

2017. március 15., szerda

P8_TA(2017)0084

Németország útdíj bevezetésére vonatkozó felülvizsgált tervének bizottsági jóváhagyása**Az Európai Parlament 2017. március 15-i állásfoglalása Németország útdíj bevezetésére vonatkozó felülvizsgált tervének bizottsági jóváhagyásáról (2017/2526(RSP))**

(2018/C 263/13)

Az Európai Parlament,

- tekintettel a Bizottság „Útiterv az egységes európai közlekedési térség megvalósításához – Úton egy versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszer felé” című fehér könyvére (COM(2011)0144),
- tekintettel a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó uniós iránymutatásokról és a 661/2010/EU határozat hatályon kívül helyezéséről szóló, 2013. december 11-i 1315/2013/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletre ⁽¹⁾,
- tekintettel „Az alacsony kibocsátású mobilitás európai stratégiája” című, 2016. július 20-i bizottsági közleményre (COM(2016)0501),
- tekintettel az „Entwurf eines Gesetzes zur Einführung einer Infrastrukturabgabe für die Benutzung von Bundesfernstraßen” című jogalkotási javaslat és a „Zweites Gesetz zur Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes und des Versicherungsteuergesetzes” a német Bundestag általi, 2015. március 27-i elfogadására,
- tekintettel a „Gesetz zur Einführung einer Infrastrukturabgabe für die Benutzung von Bundesfernstraßen” és a „Zweites Gesetz zur Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes und des Versicherungsteuergesetzes” a német Bundesrat általi, 2015. május 8-i jóváhagyására,
- tekintettel a Bizottság által a személygépkocsikra Németországban bevezetendő új úthasználatidíj-rendszer („Pkw-Maut”) miatt 2015. június 18-án indított kötelezettségszegési eljárásra,
- tekintettel a 2016. december 1-jén a Bizottság elnöke és a Német Közlekedési és Digitális Infrastrukturális Minisztérium között a német útdíjrendszerre („Pkw-Maut”) vonatkozóan létrejött megállapodásra,
- tekintettel a nehéz tehergépjárművekre egyes infrastruktúrák használatáért kivetett díjakról szóló, 1999. június 17-i 1999/62/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvre ⁽²⁾ és annak a közúti közlekedésre vonatkozó, 2017. évi bizottsági kezdeményezés részeként a közeljövőre tervezett felülvizsgálatára,
- tekintettel a Közösségen belüli elektronikus útdíjszedési rendszerek átjárhatóságáról szóló, 2004. április 29-i 2004/52/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvre ⁽³⁾ és annak a közúti közlekedésre vonatkozó, 2017. évi bizottsági kezdeményezés részeként a közeljövőre tervezett felülvizsgálatára,
- tekintettel a megkülönböztetésmentességnek az Európai Unió működéséről szóló szerződés (EUMSZ) 18. cikkében rögzített elvére és az állampolgárság alapján történő megkülönböztetés uniós jogban foglalt tilalmára,

⁽¹⁾ HL L 348., 2013.12.20., 1. o.⁽²⁾ HL L 187., 1999.7.20., 42. o.⁽³⁾ HL L 166., 2004.4.30., 124. o.

