

Stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru k „Návrhu smernice Európskeho parlamentu a Rady, ktorý upravuje smernicu 1999/62/CE, ktorá sa týka spoplatnenia nákladných automobilov za používanie vybraných druhov infraštruktúry“

(COM(2003) 448 final - 2003/0175 COD)

(2004/C 241/16)

Dňa 12. septembra 2003 sa Rada v súlade s článkom 17 Zmluvy o založení Európskeho spoločenstva, rozhodla obrátiť na Európsky hospodársky a sociálny výbor vo veci „Návrhu smernice Európskeho parlamentu a Rady upravujúcej smernicu 1999/62/CE, ktorá sa týka spoplatnenia nákladných automobilov za používanie vybraných druhov infraštruktúry“

Špecializovaná sekcia pre dopravu, energetiku, infraštruktúru a informačnú spoločnosť, poverená spracovaním materiálov Výboru v danej oblasti, prijala svoje stanovisko dňa 10. mája 2004 (spravodajca: M. J. SIMONS).

Na svojom 409. plenárnom zhromaždení, ktoré sa uskutočnilo 2. a 3. júna 2004 (schôdza z 3. júna) Európsky hospodársky a sociálny výbor prijal toto stanovisko počtom 109 hlasov za, 82 proti a 7 hlasujúcich sa hlasovania zdržalo.

1. Úvod

1.1 23. júla 2003 Európska komisia schválila návrh pozmeňujúci smernicu 1999/62/CE, nazývanú tiež „Euronálepková smernica“.

1.2 Týmto Komisia reagovala na žiadosti Európskych rád z Kodane z 12. a 21. marca 2003, ktoré ju vyzvali na predloženie návrhu týkajúceho sa „novej euronálepčkovej smernice“ najneskôr do konca prvého polroku 2003.

1.3 Tento návrh okrem iného spĺňa želania Európskeho parlamentu, ktorý potvrdil potrebu tarifikácie infraštruktúry pri schválení správy o záveroch Bielej knihy z 12. februára 2003.

1.4 Tento návrh smernice má preto za cieľ hlavne zdokonaľiť odčítavanie nákladov spätých s využívaním infraštruktúry užívateľmi. Takisto umožňuje, viac ako „euronálepková smernica“ aplikáciu princípu, podľa ktorého „užívateľ musí platiť podľa nákladov, ktoré spôsobí spoločnosti“, pretože navrhovaný systém umožňuje rozlišovanie daní podľa typu vozidla, miesta a času.

1.5 Sledovaným cieľom nie je v žiadnom prípade zvýšiť celkovú výšku daní a poplatkov v sektore dopravy, ale získať lepší prehľad o situácii preto, aby zavedené ceny lepšie odrážali náklady spojené s jednotlivými druhmi využitia.

1.6 V tomto štádiu Komisia spoplatňuje len využívanie infraštruktúry cestnej dopravy pre nákladné automobily. Má výlučné právo spätne predkladať smernice, ktoré sa týkajú tarifikácie užívania infraštruktúry v leteckom, riečnom a námornom sektore; uprednostnila by, ak by členské štáty

a veľkomestá vypracovali konkrétne stanovisko k otázke vozidiel patriacich súkromným osobám.

1.7 Čo sa týka sektoru železníc, Komisia pripomína, že táto tarifikácia je už zavedená v prvom železničnom balíku.

2. Všeobecné pripomienky

2.1 Výbor podporuje návrh Komisie, ktorého cieľom je pozmenenie „euronálepčkovej smernice“ 1999/62/CE o spoplatňovaní nákladných automobilov pri užívaní určitej infraštruktúry, keďže lepšie umožňuje aplikovať princíp, podľa ktorého užívateľa musia platiť za náklady, ktoré spôsobia spoločnosti.

2.2 Podľa názoru Výboru, druhá výhoda návrhu zmeny tohto stanoviska je, že sa usiluje o zastavenie rozrastajúcej sa mozaiky systémov vyberania daní, ktoré sa začínajú objavovať v členských štátoch.

