

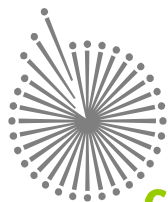
Strategie Evropského společenství ke snižování emisí skleníkových plynů z dopravy

Návrh dopadové studie k připravovanému Sdělení Evropské komise o revidované strategii emisí CO₂ z automobilů

Mgr. Leona Matoušková

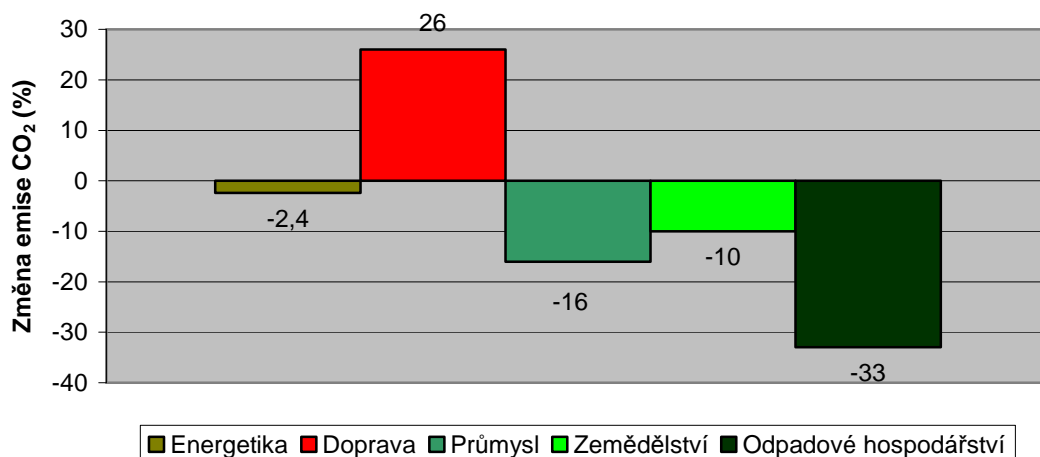
Cíle Evropského společenství v oblasti snižování emisí skleníkových plynů jsou vztaheny k závazku, že globální teplota na Zemi by neměla stoupnout o více jak 2 °C ve srovnání s teplotou preindustriálního období. Orgány Evropské unie (EU) jsou si vědomy velké hrozby zásadních klimatických změn, které by znamenaly nejen změnu teplotních poměrů, ale i další projevy související se změnou energetickou bilancí klimatického systému. Jedná se o větší výkyvy teplot i srážek, častější výskyty nebezpečných povětrnostních jevů (bouře, krupobití apod.), častější výskyty sucha a na druhé straně povodní, to vše s následnými dopady na hospodářství jednotlivých zemí.

Za období 1990 – 2004 dosáhla EU celkového snížení emisí skleníkových plynů o 5 %, ovšem za stejné období se emise z dopravy (mobilních zdrojů) o 26 % zvýšily (obr. 1). Pokud by tento vývoj pokračoval, pak výpočty poukazují na nárůst emisí CO₂ z dopravy o 31 % do roku 2010 a o 50 % do roku 2020 ve srovnání se stavem v roce 1990. Z toho je patrná klíčová pozice dopravního sektoru pro další vývoj emisí CO₂.



cenia

Kodaňská 10
100 10 Praha 10
tel.: +420 267 225 232
fax: +420 271 742 306
www.cenia.cz
info@cenia.cz



Zdroj: EEA

Obr. 1: Změna produkce emise CO₂ z různých hospodářských odvětví v období 1990 – 2004 (%).

Za předpokladu, že objem silniční dopravy v evropských zemích neklesá a pravděpodobně ani klesat nebude, je jedinou cestou ke snížení emisí CO₂ z mobilních zdrojů pokles měrné emisní náročnosti vozidel. Ta byla v roce 2004 průměrně 162 g CO₂/km, Evropská komise navrhla snížení emisí CO₂ z automobilů v letech 2008/2009 na 140 g CO₂/km a v roce 2012 na 120 g CO₂/km.

