



Dokument na schôdzu

B8-0180/2017

8.3.2017

NÁVRH UZNESENIA

predložený na základe otázky na ústne zodpovedanie B8-0201/2017

v súlade s článkom 128 ods. 5 rokovacieho poriadku

o schválení revidovaného plánu Nemecka na zavedenie cestného mýta
Komisiou
(2017/2526(RSP))

Karima Delli

v mene Výboru pre dopravu a cestovný ruch

Návrh uznesenia Európskeho parlamentu o schválení revidovaného plánu Nemecka na zavedenie cestného mýta Komisiou (2017/2526(RSP))

Európsky parlament,

- so zreteľom na bielu knihu Komisie s názvom Plán jednotného európskeho dopravného priestoru – vytvorenie konkurencieschopného dopravného systému efektívne využívajúceho zdroje,
- so zreteľom na nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1315/2013 z 11. decembra 2013 o usmerneniach Únie pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete a o zrušení rozhodnutia č. 661/2010/EÚ¹,
- so zreteľom na oznámenie Komisie z 20. júla 2016 o európskej stratégii pre nízkoemisnú mobilitu (COM(2016)0501),
- so zreteľom na skutočnosť, že nemecký Spolkový snem prijal 27. marca 2015 návrh zákona o zavedení infraštruktúrneho poplatku za používanie spolkových ciest (Entwurf eines Gesetzes zur Einführung einer Infrastrukturabgabe für die Benutzung von Bundesfernstraßen) a druhý zákon o zmene zákona o dani z motorových vozidiel a zákona o dani z poistenia (Zweites Gesetz zur Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes und des Versicherungsteuergesetzes),
- so zreteľom na skutočnosť, že nemecký Spolkový snem prijal 8. mája 2015 zákon o zavedení infraštruktúrneho poplatku za používanie spolkových ciest (Gesetz zur Einführung einer Infrastrukturabgabe für die Benutzung von Bundesfernstraßen) a druhý zákon o zmene zákona o dani z motorových vozidiel a zákona o dani z poistenia (Zweites Gesetz zur Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes und des Versicherungsteuergesetzes),
- so zreteľom na postup v prípade nesplnenia povinnosti, ktorý začala Komisia 18. júna 2015 v súvislosti so zavedením nového režimu úhrad za používanie ciest pre osobné vozidlá (tzv. Pkw-Maut),
- so zreteľom na dohodu z 1. decembra 2016 medzi predsedom Komisie a nemeckým ministrom pre dopravu a digitálnu infraštruktúru týkajúcu sa nemeckého systému cestného mýta,
- so zreteľom na smernicu Európskeho parlamentu a Rady 1999/62/ES zo 17. júna 1999 o poplatkoch za používanie určitej dopravnej infraštruktúry ťažkými nákladnými vozidlami² a jej nadchádzajúcu revíziu v rámci cestnej iniciatívy Komisie v roku 2017,
- so zreteľom na smernicu Európskeho parlamentu a Rady 2004/52/ES z 29. apríla 2004

¹ Ú. v. EÚ L 348, 20.12.2013, s. 1.

² Ú. v. ES L 187, 20.7.1999, s. 42.

o interoperabilite elektronických cestných mýtnych systémov v spoločenstve¹ a jej nadchádzajúcu revíziu v rámci cestnej iniciatívy Komisie v roku 2017,

