



NÁZEV MATERIÁLU	Připomínky Svazu průmyslu a dopravy ČR k návrhům revizí směrnice č. 1999/62/ES, směrnice č. 2004/52/ES, nařízení č. 1071/2009, nařízení č. 1072/2009, směrnice č. 2006/1/ES a návrhu monitorovacího systému emisí v rámci silničního balíčku
Č. J.	-
DATUM ZPRACOVÁNÍ	18. 7. 2017
KONTAKTNÍ OSOBA	Jan Šebesta, Vladimíra Drbalová
TELEFON	225 279 201
E-MAIL	jsebesta@spcr.cz

#### POLITICKÝ KONTEXT:

Dne 31. 5. 2017 zveřejnila EK zastřešující sdělení KOM (2017) 283 k mobilnímu balíčku „Evropa v pohybu: Agenda pro spravedlivý a čistou, konkurenceschopnou a propojenou mobilitu pro všechny“. Očekává se, že dopravní aktivita po celé Evropě bude nadále narůstat. Odhaduje se, že mezi roky 2010 a 2050 přeprava cestujících naroste o 42 procent. U nákladní dopravy se očekává nárůst o 60 procent. Dosažení udržitelného systému mobility tak představuje o to větší výzvu.

#### SP ČR MŮŽE OBECNĚ SOUHLASIT S CÍLI EK V OBLASTI DOPRAVY EU:

- ❖ Evropské odvětví mobility musí zůstat mezi nejlepšími ve světě. **Evropské odvětví dopravy by vzhledem ke své důležitosti pro zaměstnanost a růst a k narůstající světové konkurenci mělo stát v čele přijímání inovací a využívání nových technologií.**
- ❖ **Pracovní síly odvětví mobility EU potřebují pro podporu technologických inovací a využívání jejich výhod správnou škálu dovedností, což je již nyní velkou výzvou pro současný průmysl.** Čistá, síťově propojená a automatizovaná vozidla mají vliv na intenzitu práce ve výrobě a vyžadují nové dovednosti. Automatizovaný silniční provoz by na druhou stranu mohl mít významný vliv na pracovní sílu a vyžadovat středně- až dlouhodobou rekvalifikaci, například v případě profesí jako řidič kamionu.
- ❖ Tento trend je třeba očekávat a musí ho provázet **intenzivnější sociální dialog**, stejně jako podpůrné mechanismy, které lidem pomohou co nejlépe využít nové příležitosti.
- ❖ **Odvětví mobility EU musí využívat příležitosti vytvářené digitálními technologiemi.** Propojenost a sociální média mění tradiční pojetí mobility. Samotná vozidla se vlivem digitálních technologií rovněž mění. S narůstající dostupností nových palubních služeb pro propojení a spolupráci se zvyšuje jejich inteligence.
- ❖ **EU od světové hospodářské krize trpí nízkou mírou investic do infrastruktury – dopravní, energetické a digitální.** To pozastavilo modernizaci systému mobility EU. Tuto sestupnou tendenci musí změnit společné a koordinované úsilí na evropské úrovni, které nedávno podpořil investiční plán pro Evropu (pro dokončení hlavních koridorů transevropské dopravní sítě bude do roku 2030 zapotřebí 740 miliard eur).