Vymezení problému

Příčinou růstu emisí CO₂ z dopravy je stále se zvyšující poptávka po automobilové dopravě. I když účinnost automobilů stoupá, stoupá ale i délka cest vykonaných automobilem a celkový počet ujetých osobokilometrů (o 16,4 % za období 1995 – 2003). Rovněž počet automobilů na obyvatele se zvyšuje – zatímco v roce 1990 připadalo 355 automobilů na 1 000 obyvatel EU25, v roce 2003 připadalo na 1 000 obyvatel 465 automobilů. Zajímavé je, že celkový počet obyvatel, kteří využívají automobily, se výrazně nemění, což znamená, že produkce emisí i ze zbývajících druhů dopravy se nesnižuje.

Shoda návrhu s cíli EU

Návrh studie je ve shodě se třemi pilíři Lisabonské strategie, jmenovitě se „snahou udělat Evropu atraktivnějším místem pro investice a práci“, „vytvořit rozsáhlou vědomostní základnu a podmínky pro inovace“ a „vytvářet další kvalitní pracovní příležitosti“. Požadavky na emise CO₂ povedou k vývoji a aplikaci nových environmentálních technologií. Inovace a vývoj by měly vést k tomu, aby automobilový průmysl EU získal vedoucí postavení v oblasti environmentálně šetrných technologií. To by s sebou

přineslo i vytvoření dalších vysoce kvalifikovaných pracovních míst v Evropě.

Návrh je také ve shodě s Obnovou strategií udržitelného rozvoje EU (RSDS z angl. Renewed Sustainable Development Strategy). Udržitelná doprava je v tomto dokumentu definována jako „způsob dopravy, kde sociální, ekonomické a environmentální potřeby do sebe zapadají, zatímco je minimalizován negativní dopad dopravy na tyto sféry“.

Přístupy k dosažení cíle

Pro dosažení cíle snížení emisí CO₂ z dopravy je za nejúčinnější řešení považován tzv. „integrováný“ přístup, který spočívá v opatření jak na straně výrobců aut, tak i na straně řidičů. Tato opatření jsou rozdělena do tří skupin:

a) Technická opatření nových vozidel vedoucí ke snížení spotřeby pohonných hmot v osobních automobilech a lehkých vozidlech. Toho je možné dosáhnout dvěma následujícími způsoby. Prvním je **zvýšení úspornosti** motoru např. technickými inovacemi společně se snižováním hmotnosti vozidel.

Druhý způsob znamená **snížení energetické náročnosti** výbavových prvků vozidel. Jedná se zejména o klimatizace (způsobuje navýšení emisí CO₂ až o 7g/km), které se v současné době stávají téměř standardní výbavou vozidel. Navíc chladicí látky používané v klimatizacích mají významný dopad na klimatickou změnu a týká se jich Směrnice 2006/40/EC, která zakazuje vývoj klimatizací s obsahem (fluorovaných) skleníkových plynů s indexem ohřevu (GWP z angl. Global Warming Index – charakterizuje, kolikrát je daná látka radiačně účinnější než oxid uhličitý) větším než 150.

b) Technická opatření stávajících vozidel

Snížení emisí CO₂ u stávajícího vozového parku může být dosaženo i tím, že se **sníží odpor vozidla a odporové ztráty motoru** (použitím pneumatik s nízkým valivým odporem, elektronickým monitoringem tlaku v pneumatikách a použitím maziv s nízkou viskozitou). Toto opatření se může týkat jak nových, tak i stávajících vozidel.