2017. március 15., szerda

- tekintettel a Németország útdíj bevezetésére vonatkozó felülvizsgált tervének bizottsági jóváhagyásáról a Bizottsághoz intézett kérdésre (O-000152/2016 – B8-0201/2017),
 - tekintettel a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság állásfoglalási indítványára,
 - tekintettel eljárási szabályzata 128. cikkének (5) bekezdésére és 123. cikkének (2) bekezdésére,
- A. mivel jelenleg vizsgálat tárgyát képezi, hogy a könnyű személy- és haszongépjárművekre vonatkozóan bevezetni tervezett német úthasználatdíj-rendszer összhangban áll-e a jelenlegi európai uniós politikákkal;
- B. mivel a közvetlenül vagy közvetve az állampolgárságon alapuló visszatérítési rendszer diszkriminatív, ellentétes az Európai Unió alapelveivel, akadályozza a határokon átnyúló mobilitást, és gyengíti az európai egységes piacot;
- C. mivel a tervezett német útdíjrendszer ellentétes lehet a megkülönböztetésmentesség elvével, valamint „a fogyasztó fizet” és „a szennyező fizet” elvvel;
- D. mivel a közvetlenül vagy közvetve az állampolgárságon alapuló díjakat bevezető nemzeti útdíjrendszerek ellentétesek lennének az uniós joggal;
- E. mivel a nemzeti útdíjrendszerek különösen kedvezőtlen hatást gyakorolnak a határ menti régiókban élő, több különböző útdíjrendszerrel és az azok költségeivel szembesülő polgárookra, akadályozzák a határokon átnyúló közlekedés szabad áramlását, és szükségtelen akadályokat gördít a további európai integráció elé;
- F. mivel az ebből eredő igazgatási többletterhek magasabb költségeket és esetlegesen átláthatatlan eljárásokat eredményeznének, ami csökkentené az infrastrukturális beruházásokra szánt többletforrásokat;
1. elismeri, hogy a közlekedés alapvető fontosságú ágazat a gazdasági növekedés szempontjából, mert az Európai Unión belül és kívül biztosítja a polgárok és az áruk hatékony és megfizethető mobilitását;
 2. hangsúlyozza, hogy a Bizottságnak és a tagállamoknak elegendő forrást kellene a közlekedési infrastruktúrára fordítaniuk;
 3. nyomatékosan kéri a Bizottságot, hogy hajtsa végre a jelenlegi politikákat, többek között a közlekedésről szóló 2011. évi fehér könyvben foglaltak szerint;
 4. hangsúlyozza, hogy a közúti infrastruktúra díjkötelessé tétele létfontosságú szerepet játszhat a modális váltásban és a fenntartható, biztonságos, hatékony és jövőorientált európai uniós közúti infrastruktúra karbantartásának és fejlesztésének finanszírozásában;
 5. hangsúlyozza, hogy a bármely gépjárműre vonatkozó úthasználatdíj-rendszereknek elektronikusaknak és távolságalapúaknak kell lenniük, és az uniós politikákban és uniós jogszabályokban rögzítettek szerint meg kell felelniük „a fogyasztó fizet” és „a szennyező fizet” elvnek annak érdekében, hogy biztosítsák a közúti közlekedéssel összefüggő külső költségek internalizálását;
 6. rámutat, hogy a közúti infrastruktúra vonatkozásában javítani kell a szolgáltatás minőségét, különös tekintettel a biztonságra és a szűk keresztmetszetek jelentős csökkentésére;
 7. arra ösztönzi a Bizottságot, hogy amennyiben új jogszabályra, például az Eurovignette-irányelv felülvizsgálatára tesz javaslatot, építse be az éghajlatváltozásból és az olyan balesetekből eredő külső költségeket, amelyekre a biztosítások nem terjednek ki; hangsúlyozza továbbá, hogy a külső költségek internalizálására vonatkozó jogszabályok hatályának valamennyi közútra ki kell terjednie, és ki kell zárnia a különböző közlekedési módok közötti tisztességtelen versenyt;
 8. rámutat, hogy a Németországgal szemben indított, az állampolgárságon alapuló közvetett megkülönböztetést érintő kötelezettségmegszegési eljárást a Bizottság elnöke és a Német Közlekedési és Digitális Infrastrukturális Minisztérium közötti informális politikai megállapodás révén, megfelelő jogi indokolás nélkül „függesztették fel” ideiglenesen;
 9. hangsúlyozza, hogy a nemzeti úthasználatdíj-rendszerek bevezetése nem akadályozhatja az Unióban működő fuvarozók és nemzetközi fuvarozók piacra jutását, növekedését, versenyképességét és rugalmasságát, biztosítandó az európai egységes piac további fejlődését és integrálását;

