

Stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru k návrhu směrnice Evropského parlamentu a Rady, kterou se mění směrnice 1999/62/ES o výběru poplatků za užívání určitých pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly

(KOM(2008) 436 v konečném znění – 2008/0147 (COD))

(2010/C 255/17)

Zpravodaj: **pan DANTIN**

Dne 28. srpna 2008 se Rada, v souladu s čl. 71 odst. 1 Smlouvy o založení Evropského společenství, rozhodla konzultovat Evropský hospodářský a sociální výbor ve věci

návrhu směrnice Evropského parlamentu a Rady, kterou se mění směrnice 1999/62/ES o výběru poplatků za užívání určitých pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly

KOM(2008) 436 v konečném znění – 2008/0147 (COD).

Specializovaná sekce Doprava, energetika, infrastruktura a informační společnost, kterou Výbor pověřil přípravou podkladů na toto téma, přijala stanovisko dne 12. listopadu 2009. Zpravodajem byl pan DANTIN.

Na 458. plenárním zasedání, které se konalo ve dnech 16. a 17. prosince 2009 (jednání dne 17. prosince), přijal Evropský hospodářský a sociální výbor následující stanovisko 218 hlasy pro, 16 hlasů bylo proti a 9 členů se zdrželo hlasování.

1. Závěry a doporučení

1.1 Odvětví dopravy hraje klíčovou úlohu při zajišťování mobility a sociálního a hospodářského rozvoje Evropské unie. Zlepšování sítě dopravní infrastruktury musí reagovat na výzvy růstu a udržitelnosti.

1.2 Na evropské úrovni je věnována velká pozornost dopadům změny klimatu, ochraně životního prostředí a všem otázkám souvisejícím se zdravím a sociální prosperitou ve spojení s účinným využíváním dopravy.

1.2.1 Z tohoto hlediska Výbor připomíná, že současné právní předpisy Společenství zakazují internalizaci externích nákladů do mýtného na tranzitních komunikacích členským státům, které si ji přejí. Připomíná, že jiný stát, který je blízký EU a střetává se s obdobnými problémy, již uplatňuje tuto politiku internalizace externích nákladů a přechodu k jiným druhům dopravy, což může být za určitých podmínek přínosné jak z ekonomického, tak z environmentálního hlediska.

1.3 Komise již dlouho pracuje na přípravě mechanismů, které by napomohly měření a internalizaci externích nákladů na dopravu. Řídí se strategií, jež spočívá ve „správném stanovení cen za dopravu tak, aby lépe zohledňovaly náklady na skutečné užívání vozidel, vlaků, letadel nebo lodí z hlediska znečištění, přetížení dopravy a změny klimatu“ (KOM(2008) 436 v konečném znění/2, 1.1. Odůvodnění a cíle návrhu).

1.4 Na pozadí globalizace trhů a i když je konkurenceschopnost silniční dopravy a výrobků důležitým parametrem, je Výbor toho názoru, že uplatnění zásady „znečišťovatel platí“, kterou schvaluje stejně jako snahu o obecný zájem, musí vést k tomu, že tato konkurenceschopnost bude podporována opatřeními, jejichž

cílem je zejména snížit znečištění životního prostředí, emise hluku, škody napáchané na krajině, sociální náklady a náklady na zdraví, nepřímé náklady vzniklé při nehodách, dopravní přetížení atd., které způsobují významné ekonomické náklady, jež nesou místní orgány a tedy evropští občané. EHSV přitom může kladně přijmout návrh směrnice, avšak v zájmu důslednosti s tou podmínkou, že Evropská komise zohlední připomínky, které Výbor vyslovil ve svém stanovisku z července 2009 ke strategii pro internalizaci vnějších nákladů (1).

EHSV opakuje svůj souhlas s opatřeními Evropské komise zaměřenými na podporu komodality dopravy včetně multimodální dopravy.

1.5 S ohledem na skutečnost, že územní, hospodářská a sociální soudržnost je jedním z cílů Komise, internalizace externích nákladů prostřednictvím výběru poplatků za užívání určitých pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly umožní členským státům snížit řadu nákladů plynoucích z následků znečištění a problémů uvedených v odstavci 1.4, ať již mají centrální geografickou polohu, či se nacházejí na okraji. Případné snížení konkurenceschopnosti silniční dopravy, jež by z toho vyplývalo, je třeba posoudit z globálního hlediska, v rámci obecného zájmu, o nějž je třeba usilovat, a vzhledem k ekonomickým přínosům plynoucím z omezení následků souvisejících především se znečištěním a přetížením sítě.

