

**Stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru na tému „Návrh smernice Európskeho parlamentu a Rady, ktorou sa mení a dopĺňa smernica 1999/62/ES o poplatkoch za používanie určitej dopravnej infraštruktúry ťažkými nákladnými vozidlami“**

[KOM(2008) 436 v konečnom znení – 2008/0147 (COD)]

(2010/C 255/17)

Spravodajca: **Gérard DANTIN**

Rada sa 28. augusta 2008 rozhodla podľa článku 71 ods. 1 Zmluvy o založení Európskeho spoločenstva prekonzultovať s Európskym hospodárskym a sociálnym výborom

„Návrh smernice Európskeho parlamentu a Rady, ktorou sa mení a dopĺňa smernica 1999/62/ES o poplatkoch za používanie určitej dopravnej infraštruktúry ťažkými nákladnými vozidlami“

KOM(2008) 436 v konečnom znení – 2008/0147 (COD).

Odborná sekcia pre dopravu, energetiku, infraštruktúru a informačnú spoločnosť poverená vypracovaním návrhu stanoviska výboru v danej veci prijala svoje stanovisko 12. novembra 2009. Spravodajcom bol pán Dantin.

Európsky hospodársky a sociálny výbor na svojom 458. plenárnom zasadnutí 16. a 17. decembra 2009 (schôdza zo 17. decembra 2009) prijal 218 hlasmi za, pričom 16 členovia hlasovali proti a 9 sa hlasovania zdržali, nasledujúce stanovisko:

## 1. Závbery a odporúčania

1.1 Odvetvie dopravy zohráva kľúčovú úlohu pri zabezpečovaní mobility a sociálno-ekonomického rozvoja EÚ. Ak chceme úspešne čeliť výzvam rastu a trvalej udržateľnosti, je nevyhnutná optimalizácia dopravnej infraštruktúry.

1.2 Európska únia má skutočne veľký záujem riešiť dôsledky klimatických zmien, problematiku ochrany životného prostredia a otázky týkajúce sa zdravia a sociálneho zabezpečenia v súvislosti s racionálnym využívaním dopravy.

1.2.1 V tejto súvislosti výbor pripomína, že platné právne predpisy Spoločenstva zakazujú internalizáciu externých nákladov prostredníctvom mýtného na tranzitných cestách členským štátom, ktoré si ju želajú. Upozorňuje na to, že krajina, ktorá sa nachádza v blízkosti EÚ a čelí podobným problémom, už zaviedla do praxe takúto politiku internalizácie externých nákladov a prechodu na iný druh dopravy, čo môže byť v určitých prípadoch pozitívne pre hospodárstvo aj pre životné prostredie.

1.3 Komisia sa už určitý čas snaží vytvoriť mechanizmy na výpočet a internalizáciu externých nákladov v doprave. Pripojila sa k snahe „stanoviť ceny za dopravu správne, aby lepšie vyjadrovali náklady spojené so skutočným používaním vozidiel, vlakov, lietadiel alebo lodí z hľadiska znečistenia životného prostredia, preťaženia a zmeny klímy“ (KOM(2008) 436 v konečnom znení/2, Dôvodová správa, bod 1.1).

1.4 V kontexte globalizácie trhu, kde konkurencieschopnosť nákladnej dopravy predstavuje dôležitý faktor, sa výbor domnieva, že uplatňovanie zásady „znečisťovateľ platí“, ku ktorej sa hlási, ako aj snaha o ochranu všeobecného záujmu, by mali viesť k tomu, že túto konkurencieschopnosť budú sprevádzať opatrenia zamerané

predovšetkým na zníženie znečistenia životného prostredia, hlučnosť, škôd na prírode, sociálnych nákladov, ako napr. nákladov súvisiacich so zdravotnými problémami, nepriamych nákladov v dôsledku nehôd, preťaženia a zápchy, ktoré pre spoločenstvá, a koniec koncov pre európskych občanov, predstavujú veľké ekonomické náklady. EHSV môže prijať návrh smernice pozitívne, ale v záujme zachovania koherencie len pod podmienkou, že Európska komisia zohľadní pripomienky, ktoré EHSV sformuloval vo svojom stanovisku z júla 2009 na tému „Stratégia implementácie internalizácie externých nákladov“ (!).

