



SENÁT
PARLAMENTU ČESKÉ REPUBLIKY

11. FUNKČNÍ OBDOBÍ

296.

USNESENÍ SENÁTU

z 10. schůze, konané dne 11. října 2017

k Dopravnímu Balíčku – výběr mýtného a vykazování emisí CO₂ u nových těžkých vozidel

Senátní tisk č. N 47/11 - Návrh směrnice Evropského parlamentu a Rady, kterou se mění směrnice 1999/62/ES o výběru poplatků za užívání určitých pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly

Senátní tisk č. N 48/11 - Návrh směrnice Evropského parlamentu a Rady o interoperabilitě elektronických systémů pro výběr mýtného a usnadnění přeshraniční výměny informací týkajících se nezaplacení silničních poplatků v Unii (přepřpracované znění) (Text s významem pro EHP)

Senátní tisk č. N 49/11 - Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o sledování a vykazování emisí CO₂ a spotřebě paliva u nových těžkých vozidel

Senátní tisk č. N 50/11 - Návrh směrnice Rady, kterou se mění směrnice 1999/62/ES o výběru poplatků za užívání určitých pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly, pokud jde o jistá ustanovení o zdanění vozidel

Senát

I.

1. je si vědom,

že silniční doprava významně ovlivňuje kvalitu životního prostředí a že provoz na pozemních komunikacích má zásadní význam jak pro národní ekonomiky, tak i pro efektivní fungování vnitřního trhu v EU;

2. považuje

jednotný evropský dopravní prostor za jeden z nejdůležitějších prvků evropské integrace a zvyšování konkurenceschopnosti EU vůči ostatním globálním ekonomikám;

3. zastává názor,

že rozumné a vyvážené zpoplatnění provozu na pozemních komunikacích může být faktorem, který sníží negativní dopady silniční dopravy na životní prostředí;

4. podporuje

proto v obecné rovině předložené návrhy, jelikož dále rozvíjejí principy „uživatel platí“ a „znečišťovatel platí“ a přispívají k naplňování deklarovaných cílů v oblasti snižování emisí CO₂;

II.

1. zastává názor,

že systém výběru poplatků za užívání pozemních komunikací musí být jednoduchý, spravedlivý a nesmí diskriminovat řidiče z jiných členských států; do výše poplatků by se přitom měla objektivně promítnout míra vlivu vozidla na životní prostředí stejně jako na technický stav pozemní komunikace;

2. domnívá se,

že mýtné stanovené na základě ujeté vzdálenosti po určité pozemní komunikaci je účinnější a spravedlivější než časové poplatky;

3. souhlasí

s vládou, že v případě návrhu směrnice Evropského parlamentu a Rady, kterou se mění směrnice 1999/62/ES o výběru poplatků za užívání určitých pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly, by navrhované změny neměly být realizovány před 1. lednem 2030, neboť dřívější změny by musely být složitě implementovány v průběhu platnosti smluv na provozování elektronického mýtného v ČR na období 2020-2029;

4. podporuje

co největší interoperabilitu elektronických systémů pro výběr mýtného, včetně případného využívání jedné palubní jednotky ve všech členských státech, čímž by odpadla nutnost pořizování jednotlivých časových kuponů pro průjezd jednotlivými členskými státy; upozorňuje ale zároveň, že přechod z časových poplatků na systém elektronického výběru poplatků za ujetou vzdálenost (mýtné) by neměl vést k výraznému zvýšení nákladů pro cestující;

5. preferuje,

aby se k výběru mýtného využívaly zejména zařízení, která budou k určování polohy využívat údaje z evropských systémů Galileo a EGNOS;

6. nesouhlasí

s tím, aby byla Komisi svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci, pokud jde o změny seznamu technologií, které mohou být používány pro transakce elektronického mýtného, a stanovení parametrů nové diferenciaci silničních poplatků podle emisí CO₂, neboť se jedná o důležité prvky návrhů, o kterých by měla rozhodovat Rada a Evropský parlament;

7. zastává rovněž názor,

že by přeshraniční výměna údajů o registraci vozidel mezi členskými státy za účelem vymáhání nezaplaceného mýtného neměla spadat do působnosti směrnice o interoperabilitě elektronických systémů pro výběr mýtného, ale měla by být řešena samostatným právním aktem s odpovídajícím právním základem;

8. nesdílí

v případě návrhu na sledování a vykazování emisí CO₂ a spotřeby paliva u nových těžkých vozidel přesvědčení o efektivitě a přínosech této iniciativy; míra emisí CO₂ a spotřeba paliva je u vozidel závislá na celé řadě faktorů (např. styl jízdy, hustota provozu), a proto lze očekávat, že údaje v reálném provozu budou vždy odlišné od těch, které budou uvádět výrobci vozidel;

9. požaduje

také, aby u tohoto návrhu bylo vyjasněno, jakým způsobem bude předávání údajů od výrobců vymáháno, neboť návrh neřeší otázku sankcí v případě neplnění této povinnosti;

10. zastává názor,

že vytvoření skutečného jednotného dopravního prostoru vyžaduje též sladění rozdílných národních požadavků na vybavení vozidel a jejich posádek, sjednocení požadavků na periodické technické kontroly vozidel, jakož i dopravních předpisů a u nově budovaných pozemních komunikací též jejich technických parametrů, na což Senát v podstatě upozornil již ve svém usnesení č. 119 ze dne 8. března 2017 k Evropské strategii týkající se spolupracujících inteligentních dopravních systémů C – ITS;

III.

1. žádá vládu,

aby Senát informovala o tom, jakým způsobem zohlednila toto usnesení, a o dalším vývoji projednávání návrhů, a to v okamžiku dosažení politické shody potřebného počtu členských států na hlavních prvcích návrhu, nebo již předtím, pokud by se výsledky projednávání v Radě začaly výrazně odchylovat od postoje České republiky vyjádřeného v rámcové pozici vlády;

2. pověřuje

předsedu Senátu, aby toto usnesení postoupil Evropské komisi.

Milan Štěch v. r.
předseda Senátu

Pavel Štohl v. r.
ověřovatel Senátu