

EVROPSKÝ PARLAMENT

2004



2009

Dokument ze zasedání

A6-0055/2009

16. 2. 2009

ZPRÁVA

o zahrnutí ekologických aspektů do oblasti dopravy a internalizaci vnějších nákladů
(2008/2240(INI))

Výbor pro dopravu a cestovní ruch

Zpravodaj: Georg Jarzembowski

OBSAH

	Strana
NÁVRH USNESENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU	3
VYSVĚTLUJÍCÍ PROHLÁŠENÍ.....	8
VÝSLEDEK ZÁVĚREČNÉHO HLASOVÁNÍ VE VÝBORU	9

NÁVRH USNESENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU

o zahrnutí ekologických aspektů do oblasti dopravy a internalizaci vnějších nákladů (2008/2240(INI))

Evropský parlament,

- s ohledem na sdělení Komise ze dne 8. července 2008 nazvané Doprava šetrnější k životnímu prostředí (KOM(2008)0433),
 - s ohledem na sdělení Komise ze dne 8. července 2008 nazvané Strategie pro provedení internalizace vnějších nákladů (KOM(2008)0435),
 - s ohledem na sdělení Komise ze dne 8. července 2008 nazvané Opatření na snížení hluku ze železniční dopravy zaměřená na stávající vozový park (KOM(2008)0432),
 - s ohledem na své usnesení ze dne 12. července 2007 o sdělení „Evropa v pohybu – Udržitelná mobilita pro náš kontinent“¹,
 - s ohledem na své usnesení ze dne 11. března 2008 o evropské politice udržitelné dopravy s přihlédnutím k evropské politice v oblasti energetiky a životního prostředí²,
 - s ohledem na článek 45 jednacího řádu,
 - s ohledem na zprávu Výboru pro dopravu a cestovní ruch (A6-0055/2009),
- A. vzhledem k tomu, že cílem Evropské unie je snížit emise skleníkových plynů o 20 %, zvýšit používání obnovitelných zdrojů energie na 20 % a snížit spotřebu energie o 20 %, a to vše do roku 2020,
- B. vzhledem k tomu, že Komise s cílem vytvořit koncepci dopravy, jež by byla šetrná k životnímu prostředí, představila řadu podnětů v souvislosti s bojem proti změně klimatu, ale následně předložila pouze sdělení o internalizaci vnějších nákladů, sdělení o snížení hluku ze železniční dopravy a také konkrétní legislativní návrh k revizi silničních poplatků pro těžká nákladní vozidla,
- C. vzhledem k tomu, že v čl. 11 odst. 3 směrnice o eurozámce³ bylo již v roce 2006 stanoveno, že: „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 vnějších nákladů, který bude sloužit jako základ pro budoucí výpočty poplatků za pozemní komunikace. K tomuto modelu se přiloží analýza dopadů internalizace vnějších nákladů na všechny druhy dopravy a strategie postupného zavedení tohoto modelu pro všechny druhy dopravy.“

¹ Úř. věst. C 175E, 10.7.2008, s. 556.

² Přijaté texty P6_TA(2008)0087.

³ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 1999/62/ES ze dne 17. června 1999 o výběru poplatků za užívání určitých pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly (Úř. věst. L 187, 20.7.1999, s. 42).

Zprávu a model budou případně doprovázet návrhy Evropskému parlamentu a Radě na další revizi této směrnice.“,

- D. vzhledem k tomu, že Komise přesvědčivým způsobem dokládá zdravotní zatížení obyvatel způsobené hlukem ze železniční dopravy, avšak jádrem její iniciativy ke snížení tohoto hluku je pouze požadavek dodatečného vybavení nákladních vagonů nízkohlučnými brzdami,

