWGSM, zaprezentowane na wspólnym posiedzeniu komisji ECON i IMCO w dniu 19 października 2009 r. i podczas warsztatów komisji ECON w dniu 12 kwietnia 2010 r.,
- uwzględniając swoją rezolucję z dnia 30 maja 2002 r. w sprawie wniosku dotyczącego rozporządzenia Komisji w sprawie stosowania art. 81 ust. 3 Traktatu do kategorii porozumień wertykalnych i praktyk uzgodnionych w sektorze motoryzacyjnym (2002/2046(INI)) ⁽³⁾,

⁽¹⁾ Dz.U. C 291 z 13.10.2000, s. 1.

⁽²⁾ Dz.U. C 101 z 27.4.2004, s. 97.

⁽³⁾ Dz.U. C 187 E z 7.8.2003, s. 149.

Czwartek, 6 maja 2010 r.

- uwzględniając swoją rezolucję z dnia 15 stycznia 2008 r. w sprawie CARS 21: ramy prawne podstawą dla zwiększania konkurencyjności przemysłu motoryzacyjnego (2007/2120(INI)) ⁽¹⁾,
 - uwzględniając swoją rezolucję z dnia 25 marca 2009 r. w sprawie przyszłości przemysłu motoryzacyjnego ⁽²⁾,
 - uwzględniając swoją rezolucję z dnia 9 marca 2010 r. w sprawie sprawozdania Komisji dotyczącego polityki konkurencji za rok 2008 (2009/2173(INI)) ⁽³⁾,
 - uwzględniając art. 115 ust. 5 oraz art. 110 ust. 2 Regulaminu,
- A. mając na uwadze, że porozumienia w sprawie dystrybucji są regulowane na szczeblu UE w dwóch odrębnych ramach prawnych, a mianowicie w dyrektywie w sprawie koordynacji ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do umów dotyczących przedstawicieli handlowych (dyrektywa 86/653/EWG, tzw. dyrektywa w sprawie przedstawicieli handlowych) oraz w dwóch rozporządzeniach w sprawie wyłączeń grupowych w kontekście prawa konkurencji w zakresie dotyczącym porozumień wertykalnych w sprawie dystrybucji (obecne ROWG oraz obecne RWGSM),
- B. mając na uwadze, że w roku 1999 Komisja określiła w obecnym ROWG kategorię porozumień wertykalnych, które uznaje za spełniające zazwyczaj warunki wyłączenia z zakazu klauzul i praktyk antykonkurencyjnych określone w art. 101 ust. 3 TFUE,
- C. mając na uwadze, że od połowy lat osiemdziesiątych sektor motoryzacyjny regulują szczególne akty prawne dotyczące konkurencji,
- D. mając na uwadze, że w roku 2002 Komisja uznała, że sektor motoryzacyjny nie powinien być objęty obecnym ROWG, gdyż nadal istniała konieczność ustanowienia specjalnych przepisów w celu rozwiązania szczególnych problemów związanych z konkurencją, zidentyfikowanych przez nią w tym sektorze, a mianowicie sytuacji oligopolu na europejskim rynku samochodowym; mając na uwadze, że Komisja była zaniepokojona niskim poziomem konkurencji wśród producentów samochodów,
- E. mając na uwadze, że Komisja postanowiła w związku z tym przyjąć w obecnym RWGSM ostrzejsze przepisy dla tego sektora, zwłaszcza specjalne progi udziału w rynku oraz dodatkowe rygorystyczne ograniczenia i warunki,
- F. mając na uwadze, że obecne RWGSM obejmuje trzy różne rynki produktów: a) nowe pojazdy silnikowe (rynek pierwotny); b) części zamienne do pojazdów silnikowych (rynek wtórny); oraz c) usługi naprawy i obsługi technicznej (rynek wtórny); mając na uwadze, że pojazdy silnikowe obejmują zarówno samochody osobowe, jak i pojazdy użytkowe,
- G. mając na uwadze, że obecne ROWG i obecne RWGSM wygasną w dniu 31 maja 2010 r.; mając na uwadze, że Komisja rozpoczęła proces przeglądu obu tych rozporządzeń i ich towarzyszących im wytycznych,
- H. mając na uwadze, że obecnie Komisja uważa, iż rynki sprzedaży nowych pojazdów silnikowych są wysoce konkurencyjne, a poziom koncentracji spada; mając na uwadze, że Komisja uważa również, iż bariery wejścia na rynek są niskie oraz że nastąpił szybki wzrost udziału podmiotów z Azji Wschodniej, spowodowany agresywną polityką cenową,
- I. mając na uwadze, że Komisja odnotowała w rezultacie spadek cen detalicznych samochodów osobowych; mając na uwadze natomiast, że Komisja odnotowała, iż konkurencja na rynkach napraw i obsługi technicznej jest wciąż bardzo ograniczona oraz że ceny niektórych rodzajów części zamiennych są bardzo wysokie,

⁽¹⁾ Teksty przyjęte, P6_TA(2008)0007.

