



Dokument ze zasedání

B8-0180/2017

8.3.2017

NÁVRH USNESENÍ

předložený na základě otázky k ústnímu zodpovězení B8-0201/2017

v souladu s čl. 128 odst. 5 jednacího řádu

o souhlasu Komise s přepracovaným plánem Německa na zavedení mýtného
(2017/2526(RSP))

Karima Delli

za Výbor pro dopravu a cestovní ruch

Návrh usnesení Evropského parlamentu o souhlasu Komise s přepracovaným plánem Německa na zavedení mýtného (2017/2526(RSP))

Evropský parlament,

- s ohledem na bílou knihu Komise nazvanou „Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje“,
- s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU¹,
- s ohledem na sdělení Komise ze dne 20. července 2016 nazvané „Evropská strategie pro nízkoe emisní mobilitu“ (COM(2016)0501),
- s ohledem na to, že německý Spolkový sněm přijal dne 27. března 2015 legislativní návrh nazvaný „Entwurf eines Gesetzes zur Einführung einer Infrastrukturabgabe für die Benutzung von Bundesfernstraßen“ a „Zweites Gesetz zur Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes und des Versicherungsteuergesetzes“,
- s ohledem na to, že německá Spolková rada přijala dne 8. května 2015 „Gesetz zur Einführung einer Infrastrukturabgabe für die Benutzung von Bundesfernstraßen“ a „Zweites Gesetz zur Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes und des Versicherungsteuergesetzes“,
- s ohledem na řízení o porušení Smlouvy v souvislosti se zavedením nového režimu silničních poplatků pro osobní vozidla v Německu („Pkw-Maut“), které dne 18. června 2015 zahájila Komise,
- s ohledem na dohodu mezi předsedou Komise a německým ministrem dopravy a digitální infrastruktury ze dne 1. prosince 2016 o systému mýtného v Německu („Pkw-Maut“),
- s ohledem na směrnici Evropského parlamentu a Rady 1999/62/ES ze dne 17. června 1999 o výběru poplatků za užívání určitých pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly² a na její připravovanou revizi, která tvoří součást silniční iniciativy Komise v roce 2017,
- s ohledem na směrnici Evropského parlamentu a Rady 2004/52/ES ze dne 29. dubna 2004 o interoperabilitě elektronických systémů pro výběr mýtného ve Společenství³ a na její připravovanou revizi, která tvoří součást silniční iniciativy Komise v roce 2017,

¹ Úř. věst. L 348, 20.12.2013, s. 1.

² Úř. věst. L 187, 20.7.1999, s. 42.

³ Úř. věst. L 166, 30.4.2004, s. 124.

- s ohledem na zásadu nediskriminace zakotvenou v článku 18 Smlouvy o fungování Evropské unie (dále jen „Smlouva o fungování EU“) a na právní předpisy EU, které zakazují diskriminaci na základě státní příslušnosti,
 - s ohledem na otázku položenou Komisi ve věci souhlasu Komise s přepracovaným plánem Německa na zavedení mýtného (O-000152/2016 – B8-0201/2017),
 - s ohledem na návrh usnesení Výboru pro dopravu a cestovní ruch,
 - s ohledem na čl. 128 odst. 5 a čl. 123 odst. 2 jednacího řádu,
- A. vzhledem k tomu, že se v současné době zkoumá, zda je zamýšlený německý systém výběru mýtného pro lehká užitková vozidla v souladu se stávajícími politikami Evropské unie;
 - B. vzhledem k tomu, že systém proplácení přímo či nepřímo založený na státní příslušnosti je diskriminační, odporuje obecným zásadám Evropské unie, omezuje přeshraniční mobilitu a oslabuje jednotný evropský trh;
 - C. vzhledem k tomu, že je možné, že zamýšlený německý systém výběru mýtného je v rozporu se zásadou „nediskriminace“, zásadou „uživatel platí“ a zásadou „znečišťovatel platí“;
 - D. vzhledem k tomu, že vnitrostátní systémy výběru mýtného, které by účtovaly poplatky nepřímo či přímo na základě státní příslušnosti, jsou v rozporu s právem EU;
 - E. vzhledem k tomu, že vnitrostátní systémy výběru mýtného mají především nepříznivý dopad na občany v pohraničních regionech, kteří se musí vyrovnat s různými systémy výběru mýtného a s nimi spojenými náklady, ztěžují volný tok přeshraniční dopravy a vytvářejí zbytečné překážky další evropské integraci;
 - F. vzhledem k tomu, že výsledná dodatečná administrativní zátěž by vedla ke zvýšení nákladů a možná k netransparentním postupům a zároveň by snižovala výši získaných prostředků, které by mohly být použity na investice do infrastruktury;
1. uznává, že doprava představuje klíčové odvětví pro hospodářský růst, neboť zajišťuje účinnou a cenově dostupnou mobilitu občanů a zboží uvnitř Evropské unie i mimo ni;
 2. zdůrazňuje, že Komise a členské státy by měly odpovídajícím způsobem investovat do dopravní infrastruktury;
 3. naléhavě vyzývá Komisi, aby prováděla své stávající politiky formulované – mimo jiné – v bílé knize o dopravě z roku 2011;
 4. zdůrazňuje, že zpoplatnění silniční infrastruktury může významně zasáhnout do modálního přechodu, do financování údržby a do rozvoje udržitelné, bezpečné, účinné a na budoucnost zaměřené silniční infrastruktury v Evropské unii;
 5. upozorňuje na to, že systémy zpoplatnění silnic pro všechny typy motorových vozidel by měly být elektronické, měly by vycházet z ujeté vzdálenosti a měly by být v souladu se zásadou „uživatel platí“ a zásadou „znečišťovatel platí“, jak je zakotveno v politikách