EHSV opätovne vyjadruje svoj súhlas s tým, že Komisia podporuje kombinované využívanie ciest, vrátane multimodálnej dopravy.

1.5 Keďže jedným z cieľov Komisie je dbať na územnú, hospodársku a sociálnu súdržnosť, internalizácia externých nákladov pomocou spoplatňovania používania infraštruktúry ťažkými nákladnými vozidlami umožní členským štátom, bez ohľadu na to, či sa nachádzajú v centre alebo na periférii, znížiť celý rad nákladov vznikajúcich v dôsledku znečistenia a nevýhod uvedených v bode 1.4. Prípadný pokles konkurencieschopnosti cestnej dopravy, ktorý by mohol nastať v dôsledku vyššie uvedeného, treba hodnotiť komplexne, v rámci potrebného všeobecného záujmu, berúc do úvahy ekonomický prínos vyplývajúci zo zmiernenia súvisiacich dôsledkov, hlavne zo znečistenia a dopravného preťaženia.

Okrem toho by internalizácia nákladov mala uľahčiť zohľadnenie troch základných aspektov Lisabonskej stratégie – hospodárskeho, sociálneho a ekologického – v oblasti dopravy, k čomu by mal prispieť tento nový nástroj.

(!) Ú. v. EÚ C 317, 23.12.2009, s. 80.

1.5.1 Výbor požaduje, aby bol na úrovni Spoločenstva stanovený rámec pre kalkuláciu externých nákladov, z ktorého by nebol vyňatý žiadny štát. Tento rámec by mal stanovovať celý rad všeobecných podmienok, ktoré by v rámci určitých hraníc museli spĺňať poplatky za neutralizáciu externých nákladov. Vybrané poplatky budú musieť súvisieť s využívaním dopravných prostriedkov a nie s ich vlastníctvom. (2)

1.6 Zmeny a doplnenia súčasnej smernice prispievajú k plánovaniu opatrení na zintenzívnenie výskumu v prospech ekologickejšej cestnej dopravy: inteligentné dopravné systémy (3), motory, palivá, tonáž, povrchová úprava.

1.7 Rovnako je dôležité zdôrazniť, že pokiaľ sa EÚ rozhodne uplatniť politiku spoplatnenia externých nákladov, táto politika by sa mala vzťahovať aj na iné druhy dopravy.

1.8 Napriek nedávnomu zavedeniu smernice 2006/38/ES považuje výbor, ako aj Rada a Parlament, za potrebné pozmeniť túto smernicu, aby sa zlepšila jej efektívnosť. Preto sa EHSV domnieva, že tento návrh smernice, vypracovaný na podnet Európskeho parlamentu, prichádza vhod.

1.9 Navyše zavedenie niektorých opatrení akčného plánu pre logistiku cestnej dopravy, medzi ktoré patrí používanie inteligentných komunikačných systémov priamo súvisiacich so zavádzaním aplikácií projektu Galileo v doprave, nepochybne prispeje k zníženiu externých nákladov v doprave.

1.10 Výbor sa domnieva, že hoci preťažením ciest trpia v súčasnosti najviac samotní prepravcovia v podobe nákladov, ktoré im vznikajú v dôsledku jeho vplyvu na produktivitu dopravy, akékoľvek opatrenia zamerané na zníženie preťaženia, čo je čiastočným cieľom predkladanej smernice, povedú napokon k zvýšeniu produktivity cestnej dopravy, aj iných druhov dopravy.

1.11 Príjmy získané zdanením by sa mali použiť na zlepšenie kvality odvetvia dopravy z ekologického, sociálneho a hospodárskeho hľadiska.

1.12 Výbor sa domnieva, že aby bolo možné zaviesť spoplatnenie používania infraštruktúry, je potrebné zaviesť elektronické mýto, pričom je nevyhnutná interoperabilita jednotlivých systémov fungujúcich v EÚ.

