

**NÁVRH REALIZACE SPOLEČENSKÉ ODPOVĚDNOSTI
PRO
TOYOTA PEUGEOT CITROËN AUTOMOBILE CZECH, S. R. O.**



© Ekologický právní servis - Environmental Law Service
GARDE - program Globální odpovědnosti
(Global Alliance for Responsibility, Democracy and Equity)

Bratislavská 31, 602 00 Brno, Česká republika (Czech Republic)
tel: +420 545 575 229, fax: +420 545 240 012
e-mail: brno@eps.cz
URL: <http://www.eps.cz> , <http://www.sedlakjan.cz>

*Vypracováno ve spolupráci s programy Ekologického právního servisu „Doprava“
a „Právo na příznivé životní prostředí“*

listopad 2004

I. ÚVOD

1. Společnost Toyota Motor Corporation (dále jen „Toyota“) jako první automobilová společnost získala v roce 1999 cenou „Global 500 Award“ udílenou Programem životního prostředí Spojených národů (United Nations Environment Programme (UNEP)). Výsledky „Dow Jones Sustainability Indexes“ za rok 2004, které byly publikovány 2. 9. 2004 zase označují Toyotu za „leadra“ odpovědného chování v rámci automobilového průmyslu, a to celosvětově. Společnost Peugeot působící v rámci konsorcia Peugeot Citroën Automobiles S.A. (dále jen PSA) je podle The Accountability Rating zveřejněným 23. 6. 2004 zařazen mezi deset nejzodpovědnějších nadnárodních společností ze 100 celosvětově největších nadnárodních společností. Obě společnosti sdružené v Toyota Peugeot Citroën Automobile Czech, s. r. o. (dále jen „TPCA“) se těší na poli korporativní společenské odpovědnosti vysokému kreditu. Obě společnosti mají vypracovaný systém a pravidla společenské odpovědnosti a je tedy pochopitelné, že i česká veřejnost může oprávněně očekávat jejich plnění a citlivý přístup při řešení negativních společenských dopadů spojených s realizací investičního záměru a provozu závodu TPCA u města Kolín s roční kapacitou 300 tis. automobilů.

2. Dne 11. srpna 2004 se na základě návrhu starosty města Kolín uskutečnilo jednání mezi zástupci GARDE - programu Globální odpovědnosti Ekologického právního servisu (organizace právníků zabývající se ochranou životního prostředí a lidských práv skrze právo – dále jen „EPS“) na straně jedné a zástupci společnosti TPCA, města Kolín a vládní agentury CzechInvest na straně druhé.

Zástupci GARDE EPS informovali všechny zúčastněné strany o konceptu společenské odpovědnosti korporací a upozornili na skutečnost, že obě nadnárodní společnosti se těší vysokému kreditu na tomto poli. Z toho důvodu také vyzvali TPCA, aby zahájila jednání o konkrétních krocích, které povedou k naplnění veřejně deklarovaných standardů obou společností. Na jednání byly ze strany GARDE EPS předloženy příkladné návrhy takovýchto kroků. Zástupci TPCA je odmítli s tím, že nejsou dostatečně konkrétní a požadovali proto jejich konkretizaci. Současně deklarovali, že jsou ochotni o případných návrzích GARDE EPS dále jednat.

Tímto vyzýváme společnost TPCA k dalšímu jednání o níže uvedených návrzích a k nápravě nezákonností, ke kterým došlo v souvislosti s realizací jejich investičního záměru.

3. S ohledem na výše uvedené obsahuje tento dokument požadovanou konkretizaci a sumarizaci návrhů, které by směřovaly k naplnění společenské odpovědnosti nadnárodních korporací Toyota a PSA v České republice. Současně EPS předepisuje a deklaruje, že návrhy obsažené v tomto návrhu neobsahují vyhodnocení finančních nákladů, které jsou spojeny s jejich realizací. EPS nepředkládá finanční rozvahu především proto, že:

- finanční rozvahu nelze učinit bez znalosti finančních toků, výrobního potenciálu a vnitřního uspořádání, a to jak TPCA, tak i Toyoty a PSA.
- finanční rozvahu by navíc neměl vytvářet EPS, ale samotné subjekty, které se veřejně zavázaly ke společenské odpovědnosti.

4. Koncepte společenské odpovědnosti korporací je založena na dobrovolných závazcích, které jdou nad rámec zákonných povinností. Respektování a dodržování právních předpisů země, ve které korporace provozuje své aktivity, je přitom samozřejmostí a základním výchozím standardem každé obchodní společnosti, jež se chce považovat za odpovědnou. Z právní analýzy EPS, která je podkladem tohoto materiálu, vyplývá, že při realizaci investičního záměru společnosti TPCA došlo k mnoha právním nesrovnalostem, z nichž na tomto místě jmenujeme především následující:

4.1. Nedostatečné vyhodnocení dopadů záměru výstavby Výrobního závodu Kolín na životní prostředí

Podle dosavadních zjištění EPS nebyla dokumentace o hodnocení vlivů na životní prostředí zpracována pro konkrétní závod společnosti TPCA, ale na obecný záměr výrobního závodu automobilů, aniž byla známa konkrétní technologie výroby. Nebylo proto provedeno řádné vyhodnocení dopadů záměru výstavby Výrobního závodu Kolín na životní prostředí.