2.3 Výbor sa domnieva, že predsavzatia Komisie sú príliš ambiciózne: nazdáva sa, že sa jej v jednom návrhu zmeny smernice 1999/62/CE podarí naraz vyriešiť šesť rôznych problémov. Ide o tieto:

— v niektorých štátoch je prispievanie vozidiel registrovaných v zahraničí na krytie nákladov spojených s infraštruktúrou nedostačujúce;

— súčasná rozličnosť národných systémov pre vyberanie poplatkov v rámci EÚ a chýbajúce spoločné princípy;

- financovanie dopravnej infraštruktúry;
- vplyv nákladov spojených so zápchami;
- vplyv nákladov spojených dopravnými nehodami;
- vplyv nákladov spojených s ochranou životného prostredia.

2.4 Bolo by to po prvýkrát, keby takýto pokus bol úspešný. Bolo by to ešte utopickejšie vzhľadom na fakt, že vplyv nákladov na tri posledné ciele je heterogénny a že predpokladá prístup radikálne odlišný od prístupu použitého na prvé tri ciele.

2.5 Ako už Výbor podotkol vo svojom stanovisku ku Bielej knihe (COM(1998) 466 final) (1), princíp podľa ktorého „užívateľ platí podľa nákladov, ktoré spôsobí“ môže byť aplikovaný len vtedy, ak si človek dokáže urobiť dostatočný prehľad o relatívnej váhe, ktorá sa má prideliť rôznym časťam nákladov a ak sú všetky spôsoby dopravy postavené na rovnakú úroveň. Výbor sa okrem toho nazdáva, že skôr ako sa pristúpi k zavedeniu princípu „užívateľ – platca“, bude potrebná jasná dohoda o finančnej neutralite, ktorá bude použitá pri tejto operácii a o spôsobe, ktorým by bola táto neutralita zaručená. Výbor tu predpokladá početné problémy, pretože v niektorých krajinách je možnosť kompenzácie samozrejmejšia, inými slovami, čiastočné alebo celkové zrušenie poplatkov pre motorové vozidlá bude jednoznačne nedostatočné, prinajmenšom dovtedy, kým bude existovať povinná spodná hranica na úrovni Spoločenstva.

2.6 K tomuto sa pripája vysoká rozdielnosť medzi nariadeniami a celkovými národnými systémami, napriek tomu, že model nie je rovnaký.

2.7 Návrh Komisie ponúka prostredie, ktoré umožňuje členským štátom zaviesť systém pre spoplanovanie nákladných automobilov celkovej maximálnej hmotnosti prekračujúcej 3,5 tony. Ide tu o rozšírenie poľa pôsobnosti. V súčasnej platnej „euronálepkovvej smernici“ je horná hranica stanovená na 12 ton. Podľa názoru Výboru, vzhľadom na to, že náklady spojené s dopravou ako napr. bezpečnosť, dopravné zápchy, protihlukové bariéry sú zahrnuté v akčnom pláne návrhu a vzhľadom na to, že turistické vozidlá a dodávkové autá alebo malé nákladné autá s hmotnosťou nižšou ako 3,5 ton prispievajú k týmto nákladom, tieto vozidlá musia takisto spadať do pôsobnosti návrhu stanoviska. Presne toto hovorí Komisia vo svojej bielej knihe z roku 2001 nazvanej „Politika Spoločenstva v oblasti dopravy do roku 2010: hodina rozhodnutí.“ Aj keď Komisia sformulovala viacero pozmeňujúcich návrhov, ktoré úplne nepokrývajú pôsobnosť upravovaného nariadenia, a aj keď už nie je dôvod na odmietanie rozšírenia smernice na malé nákladné automobily, dodávkové autá a turistické vozidlá, Výbor zastáva názor, že by bolo vhodné nasledovať výzvu Komisie v prospech špecifického prístupu pre každý členský štát a pre každé mesto ohľadom tohto konkrétneho bodu, berúc do úvahy obzvlášť odchýlky medzi jednotlivými krajinami. Tento pozmeňujúci návrh preto nie je určený na zavedenie tohto typu prepravy, t.j. turistických vozidiel a nákladných áut s celkovou hmotnosťou nižšou ako 3,5 tony.

2.8 Ak bude Komisia naďalej tvrdiť, že na dobré fungovanie vnútorného trhu stačí vydať zákony týkajúce sa nákladných vozidiel s výnimkou turistických vozidiel, z politických dôvodov tým riskuje, že podkope vedecký systém, na ktorom spočívajú výpočty nákladov na infraštruktúru. Bolo by logické zachovať súčasnú hranicu 12 ton pre kamióny. Tak ako to konštatuje Komisia vo svojej dôvodovej správe, podiel najľahších nákladných vozidiel v cezhraničnej doprave je taký obmedzený, že jeho vplyv na fungovanie vnútorného trhu a na turistické vozidlá je zanedbateľný.