1.13 Výbor sa domnieva, že smernica by mala podnietiť členské štáty k tomu, aby v súlade s kritériami, na ktorých by sa mali dohodnúť, prihliadali na mieru emisií skleníkových plynov vozidiel podriadených zdaneniu za používanie infraštruktúry, ako aj na úsilie, ktoré bolo vyvinuté na ich zníženie.

(2) Pozri stanovisko uvedené v poznámke pod čiarou č. 1.

(3) Ú. v. EÚ C 277, 17.11.2009, s. 85.

1.14 Zo štúdie hodnotenia vplyvu, ktorú realizovala Komisia, vyplýva, že je dôležité mať na zreteli, aké dôsledky môže mať internalizácia na celé hospodárstvo, či už ide o prínos alebo priame a nepriame náklady, a tiež náklady za prevážaný tovar v rámci Európskeho spoločenstva, ako aj pri dovoze či vývoze.

## 2. Úvod

2.1 Európska únia, s počtom obyvateľov 497 miliónov, rozlohou 4 324 782 km<sup>2</sup> a vozovým parkom pozostávajúcím z 294 miliónov vozidiel (4), potrebuje na naplnenie potrieb v oblasti mobility dopravu, ktorá bude trvalo udržateľná. EÚ je prvým svetovým hospodárskym subjektom zabezpečujúcim viac ako 18 % celkového objemu dovozu a vývozu. Obchodné vzťahy sú základom hospodárskeho a sociálneho rozvoja ktorejkoľvek modernej spoločnosti, a preto je potrebné hľadať spôsob, ako zosúladiť rozvoj s udržateľnosťou.

2.2 Internalizácia je metóda, ktorá bola vypracovaná s cieľom spoplatniť externé náklady dopravných prostriedkov vzniknuté v dôsledku preťaženia, hluku, znečistenia ovzdušia a klimatických zmien a zabezpečiť, aby cena, ktorú zaplatí užívateľ dopravy, odrážala sociálne náklady. Je to spôsob implementácie zásady „znečisťovateľ platí“, tak ako to požadoval Európsky parlament.

2.3 Internalizácia externých nákladov už bola analyzovaná a Komisia ju avizovala už v zelenej knihe z roku 1995 a v bielej knihe z roku 1998. Biela kniha z roku 2001 a jej strednodobé preskúmanie z roku 2006 potvrdili odhodlanie Komisie implementovať efektívne spoplatnenie používania infraštruktúry.

2.4 V roku 1993 bola schválená prvá smernica o poplatkoch za používanie infraštruktúry cestnej dopravy, známa pod názvom „Eurovignette“ (euronálepka).

2.5 Táto smernica bola neskôr zmenená a doplnená smernicou 1999/62/ES o poplatkoch za používanie určitej dopravnej infraštruktúry ťažkými nákladnými vozidlami.

2.5.1 Článok 10 smernice 2001/14 ukladá povinnosť, aby opatrenia prijaté pre iné druhy dopravy, boli uplatňované, na základe transpozície, aj na železnice.

2.6 Členské štáty mali 10. júna 2008 uviesť do účinnosti zákony, iné právne predpisy a administratívne ustanovenia potrebné na dosiahnutie súladu s ustanoveniami smernice 2006/38/ES, ktorá upravuje vyberanie poplatkov za používanie infraštruktúry.

(4) Podľa štatistických údajov Generálneho riaditeľstva pre energetiku a dopravu Európskej komisie z roku 2006 sa vozový park EÚ-27 skladá z 30 837 000 dvojkolesových motorových vozidiel, 229 954 000 osobných motorových vozidiel, 797 900 autobusov a 32 249 000 nákladných vozidiel.