Internalizace by rovněž měla umožnit dodržování tří prvků Lisabonské strategie – hospodářského, sociálního a ekologického – v oblasti dopravy tím, že usnadní jejich realizaci. Tento nový zdroj by k nim měl přispět.

(1) Úř. věst. C 317, 23.12.2009, s. 80.

1.5.1 Výbor si přeje, aby byl na úrovni Společenství vytvořen rámec pro vyčíslení externích nákladů. Žádný členský stát by neměl mít možnost jej odmítnout. Tento rámec by měl zahrnovat řadu obecných podmínek, které by měly v určitém rozmezí splňovat poplatky, jež budou naúčtovány za účelem kompenzace externích nákladů. Poplatky, jež by měly být zaplacený, by se měly vztahovat k používání a nikoli k vlastnění dopravních prostředků. (2)

1.6 Změna uvedené směrnice napomáhá plánování opatření na zintenzivnění výzkumu za účelem ekologičtější silniční dopravy: inteligentní dopravní systém (3), motory, pohonné hmoty, nosnost, povrch vozovky atd.

1.7 Je také důležité poukázat na to, že pokud se Evropská unie rozhodne provádět politiku vybírání poplatků za externí náklady, bude třeba ji uplatňovat na všechny druhy dopravy.

1.8 I přes to, že směrnice 2006/38/ES byla zavedena teprve nedávno, považuje Výbor stejně jako Rada a Parlament za nezbytné, aby tato směrnice byla změněna, a stala se tak účinnější. V této souvislosti EHSV soudí, že návrh projednávané směrnice, vypracovaný na podnět Evropského parlamentu, je vhodný.

1.9 Provádění určitých opatření akčního plánu pro logistiku v odvětví silniční nákladní dopravy včetně využití inteligentních komunikačních systémů přímo spojených s uplatněním dopravních opatření v projektu Galileo nepochybně pomůže komplexně snížit externí náklady na dopravu.

1.10 Výbor se domnívá, že dopravci jsou sice v současnosti znevýhodněni tím, že nesou náklady vzniklé přetížením dopravy, které negativně ovlivňuje výkonnost dopravy, nicméně veškerá opatření zaměřená na snížení tohoto přetížení (která jsou z části předmětem zkoumané směrnice) ve svém konečném důsledku povedou ke zlepšení výkonnosti silniční dopravy a jiných druhů dopravy.

1.11 Zisky plynoucí z poplatků musí být použity na zlepšení kvality odvětví dopravy, pokud jde o environmentální, sociální a hospodářskou výkonnost.

1.12 Výbor považuje za nezbytné používání elektronického mytného, aby bylo možné zavést zpoplatnění za užívání komunikací, přičemž je zapotřebí, aby mezi různými stávajícími systémy v EU fungovala interoperabilita.

1.13 Výbor se domnívá, že směrnice musí podněcovat členské státy, aby v souladu se společně stanovenými kritérii braly zřetel na množství emisí skleníkových plynů u vozidel, na něž se vztahuje zpoplatnění za užívání komunikací, a na úsilí vyvinuté na jejich snížení.

1.14 Podle studie posouzení dopadů, kterou provedla Komise, je důležité přihlídnout k vlivům internalizace na hospodářství jako celek, a to ať se jedná o výhody či přímé a nepřímé náklady, a co se týče dopadu na náklady zboží převáženého jak v rámci Evropské unie, tak při dovozu či vývozu.

2. Úvod

2.1 Populace Evropské unie činí 497 milionů, pokrývá plochu 4 324 782 km² a čítá 294 milionů vozidel (4). Potřebuje udržitelnou dopravu, aby vyřešila své potřeby mobility. Evropská unie je hlavní světovou hospodářskou silou, na kterou připadá více než 18 % celkového dovozu a vývozu. Obchodní vztahy jsou jádrem hospodářského a sociálního rozvoje každé moderní společnosti, a proto je třeba nalézt způsob, jak sladit rozvoj a udržitelnost.