2.9 Výbor a Komisia sa domnievajú, že každý užívateľ infraštruktúry musí vynahradiť náklady, ktoré spôsobí spoločnosti, podľa podmienok uvedených v bode 2.3, a hlavne, že tento princíp môže byť aplikovaný iba ak bude možné utvoriť si vhodný obraz o relatívnej dôležitosti, ktorá sa má prideliť rôznym nákladovým položkám. Výbor takisto pripúšťa, že kamiónová doprava je prvý element sektora cestnej dopravy, ktorého sa týka tento princíp. Zároveň sa však domnieva, že táto úvaha sa musí rovnako uplatňovať pri všetkých zložkách sektora cestnej dopravy tak ako aj pri ďalších druhoch dopravy.

2.10 Návrh Komisie však žiadnym spôsobom nemení voliteľný charakter iných poplatkov, ako napr. euronálepkových alebo systém vyberania cestných poplatkov a systém zdaňovania užívateľov. Výbor sa domnieva, že táto možnosť voľby neprispieva ku transparentnosti. Členským štátom prináleží právo vybrať si medzi systémom vyberania mýta alebo systémom zdaňovania užívateľov. Okrem iného, interoperabilita systému vyberania poplatkov je pre Výbor nevyhnutnou podmienkou.

2.11 Pôsobnosť návrhu sa vzťahuje na transeurópsku cestnú sieť, ako aj na ďalšie časti hlavnej cestnej siete, situované v bezprostrednej blízkosti diaľnic. Takisto, na cestách druhej triedy, ktoré samé o sebe nie sú rozhodujúce pre dobré fungovanie vnútorného trhu, je možné vyberať mýto alebo poplatky, hoci v tomto konkrétnom prípade nariadenie nepodlieha tejto smernici. Výbor si je vedomý faktu, že pozmeňujúci návrh článku 7 podľa princípu subsidiarity nezakazuje vyberanie mýta alebo daní na iných cestách. Výbor obhajuje tento prístup vzhľadom na to, že hlavná cestná sieť je ešte stále málo rozvinutá, hlavne v prístupujúcich krajinách, ktoré sa budú prirodzene musieť prispôbiť platnej legislatíve a existujúcim postupom v tejto oblasti.

2.12 Komisia vo svojom návrhu vytvára priame prepojenie medzi budúcim zdaňovaním užívateľov, investíciami do infraštruktúry a ich údržbou. Takisto má za cieľ zabrániť tomu, aby členské štáty používali vybrané poplatky na dopĺňanie svojich pokladníc. Návrh smernice poskytuje tiež niekoľko ukazovateľov, čo sa týka spôsobu kalkulácie zdaňovania užívateľov. Výbor to víta, pretože takto budú užívatelia infraštruktúry vedieť, že poplatky, ktoré zaplatia budú použité na investície do tejto infraštruktúry.

(1) Stanovisko EHSV k Bielej knihe Komisie: Spravodlivé poplatky za používanie infraštruktúry: Etapovitý prístup pre vytvorenie spoločného rámca v oblasti tarifikačie dopravnej infraštruktúry v EU, Ú. v. ES C 116 z 28. apríla 1999.

2.13 Komisia presadzuje, že v niektorých výnimočných prípadoch môže byť zvyšovanie mýta do výšky 25 % použité na financovanie novej dopravnej infraštruktúry európskeho významu v tom istom dopravnom koridore alebo v tom istom regióne, v obzvlášť citlivých regiónoch, podľa presne stanovených podmienok a po konzultácii s Komisiou. Podľa Výboru by mala byť táto možnosť použitá veľmi opatrne a bolo by vhodné nevynechať žiadnu dopravnú infraštruktúru. V tomto ohľade, s cieľom zaručiť efektívnu realizáciu projektu, na ktorý sa mýto vyberá, je vhodné vyplácať tieto príjmy hneď po ich vybratí na účet Spoločenstva a previesť ho bez úrokov na daný členský štát, keď je projekt zrealizovaný.