2.7 V roku 2006 Európsky parlament a Rada vyzvali Komisiu, aby do júna 2008 <sup>(5)</sup> vypracovala „všeobecne uplatniteľný, transparentný a prístupný model na posúdenie externých nákladov dopravy, ktorý by slúžil ako základ na vypočítanie poplatkov za používanie infraštruktúry“. Okrem toho, „súčasťou tohto modelu bude analýza vplyvu internalizácie externých nákladov pre všetky druhy dopravy a stratégia postupného uplatňovania tohto modelu na všetky druhy dopravy.“

2.8 V júli 2008 predstavila Komisia Rade a Európskemu parlamentu balík právnych predpisov o ekologizácii dopravy, ktorý okrem návrhu smernice (čo je predmetom tohto stanoviska) obsahuje oznámenie zahŕňajúce model a stratégiu, ktorého cieľom je stanoviť ceny za dopravu správne, aby lepšie vyjadrovali náklady spojené so skutočným používaním vozidiel, vlakov, lietadiel alebo lodí z hľadiska znečistenia životného prostredia, preťaženia a zmeny klímy, a oznámenie o znížení hluku zo železničnej nákladnej dopravy. Stratégické oznámenie, už spomínané Európskym parlamentom a Radou, je tak základom pre dodatočné návrhy.

2.9 Cieľom predkladanej smernice je harmonizácia cestného mýta, ktorá **nebude prikazovať, ale dávať možnosť** členským štátom, ktoré **si to želajú**, zaviesť internalizáciu **obmedzeného počtu** externých nákladov (za preťaženie, hluk, znečistenie).

Smernica by mala predovšetkým umožniť členským štátom meniť výšku mýtného v závislosti od preťaženia, aby sa tak efektívnejšie rozložila doprava vďaka tomu, že budú ponúkať prepravcom nižšie mýtné, aby ich podnietili jazdiť mimo dopravnej špičky. Ekonomický dopad tejto diferenciacie by mal byť pozitívny pre cestnú dopravu i pre odosielateľov.

2.10 Treba pripomenúť, že návrh smernice nebráni členským štátom v tom, aby zavádzali cestné poplatky v mestských oblastiach.

### 3. Všeobecné pripomienky

3.1 Tak ako v predchádzajúcich stanoviskách, výbor schvaľuje zásadu „znečisťovateľ platí“ a jej uplatňovanie, čo je predmetom smernice predloženej na konzultáciu. Uplatňovanie tohto

(5) Článok 11 smernice 2006/38/ES – Najneskôr do 10. júna 2011 predloží Komisia Európskemu parlamentu a Rade správu o vykonávaní a účinkoch tejto smernice, pričom zohľadní rozvoj technológie a trendy v intenzite dopravy vrátane používania vozidiel kategórie nad 3,5 tony a menej ako 12 ton a po vyhodnotení jej vplyvu na vnútorný trh, vrátane ostrovných, vo vnútrozemí uzavretých a okrajových regiónov Spoločenstva, a výšky investícií v odvetví a jej príspevku k dosiahnutiu cieľov trvalo udržateľnej dopravnej politiky. Najneskôr do 10. decembra 2010 zašlú členské štáty Komisii informácie potrebné na vypracovanie správy.

Najneskôr do 10. júna 2008 predloží Komisia po preskúmaní všetkých možností zahŕňajúcich náklady vzťahujúce sa na životné prostredie, hluk, kongesciu a zdravie všeobecne platný, transparentný a zrozumiteľný model posudzovania všetkých externých nákladov, ktorý bude slúžiť ako základ pre budúce výpočty poplatkov za použitie infraštruktúry. Súčasťou tohto modelu bude analýza vplyvu internalizácie externých nákladov pre všetky druhy dopravy a stratégia postupného uplatňovania tohto modelu na všetky druhy dopravy. Súčasťou správy a modelu sú prípadne návrhy Európskemu parlamentu a Rade na ďalšiu revíziu tejto smernice.

princípu a s tým súvisiaca snaha chrániť všeobecný záujem európskych občanov sú pre výbor otázkami mimoriadneho významu. EHSV sa domnieva, že podstata zásady „znečisťovateľ platí“ v praxi spočíva v boji proti sociálnym a environmentálnym dôsledkom externých nákladov cestnej dopravy, ktoré sú predmetom danej smernice, pričom súčasne treba hľadať nové spôsoby riešenia.