2.2 Internalizace je přístup, který určuje externí náklady dopravních prostředků způsobené přetížením dopravy, hlukem, znečištěním ovzduší a změnou klimatu a zajišťuje, aby ceny, které uživatelé dopravy platí, odrážely sociální náklady. Je to způsob uplatnění zásady „znečišťovatel platí“, které Evropský parlament požadoval.

2.3 Internalizaci externích nákladů již Komise analyzovala a stanovila v zelené knize z roku 1995 a bílé knize z roku 1998. Bílá kniha z roku 2001 a přezkum v polovině období z roku 2006 potvrdily úmysl Komise zavést účinné poplatky za používání pozemních komunikací.

2.4 V roce 1993 byla schválena první směrnice o výběru poplatků za užívání pozemních komunikací, známá jako směrnice o eurozámce.

2.5 Tato směrnice byla později pozměněna směrnicí 1999/62/ES o výběru poplatků za užívání určitých pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly.

2.5.1 Článek 10 směrnice 2001/14 stanoví pro železnice povinné používání (prostřednictvím provedení) opatření přijatých pro jiné způsoby dopravy.

2.6 Do 10. června 2008 měly členské státy přijmout nezbytné právní, regulační a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu se směrnicí 2006/38/ES o výběru poplatků za užívání pozemních komunikací.

(2) Viz stanovisko uvedené v poznámce pod čarou 1.

(3) Úř. věst. C 277, 17.11.2009, s. 85.

(4) Dle statistických údajů GR pro energetiku a dopravu pro rok 2006 tvoří vozový park ve 27 členských státech EU 30 837 000 motocyklů, 229 954 000 osobních vozidel, 797 900 autobusů a 32 249 000 nákladních automobilů.

2.7 V roce 2006 vyzval Evropský parlament a Rada Komisi, aby do června 2008 ⁽⁵⁾ předložila „všeobecně použitelný, transparentní a srozumitelný model pro hodnocení externích nákladů u všech druhů dopravy, který bude sloužit jako základ pro budoucí výpočty poplatků za používání dopravní infrastruktury“. Navíc „musí být k tomuto modelu připojena analýza dopadů internalizace externích nákladů u všech druhů dopravy a strategie zavádění tohoto modelu pro všechny druhy dopravy“.

2.8 V červenci 2008 Komise předložila legislativní balíček o dopravě šetrnější k životnímu prostředí, který obsahuje kromě návrhu směrnice, který je předmětem stanoviska, sdělení Radě a Parlamentu, které zahrnovalo model a strategii, jejichž cílem bylo správné stanovení cen za dopravu tak, aby lépe zohledňovaly náklady na skutečné užívání vozidel, vlaků, letadel nebo lodí z hlediska znečištění, přetížení dopravy a změny klimatu, a sdělení o opatřeních na snížení hluku ze železniční dopravy. Strategické sdělení, již uváděné Evropským parlamentem a Radou, je základní součástí obou dodatečných návrhů.

2.9 Projednávaná směrnice je směrnici, jež harmonizuje výběr mýtného a členské státy **nenutí, avšak umožňuje jim**, aby zavedly internalizaci některých externích nákladů (přetížení, hluk, znečištění), **pokud si to přejí**.

Členským státům zvláště umožní uzpůsobovat výši mýtného podle přetížení, a tedy lépe rozložit provoz tím, že dopravcům nabídnou nižší mýtné, aby je povzbudily k jízdě mimo dopravní špičku. Ekonomické dopady tohoto uzpůsobení mýtného by měly být pozitivní jak pro silniční dopravu, tak pro odesílatele.

2.10 Je namístě poznamenat, že návrh směrnice nebrání členským státům v tom, aby zavedly v městských oblastech mýtné.

3. Obecné připomínky

3.1 Jak již Výbor uvedl ve svých předchozích stanoviscích, souhlasí se zásadou „znečišťovatel platí“ a s jejím uplatněním, které

(5) Článek 11 směrnice 2006/38/ES Do 10. června 2011 předloží Komise Evropskému parlamentu a Radě zprávu o provádění a účincích této směrnice, přičemž přihledne k technologickému rozvoji a vývoji hustoty silničního provozu, včetně používání vozidel nad 3,5 tuny a pod 12 tun, a vyhodnotí její dopad na vnitřní trh, včetně dopadu na ostrovní, špatně přístupné a okrajové regiony Společenství, na úroveň investic v tomto odvětví a na přínos směrnice k cílům udržitelné dopravní politiky.