Nebyly posuzovány kumulativní vlivy nákladní a osobní dopravy vyvolané provozem závodů v zóně na životní prostředí. Hlukové a rozptylové studie, které byly v některých případech zpracovány, nemohou vycházet ze spolehlivě zjištěného stavu věci. Nelze se tedy v žádném případě domnívat, že jejich závěry o tom, zda budou či nebudou překročeny zákonné hlukové a emisní limity, jsou věrohodné.

Uvedené skutečnosti zakládají:

4.1.1. rozpor s vnitrostátní legislativou upravující posouzení vlivů na životní prostředí, a to jak stávající¹, tak i účinnou² v době hodnocení záměru

4.1.2. rozpor s evropskou legislativou³

4.1.3. rozpor s čl. V. odst. 3 Směrnice OECD pro nadnárodní společnosti (dále jen „Směrnice OECD“)

4.1.4. rozpor s principy 7, 8, 9 UN Global Compact

4.1.5. rozpor s dobrovolným závazkem PSA o tom, že „provádí studie posuzující potenciální environmentální dopad každého závodu (podle tvrzení PSA jsou tyto „studie prováděny v každé fázi realizace stavby.“⁴) a rozpor s dobrovolným závazkem Toyoty o tom, že v případě „umístování nového výrobního závodu ... Toyota posuzuje environmentální dopad...“⁵

4.2. Ujednání o porozumění⁶ obsahuje závazky jejichž splnění v krátkém časovém horizontu zavádá pochybnosti o nezávislosti a legálnosti postupu orgánů veřejné správy

Ujednání o porozumění mezi Toyotou a PSA na jedné straně a jednotlivými ministerstvy na straně druhé uzavřené dne 12. 2. 2002 obsahuje závazek realizovat na náklady ČR, a ve schválených termínech, výstavbu přivaděčů k dálnici D 11 (silnice č. II/125 a č. II/328), aniž by byly známy vlivy plánovaných komunikací na životní prostředí obyvatel dotčených obcí a přírodu Libického luhu. Silnice č. II/125 navíc vede bezprostředně územím Národní přírodní rezervace Libický luh, která požívá nejvyšší stupeň ochrany z hlediska zák. č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny. Jedná se zároveň o území, jenž bude patřit do celoevropské soustavy NATURA 2000. V rámci povolených řízení na rekonstrukci silnice II/125 sloužící jako přivaděč průmyslové zóny na dálnici D 11 nebyly posouzeny její potenciální dopady na přírodu Libického luhu.

¹ zák. č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí

² zák. č. 244/1992 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí

³ Směrnice Rady 85/337/EHS o posuzování vlivů některých veřejných a soukromých záměrů na životní prostředí, která byla změněna Směrnicí Rady 97/11/EHS

⁴ v originále: „conducts studies to assess the potential environmental impact of each new plant. These studies are repeated at each main phase in the development of the site.“ <http://www.sustainability.psa-peugeot-citroen.com/en/index.php?niv1=4&niv2=47&id=2>

⁵ v originále: „when installing new facilities or expanding existing ones, Toyota assesses the environmental impact in terms of air and water quality, vibration, noise, waste and chemical substances, based on its Prior Assessment System“ (str. 28 Environmental Social Report)

⁶ Ujednání o porozumění ze dne 12. 2. 2002 mezi Toyota Motor Corporation a Peugeot Citroën Automobiles, S.A. a jednotlivými českými ministerstvy

Současně je třeba podotknout, že samotné Ujednání bylo uzavřeno v době účinnosti zákona č. 72/2000 Sb., o investičních pobídkách, kdy již smlouvy podobného obsahu nebyly a nejsou uzavírány, a jde proto o nadstandardní řešení ve prospěch obou korporací.

Uvedené skutečnosti zakládají:

4.2.1. především podjatost pracovníků orgánů veřejné správy, kteří ve věci byli odpovědni rozhodnout.⁷ Dále tento závazek vyplývající z uvedeného ujednání zakládá možné porušení dalších veřejnoprávních norem hmotněprávního charakteru⁸.

4.2.2. možný rozpor s evropskou legislativou⁹

4.2.3. rozpor s čl. II. odst. 2, V. odst. 3 Směrnice OECD

4.2.4. rozpor s principy 7, 8, UN Global Compact

4.2.5. rozpor s dobrovolným závazkem PSA „*chránit životní prostředí a zabezpečit kvalitu života v oblastech v okolí svých výrobních závodů ve všech zemích*“¹⁰ a závazkem společnosti Toyota uvedeným ve Třetím akčním plánu pro životní prostředí¹¹ o tom, že chce „*dále prosazovat aktivnější preventivní opatření*“¹² a „*zlepšovat opatření zabraňující nesoulad s právem a podávání stížností/žalob*“¹³.

