Europos Parlamentas
2014-2019

Plenarinio posėdžio dokumentas

B8-0180/2017

8.3.2017

PASIŪLYMAS DĖL REZOLIUCIJOS

pateiktas uždavus klausimą, į kurį atsakoma žodžiu, B8-0201/2017

pagal Darbo tvarkos taisyklių 128 straipsnio 5 dalį

dėl Komisijos patvirtinto Vokietijos pataisyto plano įvesti kelių mokestį (2017/2526(RSP))

Karima Delli
Transporto ir turizmo komiteto vardu

B8-0180/2017

Europos Parlamento rezoliucija dėl Komisijos patvirtinto Vokietijos pataisyto plano įvesti kelių mokestį
(2017/2526(RSP))

Europos Parlamentas,

– atsižvelgdamas į Komisijos baltąją knygą „Bendros Europos transporto erdvės kūrimo planas. Konkurencingos efektyviu išteklių naudojimu grindžiamos transporto sistemos kūrimas“,

– atsižvelgdamas į 2013 m. gruodžio 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) Nr. 1315/2013 dėl Sąjungos transeuropinio transporto tinklo plėtros gairių, kuriuo panaikinamas Sprendimas Nr. 661/2010/ES[1],

– atsižvelgdamas į 2016 m. liepos 20 d. Komisijos komunikatą „Europos mažataršio judumo strategija“ (COM(2016) 0501),

– atsižvelgdamas į 2015 m. kovo 27 d. Vokietijos Bundestago priimtus pasiūlymus dėl teisės akto „Entwurf eines Gesetzes zur Einführung einer Infrastrukturabgabe für die Benutzung von Bundesfernstraßen“ ir „Zweites Gesetz zur Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes und des Versicherungsteuergesetzes“,

– atsižvelgdamas į 2015 m. gegužės 8 d. Vokietijos Bundesrato priimtus aktus „Entwurf eines Gesetzes zur Einführung einer Infrastrukturabgabe für die Benutzung von Bundesfernstraßen“ ir „Zweites Gesetz zur Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes und des Versicherungsteuergesetzes“,

– atsižvelgdamas į 2015 m. birželio 18 d. Komisijos pradėtą pažeidimo nagrinėjimo procedūrą dėl naujos kelių mokesčių sistemos, taikomos asmeninėms transporto priemonėms (vok. *Pkw-Maut*),

– atsižvelgdamas į 2016 m. gruodžio 1 d. Komisijos pirmininko ir Vokietijos transporto ir skaitmeninės infrastruktūros ministerijos susitarimą dėl Vokietijos kelių mokesčių sistemos (vok. *Pkw-Maut*),

– atsižvelgdamas į 1999 m. birželio 17 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 1999/62/EB dėl sunkiasvorių krovinių transporto priemonių apmokestinimo už naudojimąsi tam tikra infrastruktūra[2] ir jos būsimą peržiūrą, kuri yra dalis 2017 m. Komisijos kelių iniciatyvos,

– atsižvelgdamas į 2004 m. balandžio 29 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2004/52/EB dėl elektroninių kelių rinkliavos sistemų sąveikumo Bendrijoje[3] ir jos būsimą peržiūrą, kuri yra dalis 2017 m. Komisijos kelių iniciatyvos,

[1] OL L 348, 2013 12 20, p. 1.
[2] OL L 187, 1999 7 20, p. 42.
[3] OL L 166, 2004 4 30, p. 124.

– atsižvelgdamas į nediskriminavimo principą, įtvirtintą Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo (SESV) 18 straipsnyje ir ES teisėje, pagal kurį draudžiama bet kokia diskriminacija dėl pilietybės,

– atsižvelgdamas į klausimą Komisijai dėl Komisijos patvirtinto Vokietijos pataisyto plano įvesti kelių mokestį (O-000152/2016 – B8-0201/2017),

– atsižvelgdamas į Transporto ir turizmo komiteto pasiūlymą dėl rezoliucijos,

– atsižvelgdamas į Darbo tvarkos taisyklių 128 straipsnio 5 dalį ir 123 straipsnio 2 dalį,