- so zreteľom na zásadu nediskriminácie zakotvenú v článku 8 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (ZFEÚ) a v práve EÚ, ktorou sa zakazuje diskriminácia z dôvodu štátnej príslušnosti,
 - so zreteľom na otázku Komisii o schválení revidovaného plánu Nemecka na zavedenie cestného mýta Komisiou (O-000152/2016 – B8-0201/2017),
 - so zreteľom na návrh uznesenia Výboru pre dopravu a cestovný ruch,
 - so zreteľom na článok 128 ods. 5 a článok 123 ods. 2 rokovacieho poriadku
- A. keďže v súčasnosti sa skúma súlad plánovaného nemeckého systému cestného mýta pre ľahké úžitkové vozidlá so zavedenými opatreniami Európskej únie;
 - B. keďže systém úhrad, ktorý sa priamo alebo nepriamo odvíja od štátnej príslušnosti, je diskriminačný, odporuje hlavným zásadám Európskej únie, bráni cezhraničnej mobilite a oslabuje európsky jednotný trh;
 - C. keďže plánovaný nemecký mýtny systém je pravdepodobne v rozpore so zásadou nediskriminácie, zásadou „používateľ platí“ a zásadou „znečisťovateľ platí“;
 - D. keďže vnútroštátne mýtné systémy, ktorými sa zavádzajú poplatky priamo alebo nepriamo sa odvíjajúce od štátnej príslušnosti, by mohli byť v rozpore s právom EÚ;
 - E. keďže vnútroštátne mýtné systémy majú predovšetkým negatívny dosah na občanov v pohraničných regiónoch, ktorí sa musia vyrovnávať s rôznymi mýtnymi systémami a so súvisiacimi nákladmi, bránia voľnému toku cezhraničnej dopravy a vytvárajú zbytočné prekážky pri prehlbovaní európskej integrácie;
 - F. keďže následná dodatočná administratívna záťaž by priniesla vyššie náklady a pravdepodobne aj netransparentné postupy, čím by sa znížili plánované dodatočné prostriedky pre investície do infraštruktúry;
1. uznáva, že doprava je kľúčové odvetvie z hľadiska hospodárskeho rastu, pretože zabezpečuje efektívnu a cenovo dostupnú mobilitu občanov a tovaru v rámci Únie aj mimo jej hraníc;
 2. poukazuje na to, že Komisia a členské štáty by mali náležite investovať do dopravnej infraštruktúry;
 3. naliehavo žiada Komisiu, aby vykonávala zavedené opatrenia, stanovené medziiným v bielej knihe o doprave z roku 2011;
 4. zdôrazňuje, že spoplatňovanie cestnej infraštruktúry môže zohrávať významnú úlohu pri modálnom prechode a financovaní údržby a rozvoja udržateľnej, bezpečnej, spoľahlivej, efektívnej a progresívnej cestnej infraštruktúry v Európskej únii;

¹ Ú. v. EÚ L 166, 30.4.2004, s. 124.