2.14 Na záver, Komisia vo svojom návrhu odporúča, aby každý členský štát vytvoril jeden alebo viac nezávislých orgánov kontroly infraštruktúry s cieľom kontrolovať náklady cestnej dopravy ako aj príjmy z mýta a práva využívať infraštruktúru. Výbor vyjadruje svoj súhlas s vytvorením nezávislých národných orgánov, ktoré podľa zmluvy patrí do kompetencie Komisie, keďže ide o úlohu komunitárneho charakteru.

2.15 V záujme zrozumiteľnosti by bolo vhodné presne uviesť v dôvodoch návrhu pozmeňujúcejho smernicu 1999/62/CE, že prináleží členským štátom, nezávisle od akéhokoľvek systému vyberania poplatkov alebo riadiaceho orgánu, dozerať na udržiavanie cestnej siete v dobrom stave. Opravy a údržba infraštruktúry ostávajú naďalej v právomoci úradov členských štátov.

3. Konkrétne pripomienky

3.1 Návrh Komisie vytvára spojenie medzi spolpatnením používania infraštruktúry pre cestnú dopravu a nákladmi na jej výstavbu, prevádzku, údržbu a rozvoj. Obmedzuje zohľadnenie nákladov potrebných pre výstavbu novej infraštruktúry. Novou infraštruktúrou rozumieme infraštruktúru, ktorá má menej ako pätnásť rokov. Komisia chce tiež vylúčiť z pôsobnosti smernice náklady na výstavbu, ktoré už boli pokryté. Výbor súhlasí s touto lehotou, ktorú považuje za vyhovujúcu.

3.2 „Investičnými nákladmi“ Komisia rozumie hlavne náklady na infraštruktúru, ktorej účelom je znížiť škodlivé vplyvy spojené s hlukom (protihlukové bariéry pozdĺž diaľnic). Výbor chce však poznamenať, že náklady generované znížením škodlivých vplyvov hluku a teda výstavbou protihlukových bariér, sú spôsobované z väčšej časti kategóriami užívateľov diaľnice, ktorí nespádajú do pôsobnosti smernice.

Treba teda pristúpiť k spravodlivému rozdeleniu výrobných nákladov na tieto bariéry (panely) medzi jednotlivé kategórie používateľov cesty.

3.3 Komisia navrhuje tiež brať do úvahy náklady spojené s nehodami, ktoré nehradia poisťovne. Aj keď je to teoreticky správne, Výbor sa domnieva, že v praxi je toto opatrenie zložité z dôvodu veľkej nepresnosti výpočtov nepriamych vplyvov, akými sú napríklad škody a ujmy. V súčasnosti napríklad poisťovacie spoločnosti len zriedkavo preplácajú výdavky spojené so sociálnym zabezpečením.

Podľa názoru Výboru, primeraný prístup k nákladom spojeným s dopravnými nehodami predpokladá preskúmanie ich príčin. V tomto ohľade sa odvoláva na svoje stanovisko k oznámeniu Komisie, nazvanom „Európsky akčný program pre cestnú bezpečnosť – Zníženie obetí ciest v Európskej únii do roku 2010 na polovicu: spoločná zodpovednosť“⁽¹⁾.

3.4 Naproti tomu sa Výbor domnieva, že zahrnutie možnosti – voliteľnej pre členské štáty – použiť pojem „zápcha“ ako parameter pri výpočte spolpatnenia infraštruktúry nie je vhodné; okrem toho, že neexistuje definícia pojmu „zápcha“, tento jav je spôsobený najmä osobnou dopravou.

3.5 Výbor sa s Komisiou domnieva, že implementácia upravenej smernice nesmie zvýšiť sumu nákladov na sektor cestnej dopravy. Jednako sa však tiež domnieva, že čiastočné alebo úplné zrušenie poplatkov pre motorové vozidlá bude nedostatočné pre zaručenie fiškálnej neutrality. Ako logický následok tiež odporúča zníženie spotrebnej dane z nafty.

3.6 Výbor rovnako vyjadruje svoj súhlas s voliteľnou možnosťou, ktorá je daná členským štátom, aplikovať diferenciáciu taríf v závislosti od typu vozidla, jeho emisnej kategórie (klasifikácia „EURO“) a stupňa škôd, ktoré spôsobuje na cestnej sieti.

