

Pokyny NÍZKOEMISNÍ ZÓNY

Verze: Listopad 2015



Nízkoemisní zóny (NEZ) jsou oblasti, kde je po vozidlech vyžadováno splnění daných emisních standardů. Vozidla, která tyto standardy nesplňují, do nich mají zakázaný vjezd. Do některých NEZ mají zakázaný vjezd pouze určité typy vozidel (např. s objemným nebo těžkým nákladem) do jiných zón mají zákaz vjezdu všechna vozidla. Takové zóny podporují dovybavení vozidel s vysokou produkcí emisí a celkové změny ve vozovém parku.

První NEZ byla zavedena ve Stockholmu v roce 1996. Od té doby tento výkonný nástroj začalo používat mnoho evropských zemí a dnes je v Evropě více než 200 aktivních nebo plánovaných NEZ. Potenciál NEZ z hlediska snížení objemu dopravy dokládají různé studie. Jejich dopad se výrazně liší a závisí na skutečném projektu zóny, jejích technických parametrech a zásadním způsobem i na úrovni vynutitelnosti dodržování daných omezení. V této studii ukazujeme

množství faktů o NEZ a zdůrazňujeme nejdůležitější věci, které je nutno vědět.

Požadavky

Nízkoemisní zóna má stanoveny standardy minimálních emisí a více znečišťujícím vozidlům je do ní zakázaný vjezd. Jsou-li požadavky dostatečně přísné, přísnější než průměrná úroveň emisí místního vozového parku, projekt urychlí proměnu vozového parku (včetně dovybavování), což bude mít za následek



snížení emisí. Nebudou-li standardy dostatečně ambiciózní, kýžená proměna vozového parku neproběhne.

Velikost

Je-li NEZ příliš malá, není problém ji objíždět a její dopad bude slabší. Je-li dostatečně velká, jako kupříkladu v Berlíně, ovlivní také skladbu vozového parku v okolních oblastech. Měla by být alespoň tak velká, aby nezhoustla doprava z důvodu, že ji vozidla objíždějí.

Značení

Je nutno zavést systém rozpoznávání různých vozidel. Německý systém například používá emisní nálepky, které se liší podle toho, jakou emisní normu EURO dané vozidlo splňuje. Jednorázový poplatek za každou nálepkou je 5 eur.

Kroky v rámci zaváděcího období

Positivní dopad NEZ s přísnými požadavky na kvalitu ovzduší je jasně doložen. Vyžadování přísných standardů bez zaváděcího období však má možný následek, kdy občané nebudou mít dostatečný čas, aby daným standardům mohli vyhovět. Aby taková situace nenastala, je nutno zavádění NEZ naplánovat po jednotlivých krocích. Jako přechodné kroky zaveďte požadavky norem EURO 2 a EURO 3 podle aktuální skladby vozového parku a normy EURO, jejíž požadavky bude v konečném stadiu nutno splnit. Je ovšem zřejmé, že zavedení NEZ vede ke kýženým zlepšením pouze v případě, že její požadavky jsou dostatečně přísné.

Dotace na dovybavení vozidel

Dovybavení sice zvyšuje hodnotu vozidla, ale velká část jejích přínosů je environmentální povahy a souvisí i s lidským zdravím. Dotace na

dovybavení vozidel představují dobře řešené snížení finanční náročnosti pro daného jednotlivce.

Německo například nabídlo dotace na dovybavení vozidel filtry. Do roku 2013 se dovybavení dotovalo částkou 330 eur na vozidlo a od roku 2013 činila dotace 260 eur na vozidlo. Do roku 2012 bylo v Německu dotováno 670 000 dovybavení vozidel (údaj z února 2012).

Lze financovat i programy dovybavení nákladních a jiných vozidel, což potvrzují dotační programy z jiných zemí.

Výjimky

Výjimky mají pozitivní i negativní dopad. Výjimky lze udělit například: vozidlům rychlé zdravotnické pomoci a vozidlům přepravní služby DRNR, hasičským vozidlům nebo vozidlům handicapovaných osob. Výjimky mohou zahrnovat i malá pracovní vozidla, SUV nebo vozidla pro přepravu, jejichž majitel z důvodu finančních potíží může je stěží vyhovět požadavkům. Obecně řečeno by výjimky měly být udělovány dočasně a v určitém okamžiku by jejich platnost měla být ukončena. Je tomu tak z důvodu, že každá výjimka snižuje efektivitu NEZ. V případě Berlína došlo v roce 2013 k ukončení platnosti všech výjimek.