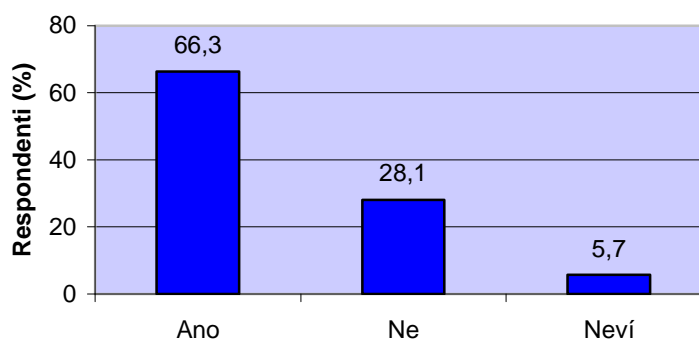
Dále je za důležitou považována **zvýšená aplikace biopaliv**. V současné době nejvíce používaná biopaliva jsou tzv. paliva „první generace“, tj. bionafta a bioetanol. Do budoucna se počítá s biopalivy „druhé generace“, které by měly být vyráběny ze širokého spektra zdrojů biomasy (dřeviny, trávy, bioodpad), je však nepravděpodobné, že jejich podíl na spalování hmot bude do roku 2012 významný.

c) Opatření orientovaná na chování zákazníků

Daňové zvýhodnění logicky představuje konkurenční výhodu při uvádění automobilů s menšími emisemi CO₂ na trh. Další cesta vede přes označování automobilů šetrných k životnímu prostředí (LEEV z angl. A Light-duty Environmentally Enhanced Vehicle), což umožní zákazníkovi se rozhodovat dle environmentálních standardů a aktivně se podílet na potlačování klimatických změn.

Efekt těchto opatření je těžké předpovídat a kvantifikovat. Při správně nastavené komunikační strategii je však možné spolupráci občanů očekávat – dle průzkumu Evropské komise se o vlivu dopravy na klimatickou změnu cítí být dobře informováni dvě třetiny obyvatel (obr. 2).

Cítíte se být dobře informován o dopadu silniční dopravy na klimatickou změnu?



Zdroj: EK

Obr. 2: Povědomí obyvatel o vlivu dopravy na klimatickou změnu.

Ekonomický způsob jízdy (tzv. eco-driving) je další cestou ke snížení spotřeby pohonných hmot a tedy i emisí CO₂. Podle výzkumu Evropské komise si uvědomuje problematiku vlivu řízení na produkci emisí CO₂ dvě třetiny obyvatel.

Současná situace

Zpráva ze zasedání Rady EU pro konkurenceschopnost ze dne 19. února 2007 uvádí, že Evropská komise preferuje integrovaný přístup v snižování emisí, tzn. jak opatření na straně výrobců nových aut, tak i na straně řidičů.

Místopředseda Evropské komise a komisař pro podnikání a průmysl Günter Verhuegen vyzdvihl význam automobilového průmyslu pro zaměstnanost, inovaci a podporu vědy a výzkumu, zdůraznil i nutnost integrovaného přístupu k problematice emisí. Podle Güntera Verhuegena je automobilový průmysl EU na špičce světového trhu a má možnost toto postavení nadále posilovat. Evropská auta patří k nejbezpečnějším a nejméně znečišťujícím. Dle komisaře je možné dosáhnout hranice emisí 130g CO₂/km pouze zlepšením technologie



Kodaňská 10
100 10 Praha 10
tel.: +420 267 225 232
fax: +420 271 742 306
www.cenia.cz
info@cenia.cz

motoru a využíváním biopaliv. Zlepšení parametrů pneumatik by přineslo možnost dosažení stanoveného cílového emisního limitu 120 g CO₂/km. Tento cíl je velice ambiciózní, jak bylo uvedeno, např. Japonsko si stanovilo cíl pouze 138 g/km do roku 2015.

Použité zdroje informací:

/1/ Commission of the European Communities (2007): Results of the review of the Community Strategy to reduce CO₂ emissions from passenger cars and light-commercial vehicles. Impact Assessment. Brussels, 61 pp.

/2/ Zpráva ze zasedání Rady EU pro konkurenceschopnost dne 19. února 2007 <http://download.mpo.cz/get/30502/33512/353228/priloha001.doc>

Autor a kontaktní osoba:

Mgr. Leona Matoušková
CENIA, česká informační agentura životního prostředí
tel.: 267 225 204, e-mail: leona.matouskova@cenia.cz