3.7 Na záver sa Výbor teší z úmyslu Komisie zosúladiť spolpatňovanie používania infraštruktúry, aby sa odstránila mozaika predpisov súčasných systémov pre mýto a vyberanie poplatkov.

4. Resumé a závery

4.1 Výbor sa teší z iniciatívy Komisie, ktorej cieľom je dostať sa k praktickej aplikácii princípu podľa ktorého „používateľ musí platiť v závislosti od nákladov, ktoré spôsobuje spoločnosti“.

4.2 Sa však domnieva, že návrh Komisie je príliš ambiciózny: prostredníctvom jednotného návrhu úpravy smernice 1999/62/CE snaží sa vyriešiť príliš veľa rozličných problémov.

⁽¹⁾ Stanovisko EHSV, Ú. v. EÚ 80 z 30. marca 2004, s. 77. Už existuje široká zbierka dôkazných prvkov, čo sa týka vhodných hodnôt v oblasti externých nákladov. Napríklad, štúdia UNITE, ktorú financovala Európska komisia popisuje súčasný stav v tejto oblasti a robí závery, že aj keď niet jednotnosti ohľadom „správnych“ hodnôt, pojmy skryté náklady, ako aj metodika sú všeobecne akceptované.

4.3 V svojom stanovisku k bielej knihe (COM(1998) 466 final), Výbor už uviedol, že aplikácia princípu, podľa ktorého „platí práve používateľ“ je možná len ak sme sa dopracovali k vyhovujúcej predstave relatívnej dôležitosti, ktorú treba pripísať jednotlivým nákladovým položkám a ak sú všetky spôsoby dopravy zrovnoprávnené.

4.4 Jedno z východísk Komisie je, že tarifikácia infraštruktúry nesmie viesť ani k vyberaniu nových poplatkov, ani k ich zvyšovaniu. To je dôvod prečo navrhuje členským štátom získať kompenzáciu prostredníctvom úplného alebo čiastočného zrušenia ročného poplatku za vozidlá. Výbor pozoruje, že mnohé krajiny už dosiahli maximálnu úroveň v spoločnosti alebo ju postupne dosahujú, a že možnosti kompenzácií sa ukazujú nedostatočné. Fiškálna neutralita môže byť teraz garantovaná len prostredníctvom súčasného zníženia spotrebnej dane z nafty.

4.5 Okrem toho, Výbor konštatuje, že veľká rozdielnosť, ktorá v súčasnosti charakterizuje národné predpisy a systémy žiaľ zabraňuje realizácii cieľa, ktorý stanovila Komisia, t.j. zosúladiť metódy spoplatnenia používania infraštruktúry.

4.6 Výbor sa domnieva, že zdôvodnenie Komisie nie je koherentné, keď na jednej strane tvrdí, že hranica musí byť znížená pre vozidlá s maximálnou celkovou hmotnosťou 3,5 tony a že na druhej strane zahŕňa do svojho návrhu prvky, akými sú náklady spojené s dopravnými zápchami, s dopravnými nehodami a so škodami spôsobenými na životnom prostredí, vylúčiac z pôsobnosti smernice osobné vozidlá, ktoré spôsobujú veľkú časť týchto nákladov.

4.7 Komisia v svojom návrhu vytvára priame spojenie medzi budúcim spoplatnením infraštruktúry a investíciami do nej. Príjmy musia byť určitým spôsobom opätovne investované do sektoru, z ktorého pochádzajú a nie použité pre naplnenie štátnych pokladníc. Výbor v tomto ohľade vyjadruje svoj súhlas s pozíciou Komisie.

4.8 Podľa stanoviska Výboru musia byť poplatky vyberané v sektore cestnej dopravy spojené s nákladmi na vytvorenie,

prevádzku, údržbu a rozšírenie siete infraštruktúry. Nákladmi na vytvorenie rozumieme náklady spojené s vytváraním novej infraštruktúry. Novou dopravnou infraštruktúrou tu rozumieme infraštruktúru, ktorá má menej než pätnásť rokov. Výbor sa môže pripojiť k tomuto primeranému prístupu, aby sa zabránilo tomu, že existujúca infraštruktúra, náklady na ktorú sú už odpísané, bola znovu vzatá do úvahy.