Kontrola a vynutitelnost

Zavedení vysokých pokut za porušení standardů NEZ je sice důležité, ale ještě zásadnější je vynucování jejich dodržování.

Pokuty musejí být dostatečně vysoké, aby pro řidiče představovaly efektivní pobídku k tomu, aby požadavky projektu NEZ neporušovali. Klasickou variantou představují peněžní pokuty, ale lze použít i jiná opatření,



například udělování trestných bodů do registru přestupků.

Z hlediska funkčnosti a efektivity projektu NEZ hraje zásadní roli kontrola. Kontrolovat je nutno pohybující se i stojící vozidla. V příkladech z Německa byla většina přestupků zjištěna a pokutována u zaparkovaných vozidel.

Národní požadavky

Je nutné, aby ustanovení v právním řádu dané země umožňovala městům zavádět NEZ. V některých zemích nyní vyvíjejí nevládní neziskové organizace nátlak na vlády, aby taková ustanovení zařadily do právního řádu, a v několika zemích s takovým nátlakem již uspěly.

Komunikace

Podobně jako v případě každého projektu velkého i malého rozsahu je cestou k úspěchu řádná komunikace o projektu a jeho výhodách. Nejde jen o vysvětlování veřejnosti, proč je právě toto opatření pro město naprosto nezbytné, ale také o to, aby s projektem v konečné fázi souhlasila naprostá většina lidí. Program časné a intenzivní komunikace navíc urychluje obměnu vozového parku.

Průběžná komunikační kampaň vedená v pozitivním duchu také občanům představí průkazná zlepšení, protože občané by obecně patrně nezaznamenali žádné změny, které NEZ

přinese, možná kromě další nálepky, kterou je nutno umístit na čelní sklo vozidla.

V poslední řadě je záhodno, aby města do procesu zavádění přizvala průmyslové a obchodní svazy. Na základě zkušeností lze předpokládat, že tyto zainteresované strany mohou hrát v zavádění tohoto opatření nejkličovější roli.

Znečištění ovzduší a zdraví

V roce 2011 zemřelo v EU předčasně, z důvodu znečištění ovzduší, téměř 450 000 lidí. To znamená, že znečištění ovzduší je hlavní příčinou zkrácení lidských životů ze všech příčin spojených se znečištěním životního prostředí. Důsledkem jsou zdravotní problémy, na které musí společnost každoročně vynakládat odhadem 330–940 miliard eur. Přes 90 % obyvatel měst v EU je vystaveno vyšším koncentracím, než jsou limitní hodnoty, které doporučuje Světová zdravotnická organizace (WHO, World Health Organisation). K nejdůležitějším znečišťujícím látkám patří černý uhlík, který je součástí pevných prachových částic, oxid dusičitý (NO₂) a ozón (O₃).

Náklady na NEZ

Z hlediska vyrovnanosti kladů a záporů NEZ je naprosto nezbytné znát výši nákladů. Zkušenosti se stávajícími příklady naznačují, že se zaváděním a údržbou NEZ jsou sice spojeny určité náklady, ale v případě správného nastavení se tato zóna zaplatí sama.

Většinu nákladů na realizaci tvoří rozestavění dopravních značek na vnější hranici zóny. Podle německého porovnání těchto nákladů jde o částku mezi 30 000 a 130 000 eur, přičemž výsledná částka výrazně závisí na velikosti zóny.

Druhou a nejdůležitější položkou jsou náklady na zaměstnance starající se o výjimky v NEZ. Příklady ze stejného německého porovnání ukázaly, že tyto náklady na zaměstnance během zavádění zóny se vyšplhaly až na 900 000 eur.

Je důležité zdůraznit, že:

znalost výše nákladů je z hlediska vyrovnanosti kladů a záporů NEZ naprosto nezbytná. Zkušenosti se stávajícími příklady naznačují, že



se zaváděním a údržbou NEZ jsou sice spojeny určité náklady, ale v případě správného nastavení se tato zóna zaplatí sama.

Stejně jako u jakéhokoli jiného typu projektu je při plánování nutno počítat i s dalšími náklady na analýzu projektu NEZ, aby se mohla určit jeho efektivita. Lze počítat i s dalšími příjmy, a to z pokud za porušení pravidel zóny.