EU a v právních předpisech EU, aby se zajistila internalizace externích nákladů spojených se silniční dopravou;

6. poukazuje na to, že v oblasti silniční infrastruktury je zapotřebí zvýšit kvalitu služeb, zejména pokud jde o bezpečnost, a rovněž výrazně omezit přetížení dopravy;
7. vybízí Komisi, aby při navrhování nových právních předpisů, jako je revize směrnice o eurozámce, zohledňovala externí náklady spojené se změnou klimatu a nehodami; dále upozorňuje na to, že právní předpisy o internalizaci externích nákladů se musí vztahovat na všechny silnice a musí bránit nekalé soutěži mezi různými druhy dopravy;
8. poukazuje na to, že probíhající řízení o porušení Smlouvy vedené proti Německu, které se zabývá nepřímou diskriminací na základě státní příslušnosti, bylo bez řádného právního odůvodnění až do odvolání pozastaveno na základě neformální politické dohody mezi předsedou Komise a německým ministrem dopravy a digitální infrastruktury;
9. zdůrazňuje, že v zájmu dalšího rozvoje a integrity jednotného evropského trhu by zavedení vnitrostátních systémů zpoplatnění silnic nemělo provozovatelům dopravy a přeshraniční dopravy v EU bránit v přístupu na trh, růstu, konkurenceschopnosti a flexibilitě;
10. vyzývá Komisi, aby poskytla relevantní informace o analýze opatření na zavedení „Pkw-Maut“, jež nově navrhly německé orgány, a o jejich souladu s právem EU, které má k dispozici generální ředitelství pro mobilitu a dopravu (GR MOVE)
11. upozorňuje na to, že stejná výše poplatků za použití stejných silnic pro všechny uživatele je zásadní podmínkou pro to, aby byly silniční poplatky nediskriminační; zdůrazňuje, že každý vnitrostátní systém výběru mýtného, který přímo diskriminuje na základě státní příslušnosti nebo se pojí s vnitrostátními daňovými opatřeními, jichž mohou využívat pouze státní příslušníci dané země, např. s odpočtem z vnitrostátní daně z motorových vozidel, takže jeho cílem je především výběr poplatků od zahraničních uživatelů, porušuje zásadu nediskriminace zakotvenou v článku 18 Smlouvy o fungování EU; připomíná, že úkolem Komise jakožto strážkyně Smluv je dohlížet na to, aby byly právní předpisy po jejich přijetí řádně provedeny a uplatňovány;
12. vyzývá Komisi, aby Parlamentu předložila svou dohodu s německou vládou, upřesnila hlavní rozdíly oproti vnitrostátním právním předpisům, jež byly předloženy Soudnímu dvoru, a zdůvodnila, proč je tato dohoda v souladu s ustanoveními Smlouvy a práva EU;
13. zastává názor, že německý systém výběru mýtného („Pkw-Maut“) z prosince 2016 stále obsahuje prvky, které jsou v rozporu s unijním právem a porušují základní principy Smluv, zejména diskriminaci na základě státní příslušnosti;
14. zdůrazňuje, že jsou nutná společná pravidla, která by pro systémy zpoplatnění silnic pro všechny typy vozidel v Evropské unii stanovila soudržný, spravedlivý, nediskriminační a harmonizovaný rámec;
15. naléhavě vyzývá Komisi, aby revizi právních předpisů a harmonizovaného rámce

týkající se eurozámky a evropské služby elektronického mýtného (EETS) využila ke stanovení takového rámce a aby sledovala a podporovala řádné uplatňování těchto předpisů;

16. poukazuje na to, že pro usnadnění přeshraniční dopravy je zásadní interoperabilita systémů elektronického výběru mýtného, a že jednají-li členské státy samy za sebe, vytvářejí tak roztržitost a narušují jednotný evropský dopravní prostor;
17. žádá Komisi, aby poskytla veškeré právní a technické údaje o dohodě, kterou dne 1. prosince 2016 uzavřeli předseda Komise a německý ministr dopravy a digitální infrastruktury, a aby objasnila všechna relevantní právní a politická hlediska vysvětlující, proč byla dohoda ze dne 1. prosince 2016, jež stále neukládá žádnou dodatečnou zátěž německým občanům, a nepřímo tedy diskriminuje na základě státní příslušnosti, shledána jako dostatečný důvod k tomu, aby se pozastavilo řízení o porušení Smlouvy vedené proti Německu, které bylo zahájeno na základě naprosto stejných námitek týkajících se diskriminace, a aby o tom náležitě informovala Parlament;
18. vyzývá Komisi, aby řízení pečlivě sledovala;
19. vyzývá Komisi, aby do každé fáze řízení zapojila prostřednictvím strukturovaného dialogu i Parlament;
20. pověřuje svého předsedu, aby předal toto usnesení Radě a Komisi.