4.9 Komisia v svojom návrhu nevyklučuje možnosť používať príjmy zo zvýšenia spoplatnenia používania infraštruktúry na financovanie investičných nákladov pre nové dopravné infraštruktúry európskeho významu v rovnakom dopravnom koridore alebo v rovnakom regióne, v regiónoch, ktoré sú osobitne citlivé (zraniteľné) a to do výšky 25 %, za presne stanovených podmienok. Podľa názoru Výboru musí byť táto možnosť využívaná s najväčšou opatrnosťou a netreba vylúčiť žiadnu dopravnú infraštruktúru. V tomto prípade je potrebné dať tieto príjmy na účet Spoločenstva a počkať kým bude projekt dokončený.

4.10 Výbor vyjadruje svoj súhlas s tým, že sa návrh Komisie vzťahuje na RTE a prvky hlavnej siete, ktoré sa nachádzajú v ich bezprostrednej blízkosti, ale tiež (aj keď to nespadá priamo do pôsobnosti) druhotné cesty, ktoré nie sú nevyhnutné pre správne fungovanie vnútorného trhu, ako aj s návrhom na vytvorenie nezávislého orgánu pre správu infraštruktúry v každom členskom štáte, aby sme sa dostali k správnejmu rozdeleniu nákladov a príjmov pochádzajúcich z mýta a spoplatnenia infraštruktúry.

4.11 Nakoniec, Výbor je skeptický, čo sa týka zahrnutia nákladových prvkov spojených s dopravnými zápchami, s dopravnými nehodami a škodami spôsobenými na životnom prostredí z nasledujúcich dôvodov: a) tieto náklady sú spôsobené z väčšej časti osobnými vozidlami, na ktoré sa smernica nevzťahuje; b) neexistuje žiadna analýza príčin dopravných nehôd; c) nemáme k dispozícii žiadnu definíciu citlivých zón.

Brusel, 3. júna 2004

Predseda

Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru

Roger BRIESCH

PRÍLOHA

k stanovisku Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru

Nasledujúce zmeny a doplnenia získali aspoň štvrtinu hlasov, ale boli zamietnuté väčšinou hlasov (článok 39.2 vnútorného poriadku).

Odstavce 2.3, 2.4 2.5, 2.6, 2.7 a 2.8

Vymazať tieto odstavce a nahradiť ich nasledujúcim textom:

„2.3 Výbor zastáva názor, že Komisia nie je dostatočne ambiciózna. Pre náklady na infraštruktúru a pre environmentálne a sociálne náklady, akými sú škody spôsobené na cestách a na životnom prostredí, dopravné nehody, zdravie a dopravné zápchy by sa mal aplikovať spravodlivý a účinný systém. Všetky tieto náklady by mali byť odhadované na vedeckom základe. Preto by bolo treba, aby smernica definovala spoločnú metodiku, ako aj harmonogram, určený pre členské štáty pre zahrnutie všetkých externých nákladov do výpočtu mýtného. Bolo by treba povoliť členským štátom, ktoré už pristúpili k tejto operácii, aby okamžite pristúpili v vyberaní poplatkov. Navyše, internacionalizácia externých nákladov na dopravu zlepší obchodnú rentabilitu, bude stimulovať konkurencieschopnosť európskej ekonomiky a zníži znečisťovanie životného prostredia a zápchy cestných sietí“.

Výsledok hlasovania

Hlasy za: 11

Hlasy proti: 16

Zdržali sa hlasovania: 1

Odstavec 2.12

Vymazať dve posledné vety a nahradiť ich nasledujúcim textom:

„Výbor sa domnieva, že je potrebné rozšíriť tento prístup na všetku dopravnú infraštruktúru. Príjmy by nemali byť pripísané len cestnej doprave. Mohli by slúžiť na financovanie trvalých dopravných systémov, ako aj na lepšiu aplikáciu sociálnej legislatívy, ktorá sa týka pracovníkov sektoru cestnej dopravy“.

Výsledok hlasovania

Hlasy za: 11

Hlasy proti: 18

Zdržali sa hlasovania: 1

Odstavec 2.13

Vymazať dve posledné vety a nahradiť nasledujúcim textom:

„Výbor sa domnieva, že táto možnosť zvýšiť mýto do výšky 25 % by mohla byť v niektorých citlivých regiónoch veľmi nedostatočná. Preto navrhuje zdvihnúť hranicu zvýšenia mýtného tak, aby to umožnilo pokryť náklady na infraštruktúru v citlivých regiónoch“.