5. zdôrazňuje, že systémy úhrad za používanie ciest pre všetky druhy motorových vozidiel by mali byť elektronické a založené na vzdialenosti, pričom by mali rešpektovať zásady, podľa ktorých platí používateľ a znečisťovateľ, ako je stanovené v politikách a právnych predpisoch EÚ, s cieľom zaručiť internalizáciu externých nákladov súvisiacich s cestnou dopravou;
6. poukazuje na to, že treba dosiahnuť lepšiu kvalitu služieb v rámci cestnej infraštruktúry, najmä z hľadiska bezpečnosti, ako aj značné zníženie preťaženia;
7. nabáda Komisiu, aby pri navrhovaní nových právnych predpisov, napríklad pri revízii smernice „Eurovignette“, zohľadnila externé náklady vyplývajúce zo zmeny klímy a nehôd, na ktoré sa nevzťahuje poisťné krytie; zdôrazňuje tiež, že právne predpisy o internalizácii externých nákladov sa musia uplatňovať na všetky cesty a vylúčiť nespravodlivú hospodársku súťaž medzi rôznymi druhmi dopravy;
8. poukazuje na to, že prebiehajúci postup v prípade nesplnenia povinnosti začatý proti Nemecku, v rámci ktorého sa rieši nepriama diskriminácia z dôvodu štátnej príslušnosti, je až do odvolania pozastavený bez riadneho právneho zdôvodnenia, a to na základe neformálnej politickej dohody medzi predsedom Komisie a nemeckým ministrom pre dopravu a digitálnu infraštruktúru;
9. zdôrazňuje, že v záujme zabezpečenia ďalšieho rozvoja a integrity európskeho jednotného trhu by zavedenie vnútroštátnych systémov úhrad za používanie ciest nemalo brániť prístupu na trh, rastu, konkurencieschopnosti a flexibilitu dopravy a cezhraničných prevádzkovateľov dopravy v EÚ;
10. vyzýva Komisiu, aby poskytla a zverejnila relevantné informácie, ktorými disponuje Generálne riaditeľstvo pre mobilitu a dopravu, týkajúce sa analýzy nových opatrení nemeckých orgánov v súvislosti s mýtom pre osobné autá a jeho súladu s právom EÚ;
11. zdôrazňuje, že kľúčovou požiadavkou pre nediskriminačné spoplatnenie ciest je zásada, aby všetci používatelia platili za použité tých istých ciest rovnakú úhradu; zdôrazňuje, že každý vnútroštátny systém úhrad za používanie ciest, ktorý priamo diskriminuje na základe štátnej príslušnosti alebo je spojený s vnútroštátnymi daňovými opatreniami výhodnými iba pre príslušníkov daného štátu, ako je odpočet z vnútroštátnej dane z motorových vozidiel, a teda má za cieľ vyberať poplatky v prvom rade od zahraničných používateľov, predstavuje porušenie zásady nediskriminácie zakotvenej v článku 18 ZFEÚ; pripomína, že Komisia ako strážkyňa zmlúv musí monitorovať správne vykonávanie a uplatňovanie práva po jeho prijatí;
12. vyzýva Komisiu, aby Parlamentu predložila dohodu, ktorú uzatvorila s nemeckou vládou, a poukázala na hlavné odlišnosti vo vnútroštátnych predpisoch, ktoré boli napadnuté na Súdnom dvore, a odôvodnila ich súlad s ustanoveniami zmluvy a práva EÚ;
13. zastáva názor, že nemecký systém cestného mýta (tzv. Pkw-Maut) z decembra 2016 stále obsahuje prvky, ktoré predstavujú porušenie práva Únie a základných zásad zmlúv, najmä diskriminácie na základe štátnej príslušnosti;
14. zdôrazňuje potrebu spoločných pravidiel na vytvorenie súdržného, spravodlivého,

nediskriminačného a harmonizovaného rámca pre systémy úhrad za používanie ciest pre všetky druhy vozidiel v Európskej únii;

15. dôrazne žiada Komisiu, aby zväžila revíziu právnych predpisov a harmonizovaného rámca v súvislosti s Eurovignette a Európskou službou elektronického výberu mýta ako príležitosť na nastolenie takéhoto rámca a aby monitorovala a podporovala náležité presadzovanie týchto právnych predpisov;
16. poukazuje na to, že interoperabilita systémov elektronického výberu mýta sa rozhodujúcim spôsobom podieľa na uľahčovaní cezhraničnej dopravy a že členské štáty, ktoré konajú samostatne, spôsobujú roztrieštenosť a obmedzovanie jednotného európskeho dopravného priestoru;
17. žiada, aby Komisia poskytla všetky právne a technické podrobnosti dohody z 1. decembra 2016 medzi predsedom Komisie a nemeckým ministrom pre dopravu a digitálnu infraštruktúru a aby objasnila všetky predmetné právne a politické hľadiská toho, prečo sa dohoda z 1. decembra 2016, ktorá nemeckým používateľom stále neukladá dodatočné zaťaženie, a teda zachováva nepriamu diskrimináciu na základe štátnej príslušnosti, považuje za dostatočný základ na pozastavenie postupu v prípade nesplnenia povinnosti, ktorý bol proti Nemecku začatý práve z dôvodu tých istých obáv z diskriminácie, a aby Parlament o celej záležitosti náležite informovala;
18. vyzýva Komisiu, aby tento proces dôkladne monitorovala;
19. vyzýva Komisiu, aby Parlament prostredníctvom štruktúrovaného dialógu zapájala do každej etapy tohto procesu;
20. poveruje svojho predsedu, aby postúpil toto uznesenie Rade a Komisii.