4.3. Ujednání o porozumění uzavřené na vládní úrovni¹⁴ spolu s ujednáním s městem Kolín¹⁵ obsahují ustanovení zakládající zjevnou nezákonnost staveb, a to především stavebního povolení a územního rozhodnutí

Zmíněná ujednání obsahují seznam osob podílejících se na koordinaci a realizaci investičního záměru TPCA. V realizačním týmu jsou jako osoby „*zodpovědné za hladký průběh realizace projektu, schvalovací řízení, stavby a zahájení výroby*“ uvedeny kromě vedoucího týmu, především vedoucí projektové EIA na Ministerstvu životního prostředí, která byla zodpovědná za vydání konečného stanoviska EIA v předmětné záležitosti. Členem realizačního týmu je navíc i vedoucí stavebního úřadu v Kolíně, který je zodpovědný za vydání územního rozhodnutí a stavebního povolení.

Uvedené skutečnosti zakládají:

4.3.1. podjatost pracovníků orgánů veřejné správy, kteří ve věci byli odpovědni rozhodnout¹⁶ a z toho vyplývající nezákonnost vydaných rozhodnutí, a to zejména stanoviska EIA, stavebního povolení a územního rozhodnutí

⁷ ve smyslu § 9 a násl. zák. č. 71/1967 Sb., správního řádu

⁸ vnitrostátních právních norem obsažených zejména v následujících právních předpisech: zák. č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, zák. č. 50/1976 Sb., stavební zákon, zák. č. 71/1976 Sb., správní řád, zák. č. 76/2002 Sb., o integrované prevenci, zák. č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny a další

⁹ především s již zmíněnou směrnicí EIA, ale také směrnice IPPC

¹⁰ v originále: „The Group's policy seeks to protect the natural environment and to safeguard quality of life in the areas around its industrial sites, in all countries.“ (citace z Industrial Environmental Management; originál je dostupný na:

<http://www.sustainability.psa-peugeot-citroen.com/en/index.php?niv1=4&niv2=42&niv3=3>

¹¹ v originále: „Third Toyota Environmental Action Plan“

¹² v originále: „Further promotion of proactive prevention measures“

¹³ v originále: „Further enhance measures to prevent legal non-compliance and complaints“

¹⁴ Ujednání o porozumění ze dne 12. 2. 2002 mezi Toyota Motor Corporation a Peugeot Citroën Automobiles, S.A. a jednotlivými českými ministerstvy

¹⁵ Ujednání o porozumění ze dne 12. 2. 2002 mezi Toyota Motor Corporation a Peugeot Citroën Automobiles, S.A. a městem Kolínem

¹⁶ ve smyslu § 9 a násl. zák. č. 71/1967 Sb., správního řádu

4.3.2. rozpor s čl. II. odst. 5 a čl. VI. Směrnice OECD

4.3.3. postup v rozporu s cílem Toyoty zajistit „nulovou existenci nezákonností“ ve smyslu Třetího akčního environmentálního plánu Toyoty, nemožnost naplnění cíle PSA přispět ke zvýšení kontroly rizik a ochrany životního prostředí ve smyslu akčního plánu PSA.

4.4. Smlouvy mezi TPCA a městem Kolín obsahují množství závazků, které v konečném důsledku zavazují město Kolín postupovat v rozporu se zákonem

Smlouva o budoucí kupní smlouvě a smlouva o spolupráci při přípravě pozemků pro výstavbu uzavřených mezi TPCA a městem Kolínem obsahují množství závazků ve prospěch nadnárodní společnosti, které by bylo možno kvalifikovat jako ustanovení v rozporu s dobrými mravy, zavazující město k neplnění zákonem předepsaných povinností a znamenající ohrožení veřejných subjektivních práv všech subjektů, které byly či měly právo účastnit se správních řízení, a to zejména tím, že:

- podle čl. 5.1.5. město Kolín zahájí řízení a bude usilovat o vyvlastnění vymezených pozemků pro umístění železniční vlečky a komunikací k závodu TPCA s tím, že dle čl. 8.2.2. bezpodmínečně pod hrozbou smluvní pokuty musí řízení dokončit k 28. 2. 2003, a to i přesto, kdyby třetí strana (tedy vlastník, jemuž je vyvlastňováno) podala proti rozhodnutí o vyvlastnění odvolání.
- z čl. 5.1.1., 5.2.1. a dalších smluvních závazků vyplývá, že město Kolín podá žádost o vydání územního rozhodnutí na stavbu závodu TPCA namísto této nadnárodní společnosti. Současně samo město Kolín s ohledem na konstrukci zákona o obcích (podrobnosti viz právní analýza) bylo příslušným orgánem státní správy k vydání tohoto rozhodnutí. Navíc je vedoucí stavebního úřadu (zaměstnanec města Kolína) odpovědný za vydání tohoto rozhodnutí a je v realizačním týmu pro budování závodu TPCA. Město současně přijalo závazek, aby rozhodnutí, které získá, neobsahovalo žádné podmínky, které jsou nepřijatelné pro TPCA uvažující v dobré víře.
- Smlouvy obsahují závazek města Kolín spočívající v povinnosti zabránit jakýmkoliv odvoláním uplatněným třetími stranami, a pokud bude odvolání uplatněno, je město Kolín povinno uskutečnit veškeré kroky podle českého práva k jejich vyřešení tak, aby nebránila výstavbě, realizaci nebo provozu, nevedla ke zpoždění výstavby nebo provozu závodu TPCA či zvýšení stavebních či provozních nákladů.