Výsledok hlasovania

Hlasy za: 1
Hlasy proti: 9
Zdržali sa hlasovania: 0

Odstavec 3.1

Upraviť takto:

„3.1 Návrh Komisie vytvára spojenie medzi spoplatnením používania infraštruktúry pre cestnú dopravu a nákladmi na jej výstavbu, prevádzku, údržbu a rozvoj. Obmedzuje zohľadnenie nákladov potrebných pre výstavbu novej infraštruktúry. Novou infraštruktúrou rozumieme infraštruktúru, ktorá má menej ako pätnásť rokov. Komisia chce tiež vylúčiť z pôsobnosti smernice náklady na výstavbu, ktoré už boli pokryté. Výbor súhlasí s touto lehotou, ktorú považuje za vyhovujúcu. Treba vzniknúť námietku k tejto úvahe, že úplné financovanie projektov, ktoré sa týkajú výstavby ciest sa počíta z dlhodobého hľadiska. Takto by krátky čas na amortizáciu následne vylúčil veľkú časť nákladov na projekty realizované až dosiaľ a vyústil v chybné zohľadnenie nákladov. Výbor zastáva tiež stanovisko, že štáty môžu zohľadniť náklady na výstavbu nezávisle od veku ich siete a spôsobov jej financovania“.

Výsledok hlasovania

Hlasy za: 12
Hlasy proti: 18
Zdržali sa hlasovania: 0

Odstavce 3.2, 3.3 a 3.4

Tieto odstavce vymazať.

Výsledok hlasovania

Hlasy za: 10
Hlasy proti: 17
Zdržali sa hlasovania: 0

Odstavec 4.2

Tento odstavec vymazať a nahradiť nasledujúcim textom:

„4.2 Výbor sa domnieva, že Komisia zabudla uvažovať so spoločnou metodikou, ktorá by vychádzala z vedeckého základu na jednej strane a z harmonogramu pre výpočet externých nákladov, spojených s používaním cestnej infraštruktúry na strane druhej“.

Výsledok hlasovania

Hlasy za: 11
Hlasy proti: 18
Zdržali sa hlasovania: 0

Bod 4.6:

Vymazať a nahradiť nasledovne:

4.6 Výbor sa nazdáva, že komerčné vozidlá používané na dopravu tovaru a predovšetkým na kuriérske a expresné dodávky, a to aj s celkovou hmotnosťou nepresahujúcou 3,5 t, by mali byť spoplatnené.

Zdôvodnenie

Prečo by sa malo hovoriť o súkromných vozidlách a vynechať komerčné vozidlá s celkovou hmotnosťou nepresahujúcou 3,5 t, ako napr. kuriérske a expresné dodávky, ktoré mimochodom spôsobujú nemalé množstvo dopravných nehôd?

Výsledok hlasovania

Hlasy za: 89
Hlasy proti: 93
Zdržali sa hlasovania: 3

Bod 4.7

Po prvej vete ďalší text vymazať a nahradiť takto:

„Príjmy by nemali slúžiť len pre sektor cestnej dopravy. Mali by byť použité pre financovanie trvalých dopravných systémov, ako aj pre vylepšenie legislatívy v sociálnej oblasti, ktorá sa týka zamestnancov pracujúcich v cestnej doprave.“

Zdôvodnenie

V súlade s našim zmeneným bodom 2.12.

Výsledok hlasovania

Hlasy za: 89
Hlasy proti: 93
Zdržali sa hlasovania: 3

Bod 4.8

Vymazať a nahradiť takto

„4.8 Výbor sa teda domnieva, že členským štátom by malo byť umožnené brať do úvahy náklady na výstavbu nezávisle od veku ich siete a zmlúv použitých pre jej financovanie, pretože v praxi sú projekty financované na dlhé obdobia.“

Zdôvodnenie

V súlade s našim zmeneným bodom 3.1.

Výsledok hlasovania

Hlasy za: 89
Hlasy proti: 93
Zdržali sa hlasovania: 3

Body 4.9, 4.10 a 4.11

Vymazať.

Zdôvodnenie

V súlade s navrhnutým vymazaním bodov 3.2 až 3.4.

Výsledok hlasovania

Hlasy za: 89
Hlasy proti: 93
Zdržali sa hlasovania: 3