A. kadangi šiuo metu svarstoma, ar Vokietijos lengvųjų transporto priemonių kelių mokesčių sistema atitinka Europos Sąjungos politiką;

B. kadangi tiesiogiai arba netiesiogiai paremta kompensavimo sistema yra diskriminacinė, prieštarauja pagrindiniams Europos Sąjungos principams, trukdo tarpvalstybiniam judumui ir silpnina Europos bendrąją rinką;

C. kadangi gali būti, kad Vokietijos kelių rinkliavų sistema pažeidžia nediskriminavimo principą ir principus „naudotojas moka“ bei „teršėjas moka“;

D. kadangi nacionalinės kelių mokesčių sistemos, kuriomis tiesiogiai ar netiesiogiai remiantis pilietybe nustatomi mokesčiai, prieštarautų ES teisei;

E. kadangi nacionalinės kelių mokesčių sistemos visų pirma daro neigiamą poveikį pasienio regionuose gyvenantiems piliečiams, kurie susiduria su skirtingomis kelių mokesčių sistemomis ir patiria su jomis susijusias išlaidas, yra kliūtis laisvam tarpvalstybiniam eismui ir sudaro nereikalingų kliūčių tolesnei Europos integracijai;

F. kadangi dėl papildomos administracinės naštos padidėtų išlaidos ir galbūt atsirastų neskaidrių procedūrų, kurios mažintų planuojamas papildomas investicijas į infrastruktūrą;

1. pripažįsta, kad transportas yra itin svarbus sektorius ekonomikos augimui, kuriuo užtikrinamas veiksmingas ir prieinamas prekių ir piliečių judumas Europos Sąjungoje ir už jos ribų;

2. atkreipia dėmesį į tai, kad Komisija ir valstybės narės turėtų tinkamai investuoti į transporto infrastruktūrą;

3. ragina Komisiją įgyvendinti šiuo metu vykdomą politiką, kaip, be kita ko, nurodyta 2011 m. baltojoje knygoje dėl transporto;

4. pabrėžia, kad kelių infrastruktūros mokesčiai gali atlikti gyvybiškai svarbų vaidmenį perinant prie kitų transporto rūšių ir finansuojant tvarios, saugios, patikimos, veiksmingos ir perspektyvios Europos Sąjungos kelių infrastruktūros priežiūrą bei ją plėtojant;

5. pabrėžia, kad visų rūšių variklinių transporto priemonių kelių mokesčių sistemos turėtų būti elektroninės ir nuotolinės ir turėtų atitikti ES politikoje ir ES teisės aktuose įtvirtintus principus „naudotojas moka“ ir „teršėjas moka“, siekiant užtikrinti, kad išorės

sąnaudos, susijusios su kelių transportu, būtų įtrauktos į vidaus sąnaudas;

6. pažymi, kad reikia pagerinti kelių infrastruktūros paslaugų kokybę, visų pirma jos saugumą, taip pat gerokai sumažinti spūstis;

7. ragina Komisiją siūlant naujus teisės aktus, pvz., Eurovinjetės direktyvos persvarstymą, įtraukti išorės sąnaudas, patiriamas dėl klimato kaitos ir nedraudžiamų kelių eismo įvykių; be to, pabrėžia, kad teisės aktai dėl išorės sąnaudų internalizavimo turi būti taikomi visiems keliams ir jais neturi būti leidžiama nesąžininga konkurencija tarp skirtingų transporto rūšių;

8. atkreipia dėmesį į tai, kad šiuo metu vykdoma pažeidimo nagrinėjimo procedūra prieš Vokietiją dėl netiesioginės diskriminacijos dėl pilietybės, be tinkamo teisinio pagrindo, sudarius neoficialų politinį susitarimą tarp Komisijos pirmininko ir Vokietijos transporto ir skaitmeninės infrastruktūros ministerijos, buvo sustabdyta, kol nebus nuspręsta kitaip;

9. pabrėžia, kad nustatant nacionalines kelių mokesčių sistemas neturėtų būti trukdoma transporto ir tarpvalstybinio transporto operatorių galimybėms patekti į rinką, augimui, konkurencingumui ir lankstumui, siekiant užtikrinti Europos bendrosios rinkos tolesnę plėtrą ir vientisumą;