## KONKRÉTNÍ PŘIPOMÍNKY

- ❖ K návrhu revize směrnice č. 1999/62/ES o výběru poplatků za užívání určitých pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly
  - Svaz **dlouhodobě podporuje postupný přechod k ekologickým vozidlům**, který snižuje dopady na životní prostředí, obyvatele a zároveň snižuje energetickou závislost.
  - Svaz si je vědom, že plánovaný **přechod od časového zpoplatnění (vinět) k zpoplatnění založenému na základě ujeté vzdálenosti (mýtným)** u všech kategorií vozidel bude sice pro některé finančně nákladné, ale také **bude lépe odrážet způsobené zatížení životního prostředí a dopravní sítě těmito vozidly**. Tento přechod musí být efektivní a neměl by zvyšovat náklady na systém zpoplatnění.
  - U lehkých a osobních vozidel je ale třeba **posoudit nákladovost nově navrženého systému** ve srovnání s časovým poplatkem a případných negativních efektů, **v tomto případě** by měl být **přechod** k výkonovému zpoplatnění pro členské státy **dobrovolný**.
  - Svaz **zásadně nesouhlasí s přechodem od odstupňování zpoplatnění na základě emisních tříd EURO k odstupňování zpoplatnění dle emisí CO<sub>2</sub>**.
    - Neuvážené zaměření na emise CO<sub>2</sub> a nerozumný tlak na jejich snižování může být kontraproduktivní a může vyústit ve zvýšení produkce jiných pro prostředí i lidské zdraví závažnějších škodlivin. **Současný systém emisích norem EURO zahrnuje širší řadu sledovaných emisí a pravidelně se aktualizuje o nově sledované, čímž umožňuje řádně reagovat na nové vědecké poznatky a lépe a komplexněji sledovat dopady na životní prostředí a obyvatele.**
    - V současnosti se teprve monitorovací systém emisí pro těžká nákladní vozidla a autobusy (pro emise CO<sub>2</sub>) plánuje, proto **není možné kvalifikovaně rozhodnout** o variantách přechodu na odstupňování zpoplatnění dle CO<sub>2</sub>.
    - **Z těchto důvodů by pro splnění cíle snižování emisí u těžkých vozidel mělo být překročeno ve všech členských státech EU k odstupňování sazeb zpoplatnění dle emisních tříd EURO.**
    - **Svaz také požaduje volnost pro členské státy při nastavení celkových sazeb mýtného a jejich odstupňování.** Každý členský stát má jinou kvalitu a stáří vozového parku, finanční situaci účastníků silničního provozu a podíl silniční přepravy na celkové dopravní přepravě. Proto potřebuje možnost pružněji reagovat a přizpůsobit mýtný systém své unikátní situaci např. pomocí úlev z mýtného pro určité skupiny vozidel za účelem podpoření jejich zařízení. Dalším důvodem je nutnost reagovat na všechny módy dopravy, které jsou dány často historicky (např. rozvinutost železniční sítě).
  - Svaz se domnívá, že v posouzení dopadů deklarovaný přínos revize směrnice v podobě snížení dopravních zácp (kongescí) a výrazného snížení produkovaných emisí je značně diskutabilní. Zejména v případě České republiky, kde sazby mýtného výrazně upřednostňují vozidla s nízkými emisemi, k výraznějšímu poklesu znečištění při odstupňování zpoplatnění dle emisí CO<sub>2</sub> oproti odstupňování dle emisních tříd nedojde. Počet dopravních kongescí se také nesníží, protože intenzita dopravy (počet vozidel) je dána především objemem požadavků na přepravu. Tato problematika musí být řešena zejména výstavbou dálničních spojení.
  - Svaz souhlasí s ukončením možnosti výjimky ze systému zpoplatnění u těžkých nákladních vozidel do 12 tun.
  - **Svaz nesouhlasí s podobou navrhovaného odstavce 5 u článku 7c – zpoplatnění externích nákladů.** Směrnice ukládá k poplatku za infrastrukturu ještě povinnost zavedení zpoplatnění externích nákladů dle povinných referenčních hodnot u té části

sítě spadající pod mýtný systém, kde škody na životním prostředí způsobené těžkými „užitkovými“ vozidly (pozn. - HDV – nákladní i autobusy) jsou vyšší než průměrné.

- V případě směrnice by se mělo umožnit členskému státu u takového opatření **stanovit vlastní sazby a jejich odstupňování** relevantní pro každý jednotlivý stát.
  - **Svaz odmítá stejné povinné referenční hodnoty stejné pro všechny členské státy.** Dopravci v členských státech mají přibližně podobné náklady na pořízení vozidel i palivo, nicméně příjmy z přepravy osob či zboží se v jednotlivých státech významně liší. Stanovením stejných sazeb se jen posiluje zvýhodnění dopravců z ekonomicky rozvinutějších členských států a snižuje se konkurenceschopnost dopravců ze států méně ekonomicky vyspělých.
  - Svaz **zásadně odmítá zavedení takových poplatků v uvažované výši na autobusy a autokary.** Autobusy naopak oproti osobní dopravě snižují nejen dopravní zácpy, ale zejména zatížení životního prostředí, což je jedním z hlavních cílů návrhu na revizi směrnice 1999/62/ES. Po zavedení referenčních hodnot zpoplatnění za externí náklady, které jsou pro kategorii autobusů a autokarů již blízko sazbám celkového mýtného v ČR, při současném nesnížení části mýtného za použití infrastruktury dojde k neúměrnému zdražení a zatížení autobusové dopravy. **Pokud uvažujeme Komisi zamýšlený dopad sazeb v podobě omezení zpoplatněných druhů doprav, došlo by tímto naopak k přesunu k osobní dopravě a tím výraznému nárůstu počtu vozidel v dopravní síti, nárůstu dopravních zácp a velmi výraznému zvýšení produkovaných emisí, hluku a celkového zatížení životního prostředí. Veřejná hromadná doprava by právě v místech, kde je velké dopravní zatížení či znečištění, měla být podporována i finančními nástroji či sníženými sazbami mýtného.** Řada států či měst se z těchto důvodů snaží mnohými i finančními způsoby podpořit veřejnou hromadnou dopravu. **Návrh na uvalení „ekologické daně“ i na moderní autobusy splňující nejpřísnější ekologické normy jde naprosto proti tomuto smyslu a je nelogický.** U těchto autobusů není třeba žádného zpoplatnění externích nákladů.
  - Svaz také rozporuje členění povinných poplatků. Návrh přichází s povinnými sazbami u těžkých vozidel dle hmotnosti/počtu os vozidla, emisí a nově i **hustoty osídlení.** Takový mýtný systém může být nákladnější a **značně nepřehledný.**
- ❖ K přepracování směrnice č. 2004/52/ES o interoperabilitě elektronických systémů pro výběr mýtného ve Společenství
- Svaz velmi vítá a obecně podporuje sjednocení technických podmínek mýtného systému, výměnu informací a zejména **interoperabilitu mýtných systémů** v různých členských státech, která by se měla projevit např. možností používání jedné univerzální palubní jednotky OBU. **Sjednocování technických podmínek ale musí probíhat nákladově efektivním způsobem.**
- ❖ K revizi nařízení č. 1071/2009, kterým se zavádějí společná pravidla týkající se závazných podmínek pro výkon povolání podnikatele v silniční dopravě a zrušuje směrnice č. 96/26/ES a revizi nařízení č. 1072/2009 o společných pravidlech pro přístup na trh mezinárodní silniční nákladní dopravy
- Svaz obecně podporuje sjednocení podmínek pro přístup na trh a k výkonu povolání. Proto **vítáme zrušení možnosti ukládat další národní podmínky členskými státy pro přístup k povolání.**
  - Svaz vítá alespoň částečné narovnání podmínek u dopravců s vozidly do 3,5 tun.