⁽²⁾ Teksty przyjęte, P6_TA(2009)0186.

⁽³⁾ Teksty przyjęte, P7_TA(2010)0050.

Czwartek, 6 maja 2010 r.

- J. mając na uwadze, że Komisja jest zdania, że nie jest już potrzebne specjalne wyłączenie grupowe na zakup i sprzedaż nowych pojazdów silnikowych (rynek pierwotny) oraz że nowe ROWG powinno mieć zastosowanie do rynku pierwotnego po trzyletnim okresie przedłużenia; mając na uwadze, że do dnia 31 maja 2013 r. do rynku pierwotnego nadal będzie mieć zastosowanie obecne RWGSM,
- K. mając na uwadze, że Komisja proponuje również przyjęcie szczególnych wytycznych w sprawie wykładni i zastosowania, dotyczących sektora pojazdów silnikowych zarówno na rynku pierwotnym, jak i wtórnym,
- L. mając na uwadze, że w odniesieniu do rynku wtórnego (części zamienne do pojazdów silnikowych, usługi naprawy i obsługi technicznej) Komisja proponuje przyjęcie specjalnego rozporządzenia w sprawie wyłączeń grupowych (nowego RWGSM),
- M. mając na uwadze, że nie można zaprzeczyć, iż przeważająca większość przedsiębiorstw z sektora handlu pojazdami silnikowymi i usług naprawczych wyraziła poważne zaniepokojenie w związku z ryzykiem czasowego zawieszenia lub krótkotrwałego przedłużenia obecnego RWGSM, gdyż doprowadziłoby ono do dalszego pogorszenia równowagi sił między producentami a resztą łańcucha wartości w sektorze motoryzacyjnym, przynosząc korzyść wyłącznie garstce największych producentów pojazdów,
- N. mając na uwadze, że niektórzy przedstawiciele rynku części zamiennych do pojazdów, sektora serwisowania i usług naprawczych wyrazili poparcie dla nowego zestawu przepisów dotyczących rynku wtórnego, stanowiącego istotny postęp w porównaniu z obecnym RWGSM,
- O. mając na uwadze, że rynek pierwotny i rynek wtórny nie wykluczają się wzajemnie i że opłacalność działalności wielu niezależnych dilerów zależy od ich elastyczności zarówno w zakresie sprzedaży, jak i naprawy pojazdów,
- P. mając na uwadze, że w chwili obecnej UE stoi wobec wyjątkowego kryzysu finansowo-gospodarczego i wobec wysokich stóp bezrobocia; mając na uwadze, że UE powinna wspierać konkurencyjną społeczną gospodarkę rynkową i dążyć do ograniczania ubóstwa; mając na uwadze, że europejski przemysł motoryzacyjny to kluczowy sektor europejskiej gospodarki, przyczyniający się do wzrostu zatrudnienia, innowacyjności i konkurencyjności całej gospodarki; mając na uwadze, że przemysł ten szczególnie mocno ucierpiał w wyniku obecnego kryzysu, a w niektórych państwach członkowskich uzyskał wsparcie w postaci interwencji państwa,
- Q. mając na uwadze, że przepisy dotyczące działalności obejmujących różne marki mają zastosowanie do dystrybutorów prowadzących sprzedaż w tym samym miejscu, w oddzielnych salonach wystawowych na tym samym terenie lub w oddzielnych lokalach,
1. z zadowoleniem przyjmuje fakt, że Komisja rozpoczęła kilka konsultacji społecznych dotyczących przeglądu zarówno RWGSM, jak i ROWG; docenia fakt, że Komisja przedłożyła Parlamentowi sprawozdanie oceniające stosowanie obecnego RWGSM;
 2. zachęca Komisję do aktywnego współdziałania z Parlamentem w duchu otwartości i przejrzystości oraz do informowania go i przesyłania mu na wczesnym etapie dokumentów legislacyjnych, prelegislacyjnych i nielegislacyjnych, zgodnie z zapewnieniami złożonymi przez komisarza M. Almuníę w czasie przesłuchań, które odbył w charakterze kandydata na komisarza;
 3. podkreśla, że podejście takie umożliwi posłom do Parlamentu przeprowadzenie szczegółowej debaty i zwiększy legitymację demokratyczną decyzji Komisji;
 4. wzywa Komisję, by jasno określiła, czy i które uwagi zainteresowanych stron zamierza włączyć do ostatecznego rozporządzenia, w celu zapewnienia przejrzystości w przygotowywaniu ostatecznego RWGSM i ROWG;

Czwartek, 6 maja 2010 r.