Členské státy zašlou Komisi nezbytné údaje pro zprávu do 10. prosince 2010.

Poté, co přezkoumá všechny možnosti včetně nákladů spojených s životním prostředím, hlukem, dopravní neprůjezdností a zdravím, předloží Komise do 10. června 2008 všeobecně použitelný, transparentní a srozumitelný model pro hodnocení všech externích nákladů, který bude sloužit jako základ pro budoucí výpočty poplatků za pozemní komunikace. K tomuto modelu se přiloží analýza dopadů internalizace externích nákladů na všechny druhy dopravy a strategie postupného zavedení tohoto modelu pro všechny druhy dopravy. Ke zprávě a modelu se případně přiloží návrhy Evropskému parlamentu a Radě na další revizi této směrnice.

je předmětem projednávané směrnice. Uplatnění této zásady a snaha o obecný zájem evropských občanů, který z ní plyne, jsou středem zájmu Výboru, co se tohoto tématu týče. Výbor je toho názoru, že v souladu s logikou zásady „znečišťovatel platí“ je při jejím uplatňování třeba omezovat dopady externích nákladů silniční dopravy na společnost a životní prostředí, jež jsou předmětem projednávané směrnice, a zároveň hledat nová řešení.

V tomto ohledu Výbor uznává úsilí, které Komise vynaložila při přípravě svých návrhů, a vítá analýzu každé iniciativy, k jejímž cílům patří zlepšení udržitelnosti dopravy, což by se projevilo v lepší sociální, environmentální a hospodářské situaci v Evropské unii. EHSV přitom může kladně přijmout návrh směrnice, avšak v zájmu důslednosti s tou podmínkou, že Evropská komise zohlední připomínky, které Výbor vyslovil ve svém stanovisku z července 2009 ke strategii pro internalizaci vnějších nákladů ⁽⁶⁾. Jak správně zdůrazňuje, navrhovaný systém vybírání poplatků by povzbudil provozovatele dopravy, aby využívali vozidla šetrnější k životnímu prostředí, volili méně zatížené trasy, optimalizovali náklad na svých vozidlech a konečně i racionálněji využívali komunikace financované místními orgány z daní tak, aby se **snížilo jejich zatížení**.

3.2 V protikladu s možnými dopady při provádění směrnice Výbor uvažuje o možných důsledcích návrhu změny směrnice 1999/62/ES pro postavení evropských výrobců na celosvětových trzích. Přál by si, aby se Komise tomuto bodu věnovala.

Výbor se v každém případě domnívá, že obecný a kolektivní zájem musí být středem snah, a z tohoto pohledu budou moci být případné nevýhody spojené s internalizací nákladů vyváženy výhodami, zejména v oblasti snížení znečištění životního prostředí, emisí hluku, škod napáchaných na krajině a sociálních nákladů (např. nákladů na zdraví, nepřímých nákladů vzniklých při nehodách), které způsobují významné ekonomické náklady pro společnost, a tím i pro evropské občany. To je předmětem zkoumané směrnice.

3.3 I přes to, že směrnice 2006/38/ES byla zavedena teprve nedávno, má Výbor stejně jako Rada a Parlament za to, že je nutné ji změnit tak, aby byla účinnější.

EHSV se za tímto účelem domnívá, že projednávaný návrh směrnice vypracovaný z podnětu Evropského parlamentu je příhodný.

Kromě toho Evropské unii umožňuje vyslat důležitý signál trhu s cílem zlepšit hospodářskou a environmentální výkonnost, jež je nezbytná k dosažení cílů, které si EU sama stanovila v rámci „energetického balíčku“.

(6) Viz poznámku pod čarou 1.

3.4 Výbor je přesvědčen, že Komise by měla zajistit, aby vnitřní trh fungoval bez problémů a aby nedocházelo k narušení hospodářské soutěže mezi podniky v odvětví dopravy v členských státech. Musí zajistit i územní, hospodářskou a sociální soudržnost.

