

**Pytanie wymagające odpowiedzi pisemnej E-010491/2013
do Komisji**

art. 117 Regulaminu PE

Paweł Zalewski (PPE) oraz Robert Sturdy (ECR)

Przedmiot: Spór handlowy trwający między UE a Rosją w sprawie opłat za recykling pojazdów

W 2012 r. Federacja Rosyjska przyjęła ustawę ramową w sprawie recyklingu pojazdów. W związku z tą ustawą nałożono opłaty recyklingowe na pojazdy z importu. Opłaty te mają zastosowanie do różnego rodzaju pojazdów silnikowych, w tym do samochodów osobowych, ciężarówek, autobusów i innych szczególnych pojazdów, i dotyczą zarówno nowych, jak i używanych pojazdów z importu. Wysokość opłat może wynosić od kilkuset euro do 150 000 euro w przypadku niektórych wysoko specjalistycznych ciężarówek.

Pojazdy produkowane w Rosji mogą być zwolnione z opłat recyklingowych, jeżeli zostały wyprodukowane w systemie montażu wprowadzonym na mocy Porozumienia w sprawie środków dotyczących inwestycji i związanych z handlem (TRIMs 1 lub TRIMs 2) lub też w wyniku pełnego cyklu produkcyjnego (łącznie ze spawaniem i lakierowaniem). Oznacza to, że prawie wszyscy producenci z UE mogą być w Rosji zwolnieni z opłat za lokalną produkcję, z wyjątkiem kilku producentów ciężarówek. Opłaty recyklingowe są nakładane na wszystkie pojazdy importowane z UE, natomiast pojazdy produkowane w Rosji są z tych opłat zwolnione. Ze zwolnienia z opłat tych mogą również korzystać pojazdy importowane z Kazachstanu i Białorusi. System ten dyskryminuje importerów i jako taki jest również niezgodny z większością głównych przepisów Międzynarodowej Organizacji Handlu (WTO), które zapewniają wolny i sprawiedliwy handel oraz zabraniają m.in. dyskryminowania importu.

Wyjaśnienia, jakich udzieliła Rosja na temat wspierania recyklingu pojazdów w ten szczególny sposób, wcale nie wydają się być odpowiednim środkiem ochrony środowiska w postępowaniu z pojazdami wycofanymi z użytku. Zamiast tego Rosja mogłaby podjąć skuteczniejsze środki ochrony środowiska, które nie dyskryminują zagranicznych wyrobów i są zgodne z handlowymi przepisami WTO.

Zważywszy na negatywny wpływ opłat recyklingowych nałożonych przez Rosję na eksporterów pojazdów z UE na rynek rosyjski, czy Komisja zamierza zwrócić się z wnioskiem o powołanie panelu WTO, aby bronić interesów UE w zabezpieczeniu i utrzymaniu otwartego i sprawiedliwego dostępu do rosyjskiego rynku motoryzacyjnego? Jeżeli Komisja nie zamierza składać wniosku o powołanie takiego panelu, jakie inne środki można podjąć, aby chronić interesy UE?