Doprava šetrnější k životnímu prostředí

1. vítá sdělení Komise o dopravě šetrnější k životnímu prostředí, jež je prvním krůčkem k ucelenějšímu přístupu cílenému na koncepci dopravy, jež by byla šetrnější k životnímu prostředí a zahrnovala všechny druhy dopravy, stejně jako uznání důležitosti a nezbytnosti toho, aby byla doprava účinnější v souvislosti s bojem proti změně klimatu;
2. zdůrazňuje značnou prospěšnost mobility pro kvalitní život občanů, pro růst a zaměstnanost v EU, socioekonomickou a územní soudržnost, obchod se třetími zeměmi, jakož i pro podniky a pracovníky, kteří jsou přímo či nepřímo činní v odvětví dopravy a logistiky;
3. uznává, že mobilita je sice přínosná a nezbytná pro hospodářský rozvoj Evropské unie a hospodářskou, sociální a územní soudržnost, má však také negativní vliv na přirozené životní prostředí i člověka, a proto podporuje další vytváření evropské dopravní politiky, jež by byla šetrná k životnímu prostředí a která při respektování oprávněných zájmů občanů a podniků v souvislosti s mobilitou odstraňuje či alespoň zmírňuje negativní dopady dopravy v souladu s cíly Unie v oblasti boje proti globálnímu oteplování do roku 2020;
4. vítá skutečnost, že Komise ve svém sdělení sestavila „soupis“ stávajících opatření EU zaměřených na udržitelnou dopravní politiku;
5. vyjadřuje politování nad tím, že se Komisi nepodařilo sestavit integrovaný plán pro dosažení dopravy šetrnější k životnímu prostředí, který by pokryl všechna odvětví dopravy, ale konstatuje, že Komise již přijala první iniciativy, které by v konečném důsledku měly vést k soudržné strategii pro internalizaci vnějších nákladů u všech druhů dopravy; a že dosud:
 - zahájila postupný přístup tím, že předložila první základní soubor pokynů pro odhad vnějších nákladů na dopravu a jejich internalizaci v jednotlivých dílčích odvětvích (viz „Příručka pro odhad externích nákladů v odvětví dopravy“),
 - opětovně se rozhodla pro postupné řešení, na jehož počátku stojí konkrétní návrh na okamžité zvýšení silničních poplatků pro těžká nákladní vozidla prostřednictvím pozměnění směrnice o eurozámce, jehož účelem je umožnit členským státům vybírat poplatky za účelem pokrytí vnějších nákladů, ale i to by platilo pouze v těch členských státech, které si to přejí, a dále
 - předložila seznam možností a budoucích opatření, jak snížit hluk ze železniční dopravy;

6. vyzývá proto Komisi, aby pro všechny druhy dopravy vypracovala opatření a nástroje potřebné k dalšímu ekologickému rozvoji dopravy a zohlednila přitom platné mezinárodní úmluvy a opatření, která již byla učiněna v různých dopravních odvětvích; zohlednila přitom návrhy na provedení vědecky podložených studií odhadu dopadů jednotlivých opatření a jejich vlivu na hospodářskou soutěž mezi jednotlivými druhy dopravy a také jejich dopadů na náklady mobility a konkurenceschopnost; a aby na základě výše uvedeného spolu s konkrétními legislativními návrhy předložila integrovanou koncepci dopravy šetrnější k životnímu prostředí;

Internalizace vnějších nákladů

7. konstatuje, že Komise ve svém sdělení o strategii pro internalizaci vnějších nákladů nesplnila povinnost stanovenou Parlamentem a Radou podle čl. 11 odst. 3 směrnice o eurozámce, protože, jak sama Komise připouští, nevypracovala a nepředložila všeobecně použitelný, transparentní a srozumitelný model pro hodnocení celkových vnějších nákladů, neboť nesestavila analýzu dopadů pro všechny druhy dopravy, a prakticky předložila pouze pro těžká nákladní vozidla první krok ke strategii postupného zavedení tohoto modelu pro všechny druhy dopravy;
8. konstatuje, že Komise ve svém sdělení k vypočítávání vnějších nákladů vydala instrukce pro různé druhy dopravy, zejména prostřednictvím výše uvedené příručky a technických příloh, při zohlednění nejednotné povahy příspěvků, které vedly k objasnění řady otázek;
9. konstatuje, že Komise ve svém sdělení nepředložila z vědeckého hlediska ucelená zdůvodnění pro rozdělování jednotlivých vnějších nákladů na rozdílné druhy dopravy a přijala tzv. „pragmatický přístup založený na průměrných nákladech“; obecně podporuje východisko použité Komisí pro ocenění sociálních mezních nákladů v souladu s bílou knihou o dopravě z roku 2001;
10. vyjadřuje zklamání, že nebyly kromě těchto příspěvků nijak výrazně zkoumány a ve výpočtu Komise zohledněny pozitivní dopady dopravy ve smyslu hospodářského růstu a konkurenceschopnosti („pozitivní externality“), narozdíl od vnějších nákladů, které byly předmětem rozsáhlých prací; nicméně uznává význam zásady „platí znečišťovatel“ a očekává, že Komise přijme další kroky, kterými by rozvinula tento „pragmatický přístup“; uznává dosud poskytnuté příspěvky, které odvedly různé druhy dopravy ve formě obecných daní, daně z motorových vozidel, daně z pohonných hmot a silničních poplatků jako kompenzace skutečných stavebních nákladů a nákladů na provoz příslušných infrastruktur, a pohlíží na to jako na výchozí bod pro budoucí práci;
11. konstatuje, že se Komise ve svém sdělení ani nepokusila o odhad či hodnocení dopadů jí navržené metody týkající se internalizace vnějších nákladů na hospodářskou soutěž mezi různými druhy dopravy a v otázce nákladů mobility a hospodářské soutěže, vyzývá Komisi, aby tak učinila při předkládání dalších návrhů v oblasti dopravy šetrnější k životnímu prostředí;
12. shledává nedostatek také v tom, že Komise nenavrhl opatření na zmírnění dopadů větších vzdáleností vyplývajících z rozšíření EU a neučinila žádný odhad týkající se důsledků této změny, zejména v těch členských státech, ve kterých existují zeměpisné překážky, a v těch, které dosud nemají alternativní řešení multimodální dopravy; vyzývá proto