V tejto súvislosti výbor uznáva snahu Komisie pri vypracovávaní svojich návrhov a s radosťou víta eventuálnu možnosť analyzovať akúkoľvek iniciatívu, ktorej cieľom by bolo zlepšenie udržateľnosti dopravy, čo by sa zároveň prejavilo v zlepšení sociálnej, environmentálnej a hospodárskej situácie v EÚ. EHSV môže vnímať návrh smernice pozitívne, ale v záujme zachovania koherencie len pod podmienkou, že Európska komisia zohľadní pripomienky, ktoré EHSV sformuloval vo svojom stanovisku z júla 2009 na tému „Stratégia implementácie internalizácie externých nákladov“ <sup>(6)</sup>, pretože správne tvrdí, že navrhovaný systém spolplatnenia prispeje k tomu, aby dopravné podniky používali menej znečisťujúce vozidlá, vybrali si menej preťažené cesty, optimalizovali nákladku svojich vozidiel a v konečnom dôsledku racionálnejšie využívali infraštruktúru, financovanú prostredníctvom daní, čo by **prispelo k zmierneniu preťaženia**.

3.2 Na rozdiel od prípadných dôsledkov uplatňovania predmetnej smernice, si výbor kladie otázku o dôsledkoch, ktoré by mohol mať návrh zmien a doplnení smernice 1999/62/ES na postavenie európskych výrobkov na svetových trhoch. Žiada Komisiu, aby tejto otázke venovala pozornosť.

V každom prípade sa však výbor domnieva, že v centre pozornosti by mal byť všeobecný a kolektívny záujem a z toho pohľadu by sa prípadné nedostatky spojené s internalizáciou nákladov mohli kompenzovať prínosom vyplývajúcim hlavne zo zníženia znečistenia prostredia a hlučnosti, menšieho poškodenia prírody, menších sociálnych nákladov (ako sú napr. náklady súvisiace so zdravotnými problémami alebo nepriame náklady v dôsledku nehôd), ktoré pre spoločenstvo a v konečnom dôsledku pre európskych občanov predstavujú veľké ekonomické náklady. To je cieľom predkladanej smernice.

3.3 Napriek nedávnomu zavedeniu smernice 2006/38/ES považuje výbor, ako aj Rada a Parlament, za potrebné, aby bola táto smernica zmenená, aby sa tak zlepšila jej účinnosť.

Preto sa EHSV domnieva, že návrh predmetnej smernice, vypracovaný na žiadosť Európskeho parlamentu, prichádza vhod.

Navyše umožňuje Európskej únii vyslať dôležitý signál trhu, s cieľom zlepšiť svoje hospodárske a ekologické ukazovatele, nevyhnutné na dosiahnutie cieľov, ktoré si stanovila v rámci „energetického balíka“.

(6) Pozri poznámku pod čiarou 1.

3.4 Výbor je presvedčený, že Komisia by mala dohliadať na správne fungovanie vnútorného trhu a predchádzať narušeniam hospodárskej súťaže medzi dopravnými podnikmi v členských štátoch. Malo by dohliadať aj na územnú, hospodársku a sociálnu súdržnosť.

Zavedenie spoplatňovania používania infraštruktúry si v najvzdialenejších regiónoch a tranzitných krajinách vyžiada prehodnotenie poplatkov, pretože tieto krajiny budú znášať zvýšené náklady na vývoz a dovoz svojich výrobkov, neporovnateľné s nákladmi, ktoré pre ne v súčasnosti predstavuje znečistenie, zhoršenie stavu infraštruktúry, zápchy, zdravotné problémy občanov a škody na životnom prostredí. Napriek tomu si je EHSV vedomý, že na integrovanom trhu sa pohyb tovaru uskutočňuje výlučne na základe ponuky a dopytu, na základe situácie v danej chvíli, a to z periférnych oblastí do centra alebo naopak. Zavedenie spoplatnenia sa vzťahuje na všetkých cestných prepravcov, čím v rámci Európskej únie zavádza rovnaké podmienky pre všetkých prepravcov, majúc na pamäti skutočnosť, že nakoniec znáša náklady vždy konečný užívateľ.

3.5 Výbor si je vedomý toho, že na negatívnych dôsledkoch pripisovaných cestnej doprave sa nákladná doprava podieľa len určitou časťou.

Preto treba k spoplatneniu pristupovať komplexne.