5. podkreśla konieczność ustalenia ogólnych warunków, dzięki którym działalność przemysłu motoryzacyjnego w UE, w tym producentów pojazdów i części zamiennych, będzie miała trwały charakter, będą oni zdolni utrzymać wydajność gospodarczą i znajdują się w pierwszej linii pod względem innowacyjności technologicznej, ekologicznej i społecznej; zwraca uwagę na znaczenie znalezienia równowagi między wymogami konkurencyjności a własnością intelektualną zarówno na rynku wewnętrznym, jak i w krajach trzecich;
6. jest zdania, że nowe RWGSM należy postrzegać jako element zintegrowanego podejścia do prawodawstwa w sektorze pojazdów silnikowych;
7. przypomina o znaczeniu pewności prawa; w związku z tym wzywa Komisję do sporządzenia projektu dokumentu typu „najczęściej zadawane pytania” lub broszury informacyjnej, by bardziej szczegółowo wytłumaczyć podmiotom rynkowym nowe ramy prawne;
8. zaznacza, że należy poddać uważnej analizie stosunki między producentami a dilerami, usługodawcami i innymi odpowiednimi podmiotami gospodarczymi w łańcuchu dostaw sektora motoryzacyjnego, z uwzględnieniem ich niejednakowej siły jako partnerów handlowych;
9. podkreśla konieczność zapewnienia małym i średnim podmiotom w łańcuchu dostaw sektora motoryzacyjnego możliwości korzystania z korzystnych warunków; zwraca uwagę na znaczenie przyjęcia solidnych ram prawnych, zdolnych skutecznie zapobiegać wszelkim przypadkom nadużywania pozycji dominującej i zapewnić, że nie wzrośnie zależność MŚP od dużych producentów; przypomina znaczenie MŚP jako podmiotów tworzących miejsca pracy, zwłaszcza w okresie kryzysu gospodarczego, i jako dostawców działających blisko klienta, odpowiadających na zapotrzebowanie mieszkańców, w tym na słabiej zamieszkałych obszarach;
10. nie opowiada się za usunięciem niektórych warunków wymaganych w obecnym RWGSM do zwolnienia danego porozumienia, a mianowicie klauzul umownych dotyczących działalności obejmującej różne marki, wypowiedzenia porozumienia, czasu, na jaki porozumienie zostało zawarte, arbitrażu w przypadku sporów, postępowań sądowych oraz przenoszenia własności w ramach sieci; przypomina w szczególności, że potrzeba uproszczenia warunków przenoszenia własności to element pierwszej zasady Small Business Act; zwraca uwagę na zagrożenia dla wyborów dokonywanych przez konsumenta oraz dla niezależności dealerów od producentów płynące z obowiązku prowadzenia działalności wyłącznie w zakresie jednej marki; obawia się, że klauzule takie mogą podlegać różnym krajowym prawom umów;
11. wzywa Komisję do zapewnienia dystrybutorom, w tym dystrybutorom z sektora pojazdów silnikowych, możliwości korzystania z takiego samego poziomu ochrony umownej w całej UE, z jakiej korzystają obecnie przedstawiciele handlowi; uważa, że takie ujednoczenie można uzyskać, wprowadzając poprawki do dyrektywy 86/653/EWG i rozszerzając częściowo jej zakres zastosowania, by objąć nim wszystkie porozumienia dystrybucyjne;
12. podkreśla, że zwłaszcza w okresach trudnych gospodarczo należy umożliwić konkretne handlowe alternatywy w stosunku do własności, np. leasing, by zaspokoić potrzeby osób prywatnych w zakresie mobilności; w związku z tym wzywa Komisję do zapewnienia, że w nowych RWGSM i ROWG znajdują się wymagane warunki, np. definicja użytkownika końcowego, umożliwiające tworzenie takich alternatyw handlowych i ich wkład w zdrową konkurencję na rynku motoryzacyjnym;
13. nie opowiada się za niewiążącym kodeksem postępowania ustanawiającym wzajemne zobowiązania między dilerami działającymi na zasadach franszyzy a ich dostawcami, gdyż nie będzie on skutecznie chronił interesów dilerów w stosunkach z producentami; wszelkim kodeksom postępowania powinien towarzyszyć stosowny mechanizm egzekwowania, a mianowicie dostęp do odpowiedniego postępowania arbitrażowego;

Czwartek, 6 maja 2010 r.