Zmiňovaná smluvní ustanovení zcela zpochybňují nezávislost orgánů veřejné správy při rozhodování o závodu TPCA a způsobují nezákonnost vydaných rozhodnutí. Současně zcela odporují duchu a smyslu konceptu společenské odpovědnosti nadnárodních korporací a za určitých okolností by bylo možné kvalifikovat jednání zástupců státu a nadnárodních korporací za trestněprávně postižitelné.

4.5. Žádost TPCA o povolení výjimky z omezení jízdy nákladních automobilů ve dnech pracovního klidu by v případě jejího vydání znamenala obcházení zákona

TPCA požaduje povolení výjimky z omezení jízdy nákladních automobilů v neděli a ostatních dnech pracovního klidu ve smyslu § 43 odst. 5 zák. č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. Povolení je však podle tohoto ustanovení časově omezeno a nelze jej vydat na déle než jeden rok. Prováděcí právní předpis¹⁷ dále vymezuje obsah žádosti o udělení výjimky. Mimo jiné obsahuje povinnost uvést státní poznávací značku, druh, tovární značku a typ vozidla, pro které je požadována výjimka. Z uvedeného vyplývá, že udělení výjimky je koncipováno pouze pro zvláštní ojedinělé případy. Nelze předpokládat, že závod TPCA by byl v provozu pouze v délce jednoho kalendářního roku, či snad, že by jeho

¹⁷ vyhl. č. 30/2001 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích

zásobování zajišťovalo pouze několik málo nákladních automobilů. Skutečná délka výjimky (formálně ji samozřejmě lze každoročně prodlužovat) a množství nákladních automobilů, které výjimky obdrží, jdou proti smyslu omezení jízdy nákladních automobilů ve dnech pracovního klidu ve smyslu § 43 odst. 1 zákona a logicky ani zákonný rámec pro udělování této výjimky tomu není uzpůsoben. Proto v případě, že TPCA obdrží příslušné výjimky, pak nelze pochybovat o tom, že tak bude učiněno díky zcela mimořádnému ekonomickému potenciálu TPCA a z toho vyplývající faktické moci této korporace.

V případě udělení výjimek dojde:

4.5.1. k porušení ustanovení § 43 zák. č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, získání neoprávněné výhody v hospodářské soutěži

4.5.2. k možnému rozporu s evropskou legislativou

4.5.3. k přímému porušení čl. II. odst. 5 Směrnice OECD

Ze shora uvedeného vyplývá, že dosavadní postup obou korporací (Toyota Motor Corporation a PSA Peugeot Citroën) při prosazování své investice v České republice je nejen v rozporu s jejich veřejně deklarovanými dobrovolnými závazky společenské odpovědnosti, ale především zcela postrádá jakékoliv prvky společenské odpovědnosti, ba co víc, není ani v souladu s národní legislativou.

II. NÁVRHY

A. OBECNÉ POŽADAVKY NA FUNGOVÁNÍ SPOLEČNOSTI TPCA

1. Vytvoření pravidel chování společnosti TPCA

1.1. Tento požadavek vychází z úvahy, že společnost TPCA je joint venture projektem dvou konkurenčních společností. Každá z obou korporací má vlastní systém řízení a z pohledu společenské odpovědnosti pak především deklarují rozdílné dobrovolné závazky. Proto je potřeba pro daný joint venture sjednotit systém společenské odpovědnosti tohoto výrobního závodu tak, aby bylo jednání TPCA pro veřejnost transparentní a předvídatelné.

1.2. Akční plány obou společností obsahují vedle konkrétních cílů týkajících se celkové strategie společnosti také vytyčení spolupráce na lokální úrovni s předpokladem interakce s obyvateli a nevládními organizacemi z dané oblasti. TPCA by proto měla specifikovat, jak bude tyto dobrovolné závazky obou společností naplňovat ve vztahu ke komunitám, v jejichž blízkosti se předmětný závod nachází.