Komisi, aby napravila tyto nedostatky jako součást nadcházejícího přezkumu transevropské dopravní sítě;

13. vyzývá za tím účelem Komisi, aby předložila dodatečný návrh na koridory multimodální mobility („zelené koridory“) jako součást přezkumu transevropské dopravní sítě, kompenzující zátěž, jež ukládá současný návrh, tím, že nabídne dostupnost a mobilitu bez překážek;
14. bere na vědomí rozporuplné jednání Komise, která na jedné straně považuje internalizaci vnějších nákladů, pokud se jedná o osobní vozidla, za smysluplnou, ale ani nepředložila příslušné kalkulace a aplikaci ponechává na rozhodování členských států, žádá proto Komisi, aby uveřejnila metodologii internalizace vnějších nákladů pro osobní vozidla a poskytla tak členským státům pokyny v souladu se zásadou subsidiarity;
15. vyzývá Komisi, aby učinila co nejdříve kroky jednak k předložení konkrétních návrhů pro všechny druhy dopravy, jednak aby splnila své povinnosti vyplývající z čl. 11 odst. 3 směrnice o eurozámce z roku 2006 a na základě srozumitelného modelu předložila souhrnný návrh pro výpočet a rozdělení vnějších nákladů, včetně posouzení dopadu tohoto návrhu;

Snížení hluku ze železniční dopravy

16. uznává, že Komise ve svém sdělení o opatřeních na snížení hluku ze železniční dopravy zaměřených na stávající vozový park dostala potřebě snížit zatížení obyvatel, kteří žijí v blízkosti železničních sítí, hlukem způsobovaným především nákladními vagóny;
17. zdůrazňuje, že modernizace vagonů za rozumnou cenu předem předpokládá vyřešení stávajících technických překážek co nejdříve a před přijetím jakéhokoli závazného legislativního opatření;
18. vyzývá Komisi, aby sestavila návrh směrnice o zavedení výběru odstupňovaných poplatků na trasách v závislosti na úrovni hluku u lokomotiv a vagonů, aby byly co nejrychleji vytvořeny podněty pro železniční společnosti k rychlému přechodu k nízkohlučným vozům nahrazením zajišťovacími klíny; domnívá se, že v případě nutnosti lze uvažovat i o krátkodobých opatřeních a že by žádné z legislativních opatření nemělo mít negativní dopady na železniční dopravu v rámci intermodální hospodářské soutěže;
19. očekává, že Komise v rámci svého návrhu nalezne proveditelný způsob, který prostřednictvím účelově vázaných příjmů zajistí, aby byly provedeny úpravy nejen u vagonů, které železniční společnosti vlastní a provozují, ale také u vagonů, které železniční společnosti pouze provozují, ale nejsou jejich vlastníky;

o

o

o

20. pověřuje svého předsedu, aby předal toto usnesení Radě, Komisi a vládám a parlamentům členských států.

VYSVĚTLUJÍCÍ PROHLÁŠENÍ

*Zpravodaj úmyslně nepředkládá ke zprávě z vlastního podnětu vysvětlující prohlášení.
Zpráva z vlastního podnětu musí být pro občany, hospodářský sektor i společnost
srozumitelná a pochopitelná sama o sobě, neboť Parlament se pro odůvodnění nerozhodl,
a tudíž žádné nezveřejní.*

VÝSLEDEK ZÁVĚREČNÉHO HLASOVÁNÍ VE VÝBORU

Datum přijetí	11.2.2009
Výsledek závěrečného hlasování	+: 26 -: 16 0: 0
Členové přítomní při závěrečném hlasování	Gabriele Albertini, Etelka Barsi-Pataky, Paolo Costa, Michael Cramer, Luis de Grandes Pascual, Arūnas Degutis, Christine De Veyrac, Petr Duchoň, Saïd El Khadraoui, Robert Evans, Emanuel Jardim Fernandes, Francesco Ferrari, Brigitte Fouré, Mathieu Grosch, Georg Jarzembowski, Stanisław Jałowiecki, Timothy Kirkhope, Jaromír Kohlíček, Rodi Kratsa-Tsagaropoulou, Sepp Kusstatscher, Jörg Leichtfried, Bogusław Liberadzki, Erik Meijer, Josu Ortuondo Larrea, Reinhard Rack, Ulrike Rodust, Gilles Savary, Renate Sommer, Dirk Sterckx, Michel Teychenné, Silvia-Adriana Țicău, Yannick Vaugrenard, Armando Veneto, Roberts Zīle
Náhradník(ci) přítomný(i) při závěrečném hlasování	Johannes Blokland, Armando França, Lily Jacobs, Elisabeth Jeggle, Eleonora Lo Curto, Ari Vatanen, Corien Wortmann-Kool
Náhradník(ci) (čl. 178 odst. 2) přítomný(i) při závěrečném hlasování	Samuli Pohjamo