Parlament Europejski
2014-2019

Dokument z posiedzenia

B8-0180/2017

8.3.2017

PROJEKT REZOLUCJI

złożony w następstwie pytania wymagającego odpowiedzi ustnej B8-0201/2017

zgodnie z art. 128 ust. 5 Regulaminu

w sprawie zatwierdzenia przez Komisję zmienionego planu wprowadzenia przez Niemcy opłat drogowych
(2017/2526(RSP))

Karima Delli
w imieniu Komisji Transportu i Turystyki

B8-0180/2017

Rezolucja Parlamentu Europejskiego w sprawie zatwierdzenia przez Komisję zmienionego planu wprowadzenia przez Niemcy opłat drogowych (2017/2526(RSP))

Parlament Europejski,

– uwzględniając białą księgę Komisji zatytułowaną „Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu”,

– uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylające decyzję nr 661/2010/UE[1],

– uwzględniając komunikat Komisji z dnia 20 lipca 2016 r. w sprawie europejskiej strategii na rzecz mobilności niskoemisyjnej (COM(2016)0501),

– uwzględniając przyjęcie przez niemiecki Bundestag w dniu 27 marca 2015 r. wniosku ustawodawczego pt. „Projekt ustawy o wprowadzeniu opłaty za korzystanie z infrastruktury dróg krajowych” oraz „Drugiej ustawy zmieniającej ustawę o podatku od pojazdów silnikowych i ustawę o podatku od ubezpieczeń”,

– uwzględniając przyjęcie przez niemiecki Bundesrat w dniu 8 maja 2015 r. „Projektu ustawy o wprowadzeniu opłaty za korzystanie z infrastruktury dróg krajowych” oraz „Drugiej ustawy zmieniającej ustawę o podatku od pojazdów silnikowych i ustawę o podatku od ubezpieczeń”,

– uwzględniając postępowanie w sprawie naruszenia za wprowadzenie przez Niemcy nowego systemu opłat drogowych dla pojazdów prywatnych („Pkw-Maut”), wszczęte przez Komisję w dniu 18 czerwca 2015 r.,

– uwzględniając porozumienie zawarte w dniu 1 grudnia 2016 r. przez przewodniczącego Komisji i niemieckie Ministerstwo Transportu i Infrastruktury Cyfrowej w sprawie niemieckiego systemu opłat od samochodów osobowych („Pkw-Maut”),

– uwzględniając dyrektywę 1999/62/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 17 czerwca 1999 r. w sprawie pobierania opłat za użytkowanie niektórych typów infrastruktury przez pojazdy ciężarowe[2], a także nadchodzący przegląd tej dyrektywy w ramach inicjatywy drogowej Komisji w 2017 r.,

– uwzględniając dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2004/52/WE z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie interoperacyjności systemów elektronicznych opłat drogowych we Wspólnocie[3], a także nadchodzący przegląd tej dyrektywy w ramach

[1] Dz.U. L 348 z 20.12.2013, s. 1.
[2] Dz.U. L 187 z 20.7.1999, s. 42.
[3] Dz.U. L 166 z 30.4.2004, s. 124.

inicjatywy drogowej Komisji w 2017 r.,

– uwzględniając zasadę niedyskryminacji zapisaną w art. 18 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE) oraz przepisy prawa UE zakazujące dyskryminacji ze względu na obywatelstwo,

– uwzględniając pytanie skierowane do Komisji w sprawie zatwierdzenia przez nią zmienionego planu wprowadzenia przez Niemcy opłat drogowych (O-000152/2016 – B8-0201/2017),

– uwzględniając projekt rezolucji Komisji Transportu i Turystyki,

– uwzględniając art. 128 ust. 5 i art. 123 ust. 2 Regulaminu,

A. mając na uwadze, że sprawdzana jest obecnie kwestia tego, czy planowany niemiecki system opłat drogowych od lekkich pojazdów dostawczych jest zgodny z ugruntowanymi strategiami politycznymi Unii Europejskiej;