14. obawia się, że w wyniku zamierzonej reformy nie uda się osiągnąć wyznaczonego przez Komisję celu polegającego na dalszym wspieraniu rzeczywistej konkurencji na rynku wtórnym pojazdów silnikowych poprzez zajęcie się kwestią wyborów dokonywanych przez konsumentów oraz rzeczywistego dostępu niezależnych podmiotów rynkowych; zgadza się z Komisją, że konkurencyjne warunki na rynku wtórnym pojazdów silnikowych mają również bezpośrednie konsekwencje dla bezpieczeństwa publicznego;
15. wzywa Komisję do zachowania progu 30 % w przypadku obowiązku zakupu części zamiennych, by utrzymać w autoryzowanych warsztatach naprawczych swobodę zakupu części zamiennych z innych źródeł niż producent pojazdu, a tym samym uniknąć powrotu do quasi-monopolu dostaw, co spowodowałoby wzrost cen części zamiennych i redukcji działalności innych dostawców części zamiennych;
16. podkreśla, że europejscy konsumenci i inni użytkownicy końcowi nie powinni napotykać żadnych barier w zakupie samochodu po konkurencyjnych cenach, nawet w dużych ilościach i niezależnie od systemu dystrybucji wybranego przez dostawcę, i powinni mieć możliwość wyboru, gdzie i jak prowadzone są naprawy i obsługa techniczna;
17. przypomina w tym kontekście wielokrotne apele Parlamentu o tworzenie bardziej ekologicznych pojazdów oraz oświadczenia przewodniczącego Komisji w sprawie podnoszenia ekologicznego charakteru gospodarki; jest zdania, że działalność obejmująca różne marki oraz łatwy dostęp do usług naprawczych i obsługi technicznej pomoże osiągnąć cel, jakim jest obniżenie emisji zanieczyszczeń z pojazdów dzięki łatwemu porównaniu pojazdów przy zakupie oraz dzięki sprawnemu funkcjonowaniu pojazdów; ponawia wezwania do przeprowadzenia analizy skuteczności pomocy państwa przyznanej sektorowi pojazdów silnikowych w dążeniu do „ekologicznej naprawy gospodarczej”;
18. jest zaniepokojony faktem, że zaproponowane przez Komisję wytyczne dla sektora pojazdów silnikowych nie są dostatecznie precyzyjne, by zapewnić niezależnym dilerom dostępność informacji technicznych w takim samym kompleksowym formacie, jaki przewiduje rozporządzenie (WE) nr 715/2007 i rozporządzenie (WE) nr 595/2009; ponadto wzywa Komisję do uaktualnienia definicji informacji technicznych w oparciu o postęp technologiczny oraz do zapewnienia stałego dostępu do aktualnych danych dotyczących usług i części w łatwo dostępnych formatach elektronicznych;
19. wzywa Komisję, by zastosowała nowe przepisy dotyczące rynku wtórnego od dnia 1 czerwca 2010 r. niezależnie od rozwiązań, które zostaną przyjęte w odniesieniu do sprzedaży nowych pojazdów;
20. wzywa Komisję, by zajęła się nowymi formami sprzecznych z zasadami konkurencji środków uzależniających konsumenta, np. wszelkimi rodzajami usług posprzedażnych uzależnionych od zlecenia naprawy lub obsługi technicznej pojazdu wyłącznie w sieci związanej z daną marką;
21. wzywa Komisję, by regularnie śledziła funkcjonowanie nowych ram prawnych dla sektora motoryzacyjnego; w szczególności wzywa Komisję do przeprowadzenia dogłębnej ponownej oceny warunków konkurencji na rynku pierwotnym pojazdów przed końcem okresu przedłużenia, w której skupi się ona na wpływie niektórych klauzul umownych, dotyczących np. działalności obejmującej różne marki, przenoszenia własności i progu zakupu części zamiennych, a także na przepisach proponowanego kodeksu postępowania; w związku z tym wzywa Komisję do zachowania wszelkich opcji regulacyjnych i do przyjęcia wszelkich stosownych środków, w tym kolejnego przedłużenia części RWGSM lub dokonania przeglądu ROWG, jeżeli okaże się, że warunki konkurencji znacznie się pogorszyły, zwłaszcza na rynku pierwotnym;
22. podkreśla, że Komisja powinna informować Parlament o wszelkich dostosowaniach nowych ram prawnych, jakie zamierza przyjąć w wyniku prowadzonego przez nią monitorowania rynku, oraz że powinna ona zasięgać opinii Parlamentu odpowiednio wcześniej przed podjęciem decyzji;
23. zobowiązuje swojego przewodniczącego do przekazania niniejszej rezolucji Radzie, Komisji oraz rządów i parlamentom państw członkowskich.