3.6 Výbor sa domnieva, že Komisia by na základe požiadavky v smernici mala čo najskôr vypracovať model na výpočet všetkých externých nákladov a tiež hodnotenie vplyvu internalizácie externých nákladov všetkých druhov dopravy, ako aj spoločnú a pokrokovú stratégiu uplatňovania tohto modelu pre všetky druhy dopravy a zabrániť tak opatreniam, ktoré narúšajú hospodársku súťaž a správne uplatňovanie komodality.

3.7 Podobne ako už bolo uvedené v revízii európskej dopravnej politiky v roku 2006, s cieľom optimalizovať európske logistické reťazce a zlepšiť ekologické vlastnosti a účinnosť všetkých druhov dopravy, aj pomocou komodality je potrebná široká paleta politických nástrojov na úrovni ES a členských štátov (7).

V tomto zmysle sa výbor nazdáva, že v rámci pracovného programu Komisie, súbežne s obsahom tejto smernice, je potrebné klásť dôraz aj na pozitívne podobné a doplnujúce opatrenia, ako napr. podniknúť nákup ekologických vozidiel, spotrebu alternatívnych palív, stimulovať investície do výskumu, vývoja a inovácií, podniknúť spoluprácu medzi jednotlivými druhmi dopravy, podporiť využívanie verejnej dopravy, zaviesť stratégie vzdelávania o cestnej bezpečnosti a hospodárnom riadení vozidla, regulovať a zosúladiť dopravné obmedzenia pomocou otvorenia koridorov pre voľný pohyb na európskej úrovni, vďaka čomu by nedochádzalo k preťaženiu a umelo vytvoreným zápcham, čo by pomohlo k zlepšeniu postavenia zamestnancov v medzinárodnej doprave a umožňovalo ich návrat domov.

(7) „Komodalita“ znamená účinné využívanie spôsobov dopravy, ktorá funguje samostatne alebo v rámci multimodálnej integrácie v európskom systéme dopravy, aby sa dosiahlo optimálne a udržateľné využitie zdrojov.

3.8 Výbor si želá, aby bolo praktické uplatňovanie obsahu tejto smernice sprevádzané rozvojom multimodálnej dopravy, aby sa našlo skutočné alternatívne riešenie cestnej dopravy.

3.9 Výbor si uvedomuje, že cestní prepravcovia znášajú v súčasnosti náklady vzniknuté v súvislosti s preťažením dopravy, v dôsledku vplyvu preťaženia na produktivitu dopravy. Všetky opatrenia zamerané na zmiernenie tohto preťaženia, čo je čiastočne cieľom predkladanej smernice, povedú napokon k zvýšeniu produktivity cestnej dopravy.

V tejto súvislosti výbor upozorňuje na význam nákladov za preťaženie, pričom tento problém **budú môcť** členské štáty riešiť formou poplatkov za externé náklady, navrhnutých Komisiou. Preťaženie skutočne predstavuje 1,1 % HDP Európskej únie (8). Odhaduje sa, že ak nebudú zavedené nové opatrenia, v roku 2020 bude v Európe preťažených 29 % cestnej siete s negatívnymi dôsledkami na spotrebu palív (spotreba sa zvýši o 10 až 30 % v prípade veľkého preťaženia) (9) a na emisie CO<sub>2</sub>. Preťaženie predstavuje 42 % celkových externých nákladov v cestnej doprave. Ťažké nákladné vozidlá majú jednoznačne škodlivý vplyv a preťažujú medzimestské komunikácie až 3,5-krát viac ako osobné vozidlá (10).

3.10 Výbor sa domnieva, že príjem zo zavedených poplatkov by mal byť použitý na zlepšenie kvality odvetvia dopravy v ekologickej, sociálnej a hospodárskej oblasti.

Pri využití príjmov z poplatkov z externých nákladov by sa mal klásť dôraz predovšetkým na zlepšenie pracovných podmienok vodičov, napríklad vďaka výstavbe bezpečných parkovísk, kde by si mohli bezpečne odpočinúť, ďalej na zlepšenie vozového parku pomocou investícií do výskumu, vývoja a inovácií a na ľahšie dodržiavanie právnych predpisov v sociálnej oblasti.