B. mając na uwadze, że system zwrotu kosztów oparty bezpośrednio lub pośrednio na obywatelstwie jest dyskryminujący i sprzeczny z zasadami leżącymi u podstaw Unii Europejskiej, utrudnia mobilność transgraniczną i osłabia jednolity rynek europejski;

C. mając na uwadze, że planowany przez Niemcy system opłat drogowych jest prawdopodobnie sprzeczny z zasadami „niedyskryminacji”, „użytkownik płaci” i „zanieczyszczający płaci”;

D. mając na uwadze, że krajowe systemy wprowadzające opłaty pośrednio lub bezpośrednio związane z obywatelstwem byłyby niezgodne z prawem UE;

E. mając na uwadze, że krajowe systemy opłat mają w szczególności negatywny wpływ na obywateli w regionach przygranicznych, którzy muszą korzystać z różnych systemów opłat i ponosić związane z tym koszty, utrudniają swobodny przepływ ruchu transgranicznego i stwarzają niepotrzebne przeszkody dla dalszej integracji europejskiej;

F. mając na uwadze, że wynikające z tego dodatkowe obciążenia administracyjne prowadziłyby do wzrostu kosztów i ewentualnie nieprzejrzystych procedur, przez co zmniejszyłyby się planowane dodatkowe środki na inwestycje w infrastrukturę;

1. przyznaje, że transport jest sektorem o kluczowym znaczeniu dla wzrostu gospodarczego, ponieważ zapewnia skuteczność i przystępność cenową mobilności obywateli i towarów w Unii Europejskiej i poza nią;

2. zwraca uwagę, że Komisja i państwa członkowskie powinny w odpowiednim stopniu inwestować w infrastrukturę transportową;

3. wzywa Komisję do wdrożenia ugruntowanych strategii politycznych zgodnie – między innymi – z białą księgą z 2011 r. w sprawie transportu;

4. podkreśla, że pobieranie opłat za użytkowanie infrastruktury drogowej może odgrywać istotną rolę w zmianie transportu oraz w finansowaniu utrzymania i rozwoju

zrównoważonej, bezpiecznej, pewnej, wydajnej i przyszłościowej infrastruktury drogowej w Unii Europejskiej;

5. podkreśla, że systemy opłat drogowych od wszystkich typów pojazdów silnikowych powinny być elektroniczne i oparte na odległości, a także powinny przestrzegać zasad „użytkownik płaci” i „zanieczyszczający płaci”, zapisanych w strategiach politycznych i prawodawstwie UE, w celu zapewnienia internalizacji kosztów zewnętrznych związanych z transportem drogowym;

6. zwraca uwagę na potrzebę poprawy jakości usług związanych z infrastrukturą drogową, w szczególności w zakresie bezpieczeństwa, jak również na potrzebę znacznego zmniejszenia zatorów komunikacyjnych;

7. zachęca Komisję, aby przy opracowywaniu wniosków dotyczących nowych aktów prawnych, takich jak dyrektywa w sprawie eurowiniet, uwzględniała koszty zewnętrzne związane ze zmianą klimatu i wypadkami nieobjętymi ubezpieczeniami; podkreśla ponadto, że przepisy w sprawie internalizacji kosztów zewnętrznych muszą mieć zastosowanie do wszystkich dróg i wykluczać nieuczciwą konkurencję między poszczególnymi rodzajami transportu;

8. zwraca uwagę, że toczące się przeciwko Niemcom postępowanie w sprawie naruszenia, które dotyczy kwestii pośredniej dyskryminacji ze względu na obywatelstwo, zostało wstrzymane do odwołania bez właściwego uzasadnienia prawnego w drodze nieformalnego porozumienia politycznego między przewodniczącym Komisji a niemieckim Ministerstwem Transportu i Infrastruktury Cyfrowej;