2. Splnění standardů EMAS

2.1. Závod TPCA má za cíl získat certifikát ISO 14001. Tuto iniciativu samozřejmě vítáme. Vzhledem k tomu, že se však obě společnosti těší velkému kreditu na poli společenské odpovědnosti a PSA navíc veřejně deklaruje svůj cíl rozšířit kritéria aplikace ISO 14001¹⁸, považujeme za logické, aby především v zemích Evropské unie v rámci svých aktivit splňovaly obě společnosti standard EMAS II. ve smyslu nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 761/2001 ze dne 19. 3. 2001 o dobrovolné účasti organizací v systému řízení podniku a auditu z hlediska ochrany životního prostředí (dále jen „nařízení“). Především s ohledem na promoční aktivity Toyoty akcentující odpovědný přístup k životnímu prostředí považujeme za vhodné, aby TPCA postupovala v souladu s nejvyšším dosažitelným systémem environmentálního managementu.

2.2. Jsme si vědomi toho, že již samotné dosažení standardů vyplývajících z ISO 14001 vyžaduje zavedení některých specifických interních procesů, které vyžaduje určité penzum času. Požadavky EMAS II., jak vyplývá ze zmiňovaného nařízení jsou v tomto směru o něco náročnější avšak plně kompatibilní s ISO 14001. EMAS II. se odlišuje především v následujících oblastech:

- systém EMAS je možné zavést pouze pro celý podnik nikoliv pouze pro jeho část narozdíl od ISO 14001
- EMAS vyžaduje povinné vstupní hodnocení (environmentální přezkoumání) narozdíl od ISO 14001
- EMAS vyžaduje povinné prohlášení o stavu životního prostředí
- EMAS stanovuje nejdelší možný cyklus auditu narozdíl od standardu ISO 14001

2.3. S ohledem na vysokou kredibilitu obou korporací a jejich intenzivní zájem o problematiku společenské odpovědnosti předpokládáme, že v případě závodu TPCA budou pozitivně přijaty i naše další specifické návrhy ve vztahu k praktické realizaci systému EMAS II., které by měly napomoci ke zlepšení účinnosti celého systému. Proto navrhuje, aby:

2.3.1. audit požadovaný systémem EMAS byl vždy prováděn externí osobou,

2.3.2. audit byl prováděn minimálně jednou za dva roky,

2.3.3. stejná externí osoba mohla provést audit TPCA max. dvakrát za sebou,

2.3.4. TPCA věnovala zvláštní péči negativním dopadům na životní prostředí vznikajícím

¹⁸ uvedeno v Action Plan, Industrial

z dopravy, jenž je spojena s provozem závodu, a to jak nákladní, tak i osobní (k tomu srov. článek 2 písm. g) nařízení spolu s čl. 6.2. písm. g) přílohy č. 6 nařízení),

- 2.3.5. vstupní analýza obsahovala ve smyslu čl. 2 písm. g) nařízení spolu s čl. 6.2. písm. i) přílohy č. 6 nařízení detailní posouzení dopadů na Libický luh, a to zejména ve spojitosti s dopravou na dálničním přivaděči silnice č. II/125,
- 2.3.6. do procesu definování environmentálních aspektů ve smyslu čl. 2 písm. f) nařízení a čl. I. A. 3. 1. přílohy č. 1. nařízení byla zapojena veřejnost. V tomto směru GARDE EPS nabízí možnost zpracování procesních pravidel zapojení veřejnosti.
- 2.3.7. do procesu pořízení environmentálního programu ve smyslu čl. 2 písm. h) nařízení a čl. I. A. 3. 4. přílohy č. 1. nařízení byla zapojena veřejnost. V tomto směru GARDE EPS nabízí možnost zpracování procesních pravidel zapojení veřejnosti,

2.4. S ohledem na výše uvedené navrhuje, aby kritéria EMAS byla společností TPCA, splněna nejdéle do 31. 12. 2005 a žádost o registraci byla podána do 31. 1. 2006 u Agentury EMAS při Českém ekologickém ústavu.

3. Zavedení standardů Global Reporting Initiative (GRI)

Standard GRI není pro žádnou z korporací účastnících se joint venture TPCA ničím novým. Používá jej např. Toyota Motor Europe, Toyota Australia či PSA Peugeot Citroën ve Francii. Ten je navíc členem pracovní komise GRI vytvářející dodatek standardů GRI pro automobilový průmysl. Obě společnosti jsou navíc členy Global Compact a lze proto předpokládat, že mají zájem se podílet na aktivitách, které rozvíjejí standardy založené Programem životního prostředí Spojených národů (UN Environment Programme). Proto navrhuje, aby společnost TPCA pořizovala pravidelně, minimálně jednou za dva roky, zprávu o činnosti na základě standardů GRI zavedených „Sustainability Reporting Guidelines“.¹⁹

4. Podpora občanského sektoru a místních komunit

4.1. Obě společnosti sdružené v TPCA se zabývají filantropií. Jednou z priorit akčního plánu PSA pro zvyšování společenské odpovědnosti je zavádění systému lokálního sponzoringu²⁰ všude tam, kde provozuje své závody. Toyota je zase členem Klubu 1% Japonské obchodní federace a přispívá více než jedním procentem ze svého příjmu na filantropické účely. Proto by podle našeho názoru měla TPCA ještě před zahájením výroby připravit strategii pro své zapojení do komunit, které svou výrobou ovlivňuje a jejichž zdroje - lidské, kulturní i přírodní - čerpá.