V tomto zmysle by smernica mohla obsahovať zmienku o sociálnych aspektoch, kde by sa podrobne uviedli dôsledky použitia získaných príjmov na zlepšenie pracovných podmienok vodičov.

3.11 EHSV žiada Komisiu, aby zaviedla vhodné opatrenia na to, aby dopravcovia mohli svojim zákazníkom vyúčtovať náklady vzniknuté v dôsledku výberu poplatkov na základe uplatňovania smernice. Cieľom je zabezpečiť, aby skutočné náklady niesla nákladná doprava, a nie obmedzovať sociálne podmienky zamestnancov v doprave.

(8) Európska komisia, oznámenie o ekologizácii dopravy.

(9) Európska komisia, hodnotenie vplyvu internalizácie externých nákladov. Strana 55.

(10) Štúdia realizovaná CE Delft o internalizácii externých nákladov dopravy (IMPACT).

3.12 Výbor súhlasí s Komisiou v tom, že používanie elektronických mýtnych systémov namiesto klasických výberných kabín je dôležité z dôvodu predchádzania narušeniam plynulosti premávky a predchádzania negatívnym účinkom na miestne životné prostredie, spôsobeným kolónami na miestach, kde sa vyberá mýto. Z tohto hľadiska bude potrebné venovať zvláštnu pozornosť zamestnancom, ktorí by prišli o zamestnanie z dôvodu zavedenia elektronických systémov. Táto pozornosť by sa mala zamerať najmä na hľadanie alternatívnych pracovných miest v danej spaďovej oblasti a na poskytovanie odbornej prípravy, ktorá by mohla byť potrebná.

#### 4. Konkrétne pripomienky

4.1 Výbor víta skutočnosť, že mýto a poplatky nebudú pre užívateľa predstavovať diskrimináciu žiadneho druhu a že vždy sa bude uplatňovať rovnaký princíp na účely racionalizácie využívania ciest a s cieľom predchádzať zbytočným nákladom na celú spoločnosť.

4.2 Výbor sa domnieva, že vlády musia klásť väčší dôraz na územné plánovanie miest, aby bolo možné zosúladiť obyvateľnosť s potrebami mobility obyvateľstva a aby nedochádzalo k rozrastaniu miest pozdĺž medzimestských ciest. Rovnako si myslí, že je potrebné podporiť výskum v oblasti techník na vylepšenie povrchov ciest, čo by v prospech obyvateľstva prispelo k znižovaniu hlučnosti.

4.3 Keďže dôležitým cieľom pre spoločnosť je predchádzať dopravnému preťaženiu a znečisteniu, výbor považuje za potrebné

analyzovať tie druhy vozidiel, ktoré prispievajú k zápcham, s cieľom získať reálnejšiu predstavu o tom, čo sa dá urobiť pre zníženie negatívnych dôsledkov.

4.4 Výbor víta skutočnosť, že výška poplatkov za externé náklady bude stanovená orgánom nezávislým od organizácie, ktorá zodpovedá za riadenie alebo výber časti alebo celého poplatku, pričom bude zaručený vysoký stupeň objektivity.

4.5 Výbor sa domnieva, že je správne, aby dodatočné poplatky za internalizáciu nákladov súvisiacich s infraštruktúrou horských regiónov boli použité na financovanie prioritných projektov európskeho záujmu, ktoré napomáhajú komodalite a formou kombinovanej dopravy predstavujú alternatívu dopravy, ktorá prispieva k financovaniu infraštruktúry.

4.6 Výbor je toho názoru, že v prípade, keď vodič nemôže pri kontrole predložiť doklady o vozidle, potrebné na overenie emisnej triedy EURO, členské štáty môžu uplatniť maximálnu výšku mýta, za predpokladu, že bude možná dodatočná náprava formou kompenzácie preplatku.

4.7 Výbor by podporil diferencovaný prístup k vozidlám v závislosti od toho, ako znečisťujú prostredie a ako sú hlučné.

4.8 EHSV schvaľuje, aby sa mýto a poplatky za používanie infraštruktúry zavádzali tak, aby predstavovali čo najmenšiu prekážku plynulosti premávky. Okrem toho považuje za nevyhnutné vyriešiť problém prehustenia dopravy, ktoré v súčasnosti vzniká v niektorých hraničných oblastiach, kde sa zároveň vyberá mýto.