2017. március 15., szerda

10. felhívja a Bizottságot, hogy bocsássa rendelkezésre és tegye közzé a Mobilitáspolitikai és Közlekedési Főigazgatóság (DG MOVE) vonatkozó információit a német hatóságok által ismertetett, a „Pkw-Mautra” vonatkozó új intézkedések elemzéséről és azok uniós joggal való összeegyeztethetőségéről;
 11. hangsúlyozza, hogy a megkülönböztetésmentes úthasználati díjakkal szembeni egyik alapvető követelmény az, hogy ugyanazon utak használatáért valamennyi fogyasztó ugyanolyan díjat fizessen; hangsúlyozza, hogy bármely olyan úthasználatidő-rendszer, amely állampolgársági alapon közvetlen megkülönböztetést alkalmaz, vagy amely kizárólag a saját állampolgárok számára előnyös adóügyi intézkedésekkel párosul – például a nemzeti gépjárműadóból való levonás révén, azaz ha a díjakat elsősorban a külföldi fogyasztókra terheli –, a megkülönböztetésmentesség EUMSZ 18. cikkében rögzített elve megsértésének minősül; emlékeztet arra, hogy a Bizottságnak a Szerződések őreként a jogszabály elfogadása után nyomon kell követnie annak megfelelő végrehajtását és alkalmazását;
 12. felhívja a Bizottságot, hogy ismertesse a Parlamenttel a német kormánnyal kötött megállapodást, kiemelve a Bíróság elé terjesztett nemzeti jogszabályhoz képesti főbb különbségeket, és az arra vonatkozó indokolást, hogy az milyen módon egyeztethető össze a Szerződés rendelkezéseivel és az uniós joggal;
 13. úgy véli, hogy a német útdíjszedési rendszer („Pkw-Maut”) a 2016. decemberi állás szerint még mindig tartalmaz olyan elemeket, amelyek az uniós jog megsértésének minősülnek, és amelyek sértik a Szerződések alapelveit, különösen az állampolgárságon alapuló megkülönböztetés tekintetében;
 14. hangsúlyozza, hogy közös szabályokra van szükség annak érdekében, hogy az Európai Unión belül a járművek valamennyi típusát érintő úthasználatidő-rendszerekre vonatkozóan következetes, tisztességes, megkülönböztetésmentes és harmonizált keret jöjjön létre;
 15. nyomatékosan kéri a Bizottságot, hogy az Eurovignette-re és az európai elektronikus útdíjszedési szolgáltatásra vonatkozó jogi szabályozás és harmonizált keret felülvizsgálatát tekintse egy ilyen keret kidolgozására irányuló lehetőségnek, és hogy kövesse nyomon és mozgítsa elő e jogszabály megfelelő végrehajtását;
 16. rámutat, hogy az elektronikus útdíjszedési rendszerek kölcsönös átjárhatósága kulcsfontosságú szerepet játszik a határokon átnyúló közlekedésben, és hogy a tagállamok önálló fellépésük esetén szétaprózódást okoznak és akadályozzák az egységes európai közlekedési térség működését;
 17. kéri, hogy a Bizottság bocsássa rendelkezésre a Bizottság elnöke és a Német Közlekedési és Digitális Infrastrukturális Minisztérium között 2016. december 1-jén létrejött megállapodás valamennyi jogi és technikai részletét, és ismertesse az összes azzal kapcsolatos jogi és politikai szempontot, hogy a 2016. december 1-jei megállapodást – amely nem hárít többletterheket a német fogyasztókra és ezáltal fenntartja az állampolgárságon alapuló közvetett megkülönböztetést – miért tekintették elegendő alapnak a Németországgal szembeni kötelezettségszegési eljárás felfüggesztésére, amelyet pontosan ugyanazon diszkriminációs aggályok miatt indítottak, továbbá hogy a Parlamentet arról a továbbiakban is megfelelően tájékoztassa;
 18. kéri a Bizottságot, hogy kísérje szoros figyelemmel e folyamatot;
 19. kéri a Bizottságot, hogy a Parlamentet a folyamat valamennyi lépéséről rendszeresen tájékoztassa strukturált párbeszéd révén;
 20. utasítja elnökét, hogy továbbítsa ezt az állásfoglalást a Tanácsnak és a Bizottságnak.
-