4.2. Nejvhodnější by bylo zadat přípravu návrhu strategie zprostředkující instituci s odpovídající zkušeností a kreditem (nejlépe renomované nadaci). Strategie by přitom měla obsahovat následující východiska:

- 4.2.1. analýzu sociálních a environmentálních potřeb regionu včetně absorpční kapacity občanských struktur;
- 4.2.2. potřebu sociálního začlenění TPCA do regionu;
- 4.2.3. globální priority, principy a standardy korporací Toyota, Peugeot a Citroën;
- 4.2.4. priority managementu TPCA;

¹⁹ veškeré potřebné informace jsou dostupné na internetové adrese: <http://www.globalreporting.org> Vzhledem k tomu, že však mateřská společnost PSA Peugeot Citroën aplikuje standardy GRI a je členem zmiňované pracovní skupiny, TPCA má díky tomu dobrý přístup ke všem informacím týkajících se této otázky.

²⁰ tzv. Local Sponsorship Plans (LSPs)

4.2.5. limity finančních a lidských zdrojů, které je možno uvolnit pro aktivní politiku corporate social responsibility (např. limit 1% z hrubého zisku před zdaněním);

4.2.6. povinnost konzultovat strategii s širokým okruhem sociálních partnerů v regionu;

4.3. Současně navrhuje, aby TPCA pověřila člena vrcholového managementu s dostatečnou rozhodovací pravomocí a přístupem ke strategickým informacím, aby byl zodpovědný za realizaci navrhovaného postupu.

B. PŘEVZETÍ ODPOVĚDNOSTI ZA NEGATIVNÍ DOPADY REALIZACE A PROVOZU ZÁVODU SPOLEČNOSTI TPCA

1. Nezávislá studie externích dopadů závodu TPCA a jeho subdodavatelů s akcentem na dopravní zátěž. Aktivní snižování dopravní zátěže.

1.1. S ohledem na zjištění obsažená v právní analýze Ekologického právního servisu lze důvodně pochybovat o kvalitě správních rozhodnutí vydaných pro potřeby realizace investičního záměru společnosti TPCA, a to nejen stanoviska EIA a územního a stavebního rozhodnutí, ale i rozhodnutí v rámci procesu IPPC, jež již mělo být zveřejněno, bohužel však do dnešního dne tak učiněno nebylo. Výsledkem je nepřesvědčivé a zcela nedostatečné posouzení všech environmentálních a sociálních dopadů závodu TPCA a jeho subdodavatelů umístěných v průmyslové zóně Kolín-Ovčáry.

Vedle hlavního výrobního závodu společnosti TPCA s. r. o. budou v zóně další čtyři související závody těchto společností: GEFCO Česká republika s. r. o., LEAR Corporation Czech, s. r. o., NYK Logistic (Czech Republic) s. r. o. a Toyota Tsusho Europe S. A.. Mimo vlastní průmyslovou zónu se připravuje výstavba dalšího souvisejícího závodu TOYOTA-CENTRAL EUROPEAN HUB PROJECT KOLÍN. Doposud přitom nebyly důležité vlivy těchto provozů na životní prostředí, zejména vyvolaný nárůst dopravy, hodnoceny kumulativně.

Proto navrhuje, aby TPCA na své náklady zadala vypracování nezávislé komplexní studie, která by všechny tyto dopady zhodnotila s ohledem na synergii dopadů všech provozů souvisejících se závodem TPCA. Zadání, zpracování a její výsledek by měl být podroben veřejné kontrole. EPS může vypracovat konkrétní procesní postup realizace tohoto požadavku.

1.2. Snižování environmentálních dopadů dopravy spojené s výrobou je jedním z cílů Třetího akčního plánu Toyoty (konkrétně bod č. 12 plánu). Mělo by být proto v zájmu celé TPCA snažit se zlepšit negativní dopady dopravy, kterou bude vytvářet spolu se svými dodavateli mimo jiné i díky aplikaci systému „just in time“. Proto navrhuje, aby studie věnovala zvláštní pozornost možným alternativním způsobům dopravního řešení, a to především s akcentem na zvýšení podílu železniční dopravy v systému zásobování a distribuci finálních výrobků a následně, aby TPCA přikročila aktivně k redukci dopadů dopravy v souladu s výsledky této studie.

2. Zpětvzetí žádosti o udělení výjimky z omezení jízdy některých vozidel ve smyslu ustanovení § 43 odst. 5 zák. č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích.