Zavedení poplatků za využívání komunikací bude znamenat změny v sazbách pro okrajové a tranzitní země, které budou čelit zvýšeným nákladům na dovoz a vývoz zboží, jež však nebudou odpovídat nákladům, které v současné době vyvstávají v souvislosti se znečištěním životního prostředí, zhoršením komunikací, dopravním přetížením, ohrožením zdraví občanů a životního prostředí. EHSV si je nicméně vědom toho, že na integrovaném trhu dochází k volnému pohybu zboží čistě na základě nabídky a poptávky mezi periferií a středem či naopak v závislosti na okolnostech. Zpoplatnění používání komunikací pro všechny silniční dopravce je tedy v Unii pro podnikatele známkou rovnoprávnosti, neboť se má za to, že její náklady nese nakonec vždy konečný spotřebitel.

3.5 Výbor si je vědom toho, že ze všech nepříznivých důsledků silniční dopravy lze pouze jednu část přičíst dopravě zboží.

Z toho důvodu by měl existovat komplexní přístup k výběru poplatků.

3.6 Výbor se domnívá, že Komise musí v souladu se směrnicí předložit co nejdříve model pro hodnocení všech externích nákladů doplněný analýzou dopadů internalizace externích nákladů pro všechny druhy dopravy a také strategii pro obecné a postupné uplatňování modelu na všechny druhy dopravy a vyloučit opatření, která by narušila hospodářskou soutěž mezi nimi a řádné uplatňování komodality.

3.7 Jak nastínil přezkum evropské dopravní politiky z roku 2006, pro optimalizaci evropských logistických řetězců, pro dosažení větší účinnosti a šetrnosti veškerých druhů dopravy k životnímu prostředí, a tedy i pro zajištění udržitelnější dopravy, také prostřednictvím komodality⁽⁷⁾, je zapotřebí celá řada politických nástrojů na úrovni ES a členských států.

S ohledem na to je Výbor přesvědčen, že pracovní program Komise by měl paralelně s obsahem této směrnice klást větší důraz na souběžná doplňková pozitivní opatření, například na pobídky k nákupu vozidel nepoškozujících životní prostředí, ke spotřebě alternativních paliv, k investicím do výzkumu, technologického rozvoje a inovací, ke spolupráci mezi různými druhy dopravy, na podporu využívání veřejné dopravy, na provádění politik vzdělávání v oblasti silniční bezpečnosti a technik úsporné jízdy, na regulaci a harmonizaci omezení dopravního provozu prostřednictvím koridorů pro volný pohyb na evropské úrovni, jež by zabraňovaly přetížení dopravy a umělým překážkám, což by přispělo ke zlepšování situace pracovníků v mezinárodní přepravě a umožňování jejich návratu domů.

(7) „Komodalita“ znamená účinné využívání různých druhů dopravy provozovaných samostatně nebo v rámci multimodální integrace v evropském dopravním systému za účelem dosažení optimálního a udržitelného využití zdrojů.

3.8 Výbor by si přál, aby bylo uplatňování funkčního obsahu této směrnice doprovázeno rozvojem multimodální dopravy, aby se realizovalo skutečně alternativní řešení k využívání silnic.

3.9 Výbor si uvědomuje skutečnost, že dopravci jsou v současnosti penalizováni tím, že nesou náklady vzniklé přetížením dopravy, které negativně ovlivňují produktivitu dopravy. Veškerá opatření zaměřená na snížení tohoto přetížení (která jsou z části předmětem zkoumané směrnice) ve svém konečném důsledku povedou ke zvýšení produktivity dopravy.

Výbor v tomto bodě zdůrazňuje význam nákladů v důsledku přetížení dopravy – tento problém **by mohly** členské státy řešit v rámci mýtného za externí náklady navrhovaného Komisí. Náklady v souvislosti s přetížením dopravy totiž představují 1,1 % HDP EU⁽⁸⁾. Pokud nebudou přijata žádná nová opatření, odhaduje se, že v roce 2020 bude přetíženo 29 % evropské silniční sítě, což bude mít negativní dopady na spotřebu pohonných hmot (při silném přetížení je spotřeba o 10 až 30 % vyšší)⁽⁹⁾ a emise CO₂. Přetíženost dopravy představuje 42 % externích nákladů na silniční dopravu. Těžká nákladní vozidla jsou známa tím, že na městských silnicích způsobují až 3,5krát větší přetížení než osobní vozidla⁽¹⁰⁾.