V Bruseli 17. decembra 2009

*Predseda*  
Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru  
Mario SEPI

## PRÍLOHA K STANOVISKU

Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru

Nasledujúci pozmeňovací návrh, ktorý získal aspoň štvrtinu odovzdaných hlasov, bol predložený na hlasovanie a zamietnutý v priebehu diskusie:

**Bod 3.9****Zmeniť takto:**

„Výbor si uvedomuje, [...]“

V tejto súvislosti výbor upozorňuje na význam nákladov za preťaženie, pričom tento problém **budú môcť** členské štáty riešiť formou poplatkov za externé náklady, navrhnutých Komisiou. Preťaženie skutočne predstavuje 1,1 % HDP Európskej únie <sup>(1)</sup>. Odhaduje sa, že ak nebudú zavedené nové opatrenia, v roku 2020 bude v Európe preťažených 29 % cestnej siete s negatívnymi dôsledkami na spotrebu palív (spotreba sa zvýši o 10 až 30 % v prípade veľkého preťaženia) <sup>(2)</sup> a na emisie CO<sub>2</sub>. Preťaženie predstavuje 42 % celkových externých nákladov v cestnej doprave. Ťažké nákladné vozidlá majú jednoznačne škodlivý vplyv a preťažujú medzimestské komunikácie až 3,5-krát viac ako osobné vozidlá <sup>(3)</sup>. Prístup, podľa ktorého nákladné vozidlo potrebuje v priemer 3,5-krát viacje miesta než osobné vozidlo, odráža podiel zodpovednosti každého vozidla za preťaženie cestných komunikácií podľa plochy, ktorú zaberá na ceste.“

**Zdôvodnenie**

Posledná veta „Ťažké nákladné vozidlá majú jednoznačne škodlivý vplyv a preťažujú medzimestské komunikácie až 3,5-krát viac ako osobné vozidlá“ pochádza podľa poznámky pod čiarou (kde nie je uvedená strana) zo štúdie CE Delft, ktorá existuje len v angličtine (vlastným skúmaním sme zistili, že sa nachádza na strane 34 hore), kde sa hovorí, že „Tento prístup odráža podiel jednotlivých typov vozidiel na preťažení v závislosti od priestoru, ktorý zaberajú na cestách.“, čo je niečo úplne iné. Zdá sa, že je lepšie vetu vypustiť, než ju zo štúdie prevziať, pretože predchádzajúce vety boli prevzaté z iných štúdií, ktoré sa vzťahujú na celú cestnú dopravu, kým veta z tejto štúdie sa vzťahuje na jedno nákladné auto. Uvedený text sa vzťahuje len na štandardný výpočet a plochu, ktorú zaberá jedno nákladné vozidlo. Preťaženie samotné spôsobuje kapacita infraštruktúry nepostačujúca pre hladkú premávku osobných a nákladných vozidiel naraz v určitom okamihu alebo náhle udalosti ako sú dopravné nehody a zlé poveternostné podmienky. V prípade kapacity infraštruktúry je kľúčovým faktorom intenzita alebo zmes osobných a nákladných vozidiel (údaje podľa Eurostatu vzťahujúce sa na EÚ 27 členských štátov: menej než 20 % premávky predstavujú ťažké nákladné vozidlá; existuje asi 230 miliónov osobných vozidiel a len 34 miliónov autobusov a nákladných vozidiel). Podiel dopravných nehôd spôsobených nákladnými vozidlami na nehodách v EÚ v období rokov 1996 až 2006 bol v priemere len 13 %, z čoho len časť spôsobila preťaženie.

**Výsledok hlasovania:**

Hlasy za: 91

Hlasy proti: 138

Zdržali sa: 10

(1) Európska komisia, oznámenie o ekologizácii dopravy.

(2) Európska komisia, hodnotenie vplyvu internalizácie externých nákladov. Strana 55.

(3) Štúdiá realizovaná CE Delft o internalizácii externých nákladov dopravy (IMPACT).