- Svaz podporuje zrušení počítání jednotlivých kabotážních přeprav, protože je v praxi příliš složité a nevymahatelné.
- Zavedení více míst nakládky a vykládky v rámci kabotáže uvolní a vyjasní podmínky.
- Svaz zásadně nesouhlasí s omezením počtu dnů pro kabotáž ze 7 na 5. Systém kabotáže je důležitý pro efektivní využití vozidel a vymizení prázdných jízd a tím snížení dopadů dopravy na životní prostředí, což je i proklamovaným cílem tohoto silničního balíčku. Jeho zneužívání by mělo být zabráněno lepším vymáháním stávajících podmínek, a ne zaváděním nových.
- ❖ K revizi směrnice č. 2006/1/ES o užívání vozidel najatých bez řidiče pro silniční přepravu zboží
  - Svaz vítá povinnost členských států povolení zapůjčení vozidla z jiného státu na 4 měsíce, čímž se umožní např. splnění sezonních nárůstů dopravy.
- ❖ K návrhu nařízení o sledování a vykazování emisí CO<sub>2</sub> a spotřeby paliva u nových těžkých vozidel (HDV)
  - Svaz podporuje přechod k ekologickým a úsporným vozidlům, ale zvolený způsob není pro dosažení tohoto cíle vhodný.
  - Svaz požaduje vyjmutí vozidel kategorie N3G z monitorovacího systému. Dle návrhu by se neměla povinnost stanovovat spotřebu (ani výpočetem) vztahovat na terénní vozidla kategorie N3G. Z tohoto důvodu nelze tuto kategorii vozidel zařadit do monitorovacího systému. Svaz trvá na vyjmutí kategorie z tohoto systému.
  - Svaz nesouhlasí se závěrem vyplývajícím z hodnocení dopadů, který předpokládá, že monitoring emisí CO<sub>2</sub> vytvoří konkurenci ve výrobě úspornějších vozidel. Konkurence je již v současné době značná. V některých státech, jako je ČR, je navíc posilována odstupňovanými sazbami mýtného dle emisních norem EURO, které plně odrážejí požadavky na snižování emisí CO<sub>2</sub>. Dopravci jsou ale zejména motivováni ekonomickými faktory – snižováním nákladů na paliva. Za této situace není možné hovořit o vytváření konkurence. Konkurence ve výrobě úsporných vozidel je veliká a stále rostoucí. Tím jsou neopodstatněná i navazující očekávání.
  - Svaz vyslovuje obavu, aby snaha o „ekonomičtější vozidla“ neskončila pouze nesmyslným tlakem na počítání co nejnižších hodnot v programu VECTO a vzniku další „dieselgate“. Z tohoto důvodu by mělo být zachováno zpoplatnění (odstupňování sazeb) dle emisních tříd EURO, které by u těžkých vozidel (HDV) bylo povinné pro všechny členské státy.