V případě, že formálně TPCA nepožádala o udělení výjimky, avšak učinil tak za ni jiný subjekt, pak by měla učinit veškeré kroky k tomu, aby závod TPCA nepotřeboval ke svému provozu shora uvedené výjimky, neboť takovou potřebu dopravy nebude generovat.

3. Naplnění zákonné povinnosti uhradit náklady spojené s nezbytnou úpravou komunikací

Jak vyplývá z ustanovení § 39 zák. č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, je osoba která způsobila podstatný nárůst zatížení částí silnice nebo místní komunikace (jejíž stav tomuto nárůstu zjevně neodpovídá) povinna uhradit náklady spojené s nezbytnou úpravou dotčené části silnice nebo místní komunikace.

3.1. Proto navrhuje, aby se TPCA finančně podílela z 50% na nákladech spojených s vybudováním:

3.1.1. přemostění Labe z ulice Starokolínské na Třídvorskou ve smyslu návrhu „Dopravně inženýrské studie Kolínska v návaznosti na průmyslovou zónu Kolín-Ovčáry zhotovenou společností DHV ČR, s. r. o.“ (dále jen studie)

3.1.2. malého severního obchvatu ve smyslu návrhu studie

3.1.3. obchvatu Ovčár a Jestřábí Lhoty

3.2. Navrhujeme, aby TPCA uhradila všechny náklady spojené s rekonstrukcí a údržbou vozovky na ulici Ovčárecká.

3.3. Navrhujeme, aby TPCA zahájila jednání o revizi smluv upravujících realizaci rekonstrukce silnice č. II/328, a to tak, aby se podílela na nákladech rekonstrukce, a to z 50%.

4. Požadavky občanského sdružení Obyvatelé Ovčárecká

Obyvatelé ulice Ovčárecké budou podle předpokladů bezprostředně postiženi dopravou související z provozem závodu TPCA, ale i ostatní dopravou, která se bude zvyšovat s ohledem na zvětšení „propustnosti“ silnice č. II/328 a jejím plánovaným napojením na dálnici D 11. Formálně je zodpovědným subjektem za řešení těchto problémů Středočeský kraj jako vlastník komunikace. Přitom však je nepochybné, že hlavní odpovědnost za nárůst dopravy i s ohledem na následné kumulativní jevy nese právě TPCA.

PSA se dobrovolně hlásí k zajištění kvality života v oblastech, kde má své výrobní závody²¹. Charta země Toyoty (Toyota Earth Charter) obsahuje deklarovanou vůli v čl. 4. jednat ve spolupráci se společnostmi, a to na všech úrovních. Proto doufáme, že TPCA akceptuje a realizuje návrhy reparačních opatření pro obyvatele Sendražic, kteří bydlí na Ovčárecké.

Návrhy reparačních opatření, která by měla TPCA sama na své náklady zajistit, jsou podle občanského sdružení Obyvatelé Ovčárecká následující:

4.1. výměna 251 oken za okna s největší možnou neprůzvučností a mikroventilací včetně parapetů (jedná se o okna v obytných patrech u 20 obytných domů a jedné restaurace, které se nacházejí v Sendražicích na levé straně ulice Ovčárecké při výjezdu z města Kolína).

4.2. výstavba protihlukových zdí místo stávajícího oplocení u 15 objektů,

4.3. odhlučnění zdí zmiňovaných 21 nemovitostí zateplením fasád,

4.4. finanční kompenzace z důvodu snížení hodnoty nemovitostí.

²¹ v originále: „The Group's policy seeks to protect the natural environment and to safeguard quality of life in the areas around its industrial sites, in all countries.“ <http://www.sustainability.psa-peugeot-citroen.com/en/index.php?niv1=4&niv2=42&niv3=3>“

5. Reparační a ochranná opatření pro obyvatele obce Ovčáry

5.1. Rozsáhlé terénní úpravy spojené s přípravou Průmyslové zóny Kolín-Ovčáry mají za následek mnoho geodetických změn v bezprostředním okolí zóny. Postiženými jsou zejména majitelé nemovitostí na západním okraji obce, kteří zaznamenali dramatický úbytek spodní vody a vyschnutí jejich studen.

Podle dosavadních informací kontaktovalo město Kolín jako investor a realizátor stavby průmyslové zóny majitele postižených nemovitostí a zahájilo jednání o reparačních opatřeních. Za vzniklou situaci však nenese odpovědnost pouze město Kolín, ale především TPCA jako majitel investice, pro kterou především byla průmyslová zóna budována. Z toho důvodu navrhuje, aby se TPCA finančně podílela na reparacích.

5.2. Kvalita života obyvatel Ovčár žijících v bezprostřední blízkosti průmyslové zóny se rapidně sníží, a to zejména s ohledem na hlukové zatížení a naprostou změnu krajinného rázu v místě, kde žijí. Proto navrhuje, aby TPCA spolu s ostatními závody umístěnými v průmyslové zóně finančně zajistila vybudování ochranného valu mezi obcí Ovčáry a průmyslovou zónou, který by snížil hlukovou zátěž a zlepšil vzhled bezprostředního okolí obce.