9. podkreśla, że aby zapewnić dalszy rozwój i integralności jednolitego rynku europejskiego, wprowadzenie krajowych systemów pobierania opłat drogowych nie powinno utrudniać dostępu do rynku, wzrostu gospodarczego ani konkurencyjności i elastyczności transportu i operatorów transportu transgranicznego w UE;

10. apeluje do Komisji, aby podała i ujawniła odnośne informacje, którymi dysponuje Dyrekcja Generalna ds. Mobilności i Transportu (DG MOVE), nt. analizy przedstawionych przez niemieckie władze nowych środków związanych z „Pkw-Maut” i ich zgodności z prawem UE;

11. podkreśla, że kluczowy wymóg dotyczący niedyskryminacyjnych opłat drogowych polega na tym, że wszyscy użytkownicy płacą taką samą opłatę za korzystanie z tych samych dróg; zwraca uwagę, że każdy krajowy system pobierania opłat drogowych, który dyskryminuje bezpośrednio ze względu na obywatelstwo lub jest powiązany z krajowymi środkami podatkowymi faworyzującymi obywateli danego kraju, np. z ulgą w podatku krajowym od pojazdów, przez co ma głównie na celu obciążanie opłatami zagranicznych użytkowników, stanowi naruszenie zasady niedyskryminacji zapisanej w art. 18 TFUE; przypomina, że Komisja, jako strażnik Traktatów, musi monitorować prawidłowe wdrażanie i stosowanie prawa po jego przyjęciu;

12. zwraca się do Komisji o przedstawienie Parlamentowi porozumienia zawartego z rządem niemieckim, wskazując główne różnice w stosunku do prawodawstwa krajowego zaskarżonego przed sądem i uzasadniając, w jaki sposób porozumienie to jest zgodne z postanowieniami Traktatu i z prawem UE;

13. jest zdania, że niemiecki system opłat drogowych z grudnia 2016 r. nadal obejmuje elementy, które są niezgodne z prawem unijnym i naruszają podstawowe zasady traktatowe, szczególnie elementy dyskryminujące ze względu na obywatelstwo;

14. podkreśla również potrzebę przyjęcia wspólnych przepisów w celu ustanowienia spójnych, sprawiedliwych, niedyskryminujących i zharmonizowanych ram systemów opłat drogowych od wszystkich typów pojazdów w Unii Europejskiej;

15. wzywa Komisję, aby rozważyła przegląd ustawodawstwa i zharmonizowane ramy dotyczące eurowiniety i europejskiej usługi opłaty elektronicznej jako okazję do utworzenia takich ram oraz do monitorowania i właściwego egzekwowania tych przepisów;

16. zauważa, że interoperacyjność systemów opłat elektronicznych odgrywa kluczową rolę w ułatwianiu transportu transgranicznego i że państwa członkowskie, działając w pojedynkę, przyczyniają się do fragmentacji i ograniczania jednolitego europejskiego obszaru transportu;

17. zwraca się do Komisji o przedstawienie wszystkich szczegółów technicznych i prawnych dotyczących porozumienia między przewodniczącym Komisji a niemieckim Ministerstwem Transportu i Infrastruktury Cyfrowej z dnia 1 grudnia 2016 r. oraz o wyjaśnienie wszystkich istotnych aspektów prawnych i politycznych, dlaczego porozumienie z dnia 1 grudnia 2016 r., które wciąż nie nakłada dodatkowych obciążeń na użytkowników niemieckich, a co za tym idzie utrzymuje dyskryminację pośrednią ze względu na obywatelstwo, zostało uznane za wystarczającą podstawę do wstrzymania postępowania w sprawie naruszenia, które zostało wszczęte przeciwko Niemcom w oparciu o dokładnie te same względy dyskryminacji, a także o należyte poinformowanie o tym Parlamentu;

18. wzywa Komisję do dokładnego monitorowania tego procesu;

19. wzywa Komisję do stałego angażowania Parlamentu na każdym etapie procesu w drodze zorganizowanego dialogu;

20. zobowiązuje swojego przewodniczącego do przekazania niniejszej rezolucji Radzie oraz Komisji.