10. ragina Komisiją pateikti ir atskleisti atitinkamą Mobilumo ir transporto generalinio direktorato (MOVE GD) informaciją apie naujų Vokietijos kelių mokesčių sistemos (vok. *PkW-Maut*) priemonių, kurias pateikė Vokietijos valdžios institucijos, analizę ir jų atitiktį ES teisės aktams;

11. pabrėžia, kad pagrindinis nediskriminacinių kelių mokesčių reikalavimas yra tai, kad visi naudotojai už naudojimąsi tais pačiais keliais mokėtų tokį patį mokestį; pabrėžia, kad bet kokia nacionalinė kelių mokesčių sistema, kuria tiesiogiai diskriminuojama dėl pilietybės arba kuri derinama su nacionalinėmis mokesčių priemonėmis siekiant naudos tik savo piliečiams, pvz., sumažinant nacionalinį mokestį už transporto priemones ir taip siekiant tikslo visų pirma apmokestinti užsienio naudotojus, pažeidžiamas nediskriminavimo principas, įtvirtintas SESV 18 straipsnyje; primena, kad Komisija, kaip Sutarčių sergėtoja, privalo stebėti ar įstatymas po jo priėmimo bus tinkamai įgyvendinamas ir taikomas;

12. ragina Komisiją pateikti Parlamentui su Vokietijos vyriausybe sudarytą susitarimą ir pabrėžia didelį skirtumą tarp Teisingumo Teismui pateiktų nacionalinių teisės aktų ir pagrindimo, kaip jie atitinka Sutarties nuostatas ir ES teisės aktus;

13. mano, kad 2016 m. gruodžio mėn. Vokietijos kelių mokesčių sistemoje (vok. *Pkw-Maut*) vis dar yra elementų, kuriais pažeidžiama Sąjungos teisė ir pagrindiniai Sutarčių principai, visų pirma diskriminuojama dėl pilietybės;

14. pabrėžia, kad reikia sukurti bendras taisykles, pagal kurias Europos Sąjungoje būtų nustatyta aiški, sąžininga, nediskriminacinė ir suderinta visų rūšių transporto priemonių kelių mokesčių sistemų tvarka;

15. primygtinai ragina Komisiją teisės aktų ir Eurovinjetės bei Europos elektroninės

rinkliavos paslaugos (EERP) suderintos sistemos peržiūrą laikyti galimybe sukurti tokią tvarką ir stebėti ir skatinti šių teisės aktų tinkamą įgyvendinimo užtikrinimą;

16. atkreipia dėmesį į tai, kad elektroninių rinkliavos sistemų sąveikumas atlieka labai svarbų vaidmenį sudarant palankesnes sąlygas tarpvalstybiniam transportui ir kad veikdamos pavieniui valstybės narės kuria susiskaidymą ir trukdo kurti bendrą Europos transporto erdvę;

17. prašo Komisijos suteikti visą 2016 m. gruodžio 1 d. Komisijos pirmininko ir Vokietijos transporto ir skaitmeninės infrastruktūros ministerijos susitarimo teisinę ir techninę informaciją ir paaiškinti visus atitinkamus teisinius ir politinius aspektus, kodėl 2016 m. gruodžio 1 d. susitarimas, kuriuo vis dar neužkraunama papildoma našta vartotojams Vokietijoje ir todėl toliau išlaikoma netiesioginė diskriminacija dėl pilietybės, buvo laikomas pakankamu pagrindu sustabdyti pažeidimo nagrinėjimo procedūrą prieš Vokietiją, kuri buvo pradėta dėl lygiai tokių pačių su diskriminacija susijusių klausimų, ir kad ji apie tai tinkamai informuotų Parlamentą;

18. ragina Komisiją atidžiai stebėti šį procesą;

19. ragina Komisiją pasitelkiant struktūrinį dialogą įtraukti Parlamentą į kiekvieną šio proceso etapą;

20. paveda Pirmininkui perduoti šią rezoliuciją Tarybai ir Komisijai.