6. Protihluková a statická opatření pro postižené obyvatele obce Velký Osek

Silnice č.II/125, která byla upravena především pro potřeby provozu závodu TPCA, vede středem obce Velký Osek. S ohledem na předpokládané objemy dopravy lze předpokládat, že dopravní zatížení této komunikace povede k mimořádnému zvýšení hladiny hluku a vibrací. Dopady budou o to závažnější, že zmiňovaná komunikace leží v bezprostřední blízkosti mnoha obytných budov. Přestože je formálně právně odpovědným za řešení negativních dopadů této komunikace subjekt odlišný od TPCA, považujeme za logické, aby se na nákladech spojených s reparacemi podílela přímo TPCA, neboť bezpochyby je to právě její provoz, který vytváří potřebu dopravní obslužnosti. Nakonec, tato skutečnost vyplývá zcela jednoznačně ze shora zmiňovaných smluv.

7. Umístění TOYOTA-CENTRAL HUB PROJECT KOLÍN - Logistického centra nových automobilů

7.1. V současné době probíhá proces posuzování vlivů na životní prostředí záměru „Překladiště automobilů (logistické centrum) „TOYOTA-CENTRAL HUB PROJECT KOLÍN - Logistické centrum nových automobilů - Ratboř“ (dále jen „centrum“). Jde o záměr na vybudování centrálního skladu a překladiště pro osobní automobily s kapacitou překladiště 10 412 os. aut. Investorem tohoto záměru je společnost LITRA s. r. o. Z názvu záměru a jeho umístění je však zřejmé, že centrum má sloužit především pro potřeby závodu TPCA v Kolíně. (Toyota a Peugeot patří k hlavním zákazníkům firmy LITRA, která např. v Mnichově Hradišti provozuje obdobné logistické centrum pro Peugeot).

7.2. S výstavbou centra ve variantě, popsané v „oznámení o hodnocení vlivů na životní prostředí“²² by byla spojena řada rizik pro životní prostředí a zdravé životní podmínky okolních obyvatel. Konkrétní výhrady již vznesl Městský úřad Kolín, Česká inspekce životního prostředí Praha, Ministerstvo životního prostředí, obec Kbel. Současně se proti stavbě vyslovilo 105 občanů této obce prostřednictvím petice.

Za nejzásadnější problém však lze považovat především umístění centra ve vztahu k výrobnímu závodu TPCA, které by mělo za následek další nárůst dopravního zatížení města Kolín.

7.3. Přestože centrum bude provozováno společností LITRA a nikoliv TPCA, Toyotou či PSA,

²² podrobnosti viz <http://www.ceu.cz/EIA/Is/info.asp?kodAkce=STC219>

již ze samotného oficiálního názvu investičního záměru je patrné, že ve skutečnosti bude sloužit pro účely distribuce finálních výrobků závodu TPCA. TPCA jako exkluzivní konzument služeb plánovaného centra může bezpochyby bezprostředně působit na společnost LITRA ohledně konečné podoby centra. Centrum nakonec vzniká především pro potřeby TPCA a případné negativní dopady dopravního zatížení, které bude spojeno s přesunem nově vyrobených aut z výrobního závodu do centra, lze přisuzovat právě společnosti TPCA, a to zvláště pak v situaci, kdy vhodnějším řešením celé situace by bylo umístění centra do Průmyslové zóny Kolín-Ovčáry. TPCA má navíc opční právo na pozemky v průmyslové zóně a má proto bezprostřední vliv na to, jaké provozy v ní budou umístěny. Z toho důvodu navrhuje, aby:

Společnost TPCA působila na svého smluvního partnera, aby k vybudování centra zvolil lokalitu, která zajistí minimalizaci jeho negativních vlivů na životní prostředí. K tomuto působení může mj. využít i svého předkupního práva na pozemky v průmyslové zóně Kolín.

8. Podpora zachování Libického luhu

Silnice č. II/125, která slouží jako dálniční přivaděč provozům umístěným v průmyslové zóně Kolín-Ovčáry vede po hranici a v některých místech přímo územím Národní přírodní rezervace Libický luh, který je unikátním zbytkem lužních lesů středního Polabí. Toto území požívá nejvyšší stupeň ochrany z hlediska zák. č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny. Jedná se zároveň o území, které má být na základě vládního návrhu vyhlášeno jako chráněné území celoevropské soustavy NATURA2000. Bezprostřední blízkost průmyslové zóny a závodu TPCA rozhodně neprospívá stavu tohoto hodnotného biotopu. K naplňování cílů principů společenské odpovědnosti obou korporací by přispělo, kdyby se podílely na údržbě a záchranu Libického luhu. Proto navrhuje, aby se TPCA finančně podílela na pořízení plánu péče ve smyslu ustanovení § 38 zák. č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny a následně na realizaci některých opatření, které z něj vyplynou.