3.10 Výbor se domnívá, že výnosy z poplatků musí být použity na zlepšení kvality odvětví dopravy, pokud jde o environmentální, sociální a hospodářskou výkonnost.

Při použití příjmů z výběru poplatků za externí náklady je třeba zvláště zdůraznit zlepšení pracovních podmínek řidičů, zejména pomocí výstavby bezpečných parkovišť, která by jim poskytovala vhodné podmínky pro odpočinek, a zlepšení stavu vozového parku prostřednictvím investic do výzkumu a vývoje. Kromě toho je nutné usnadnit dodržování sociálně právních předpisů.

V tomto smyslu by do směrnice mohla být zařazena zmínka o sociálních aspektech, v níž by mohly být podrobně uvedeny dopady uplatnění vybraných prostředků na zlepšení pracovních podmínek řidičů.

3.11 EHSV žádá Komisi o stanovení přiměřených opatření, aby dopravci mohli náklady, které vzniknou výběrem poplatků na základě provádění směrnice, vyúčtovat svým zákazníkům. Cílem je zde to, aby nesli skutečné náklady na přepravu zboží, ne aby se zhoršily sociální podmínky pracovníků v dopravě.

(8) Evropská komise – Sdělení o dopravě šetrnější k životnímu prostředí.

(9) Evropská komise – Posouzení dopadů internalizace vnějších nákladů, s. 55.

(10) Organizace EC Delft – studie IMPACT.

3.12 Výbor souhlasí s Komisí v tom, že použití systémů elektronického mýtného má oproti tradičním stanovištím pro výběr mýtného zásadní význam pro to, aby nebyla narušována plynulost provozu s důsledky pro všechny uživatele a zabránilo se nepříznivým účinkům na místní životní prostředí díky vytváření kolon na místech pro výběr mýtného. Z tohoto hlediska bude třeba věnovat zvláštní pozornost zaměstnancům, kteří by přišli o práci z důvodu zavedení elektronických systémů. Tato pozornost se bude muset zaměřit zejména na hledání alternativních pracovních příležitostí v dané spádové oblasti zaměstnanosti a na zavedení odborné přípravy, která by byla případně nezbytná.

4. Konkrétní připomínky

4.1 Výbor vítá, že mýtné a poplatky za užívání nebudou zahrnovat jakýkoli druh diskriminace, ale že bude vždy uplatňována stejná zásada za účelem racionalizace jejich využití a předcházení tomu, aby tato vozidla působila zbytečné náklady společnosti jako celku.

4.2 Výbor je přesvědčen, že vlády musí přikládat mnohem větší význam územnímu plánování obcí, aby se sladila životaschopnost s komunikačními potřebami veřejnosti a nedocházelo k rozšiřování měst podél pozemních komunikací mezi nimi. Kromě toho je třeba podporovat výzkum využívání technicky dokonalých povrchů pozemních komunikací, které sníží znečištění hlukem ku prospěchu veřejnosti.

4.3 Protože předcházení velkému dopravnímu přetížení a znečištění je důležitý sociální cíl, je Výbor přesvědčen, že je třeba analyzovat druhy vozidel, která vytvářejí překážky, abychom získali

přesnější představu o oblastech, v nichž jsou třeba opatření k minimalizaci dopadů.

4.4 Výbor vítá skutečnost, že výši poplatku za externí náklady má stanovovat orgán nezávislý na organizaci, která má na starosti správu a výběr všech těchto poplatků nebo jejich části. Je však třeba zajistit vysoký stupeň objektivity.

4.5 Výbor je přesvědčen, že je správné, aby byly veškeré přírůžky vyplývající z internalizace nákladů spojených s pozemními komunikacemi v horských oblastech použity pro financování výstavby prioritních projektů evropského významu, které budou podporovat komodalitu a které budou představovat alternativu v oblasti kombinované dopravy pro ten druh dopravy, který přispívá k financování komunikací.

4.6 Výbor považuje za opodstatněné, aby v případě, že při kontrole není řidič schopen předložit doklady o vozidle nezbytné ke zjištění emisní třídy EURO vozidla, mohly členské státy uplatnit mýtné do výše nejvyšší použitelné sazby za předpokladu, že bude možná následná náprava příslušnou kompenzací za převyšující účtovanou částku.