Náklady pro majitele vozidel

Především jde o náklady na emisní nálepky. A to je pro vozidla splňující požadavky vše. Majitelé vozidel, která požadavky nesplňují, budou pravděpodobně nuceni vynaložit prostředky na dovybavení. Tyto náklady se pohybují od několika stovek po několik tisíc eur podle toho, zda jde o běžný osobní vůz nebo o vozidla určená pro přepravu velkých nebo objemných nákladů. V případě nutnosti filtrace pevných částic i NO_x jsou náklady o něco vyšší.

S financováním dovybavení mohou majitelům vozidel pomoci národní programy dotací na dovybavení vozidel. Systémy silničních daní umožňující slevy z mýtného na základě úrovně emisí, které vozidla produkují, představují další možnost financování dovybavení. Tyto systémy pomáhají zmírnit finanční dopady na majitele jednotlivých vozidel, jejichž investice především pomáhá snižovat náklady společnosti.

Další kroky

Některá města plánují zavedení vlastních verzí stávajících NEZ s přísnějšími požadavky. Kupříkladu v Londýně bude od roku 2020 zavedena NEZ, do níž budou mít povolen vjezd pouze vozidla splňující požadavky normy EURO 6. Vozidla znečišťující ovzduší nad stanovenou mez musejí ve vymezené oblasti centra města s omezením vjezdu (který je zpoplatněn) před

vjezdem do NEZ uhradit další poplatek. Vjezd bude tedy stále možný i pro vozidla znečišťující ovzduší více, než stanovuje standard NEZ. Plány na zavedení zóny s požadavky normy EURO 6 v roce 2020 zpracovává v současnosti i Stuttgart.

Nízkoemisní zóny fungují jako spouštěcí mechanismus změn. Seznam zdrojů znečištění, na které se opatření zaměřuje, lze rozšířit i na jiné zdroje než silniční vozidla. Proč tedy do opatření nezahrnout i stavební stroje? Proč do něj nezahrnout autobusy, železniční vozy nebo lodě – podle toho, který zdroj chce město regulovat? Na základě nezbytných ustanovení v právním řádu země mohou města využívat NEZ k řešení problémů s různými zdroji. V mnoha případech totiž autobusy, stavební stroje či lodě stále představují důležité zdroje emisí, a proto by měly být rychle zařazeny do požadavků NEZ.

Je NEZ dostačující?

NEZ sice má významné výhody, ale není jediným lékem na problémy s kvalitou ovzduší. Aby se její dopad mohl posunout na vyšší úroveň, je nutno toto opatření relativně technického rázu spojit s opatřeními podporujícími používání udržitelnějších dopravních prostředků. Za účelem snížení úrovně znečištění ovzduší ve vnitřních městech a splnění požadavků norem EU či ještě přísnějších doporučení Světové zdravotnické organizace (WHO, World Health Organisation) musejí města změnit vzorce dopravy takovým způsobem, aby došlo k celkovému snížení podílu motorizované dopravy ve prospěch veřejné dopravy, pěší chůze a cyklistiky. Souhlas ze strany veřejnosti navíc výrazně zvyšuje strategická kombinace opatření, jako jsou NEZ, s komunikačními kampaněmi a propagací udržitelných druhů dopravy.



KONTAKT

Radnice měst a městských částí, které mají zájem o další informace, nás mohou kontaktovat:



Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland
(BUND) e.V. | Friends of the Earth Germany
Arne Fellermann | Telefon: + 49 30 275 86-484
E-mail: arne.fellermann@bund.net

O NÁS

Clean Air je projekt devíti evropských organizací zaměřujících se na ochranu životního prostředí a bojuje za čistý vzduch v evropských městech. Navzdory stávajícímu právnímu rámci a právům občanů na čistý vzduch představuje v mnoha městech problém překračování limitů znečištění ovzduší. Znečištění ovzduší ohrožuje zdraví, životní prostředí a klima. Je čas něco udělat!

www.cleanair-europe.org

V roce 2009 byla zahájena přidružená kampaň “Bez sazí pro klima”, jejímž cílem je snížení emisí sazí z dieselových motorů, které urychlují změnu klimatu a představují hrozbu pro veřejné zdraví. K dnešnímu dni se ke kampani přidalo dvanáct nevládních neziskových organizací.

www.sootfreeclimate.org

partneři projektu



project coordination