4.7 Výbor souhlasí s rozdílným přístupem k vozidlům v závislosti na znečištění či hluku, které způsobují.

4.8 Výbor kladně hodnotí skutečnost, že ukládání mýtného a vybírání poplatků za užívání je pojato tak, aby co nejméně narušovalo plynulost provozu. Kromě toho se domnívá, že je nezbytné odstranit sníženou průchodnost, která se nyní vyskytuje na určitých hraničních přechodech, kde je vybíráno mýtné.

V Bruselu dne 17. prosince 2009

předseda
Evropského hospodářského a sociálního výboru
Mario SEPI

PŘÍLOHA KE STANOVISKU

Evropského hospodářského a sociálního výboru

Tento pozměňovací návrh, který získal alespoň čtvrtinu odevzdaných hlasů, byl předložen k hlasování a během diskuse byl zamítnut:

Odstavec 3.9**Upravit následovně**

„Výbor si uvědomuje skutečnost, že [...].“

Výbor v tomto bodě zdůrazňuje význam nákladů v důsledku přetížení dopravy – tento problém **by mohly** členské státy řešit v rámci mýtného za externí náklady navrhovaného Komisí. Náklady v souvislosti s přetížením dopravy totiž představují 1,1 % HDP EU ⁽¹⁾. Pokud nebudou přijata žádná nová opatření, odhaduje se, že v roce 2020 bude přetíženo 29 % evropské silniční sítě, což bude mít negativní dopady na spotřebu pohonných hmot (při silném přetížení je spotřeba o 10 až 30 % vyšší) ⁽²⁾ a emise CO₂. Přetíženost dopravy představuje 42 % externích nákladů na silniční dopravu. Těžká nákladní vozidla jsou známa tím, že na městských silnicích způsobují až 3,5krát větší přetížení než osobní vozidla ⁽³⁾. Předpoklad, že nákladní vozidlo potřebuje v průměru 3,5krát více prostoru než osobní automobil, zohledňuje část odpovědnosti každého vozidla za přetížení dopravy v závislosti na silničním prostoru, který zabírá.“

Odůvodnění

Podle poznámky pod čarou věta „Těžká nákladní vozidla jsou známa tím, že na městských silnicích způsobují až 3,5krát větší přetížení než osobní vozidla“ pochází z materiálu organizace EC Delft – studie IMPACT, ačkoli neudává příslušné číslo strany. Dotyčná věta v této studii (uvedená členy, kteří předložili tento pozměňovací návrh, a nacházející se na začátku strany 34) však zní: „**Tento přístup zohledňuje odpovědnost za přetížení sítě proporcčně k potřebnému silničnímu prostoru**“, což je něco zcela jiného. Vyškrtnutí textu se jeví jako lepší řešení nežli převzetí věty z této studie, neboť předchozí věty se týkají silniční dopravy jako celku, zatímco tato věta ze studie se týká pouze jednoho nákladního vozidla. Uvedený text se týká pouze běžného výpočtu a silničního prostoru, který zabírá nákladní vozidlo. Přetížení je však způsobeno nedostatečnou kapacitou infrastruktury při určitém provozu osobních automobilů a nákladních vozidel společně v určitý časový okamžik nebo při neobvyklých událostech, jako jsou nehody či špatné počasí. Kapacita infrastruktury záleží na intenzitě či poměru osobních automobilů a nákladních vozidel (údaje Eurostatu pro EU 27: podíl nákladních vozidel zdaleka nedosahuje 20 %; existuje okolo 230 milionů osobních automobilů a pouze 34 milionů autobusů a nákladních vozidel). Také podíl nehod způsobených nákladními vozidly představoval v průměru za období 1996–2006 pouhých 13 %, z čehož jen zlomek byl v důsledku přetížení.

Hlasování:

Hlasy pro: 91

Hlasy proti: 138

Hlasování se zdrželo: 10

⁽¹⁾ Evropská komise – Sdělení o dopravě šetrnější k životnímu prostředí.

⁽²⁾ Evropská komise – Posouzení dopadů internalizace vnějších nákladů, s. 55.

⁽³⁾ Organizace EC Delft – studie IMPACT.