

Smernica ZÓNY S NÍZKYMI EMISIAMÍ



Zóny s nízkymi emisiami (Low Emission Zones – LEZ) sú oblasti, v ktorých sa od vozidiel vyžaduje určitá emisná norma, a do ktorých majú vozidlá nespĺňajúce tieto normy zakázaný vjazd. Niektoré LEZ môžu riešiť len určité kategórie vozidiel (ťažké nákladné, ľahké nákladné), ostatné riešia všetky vozidlá vstupujúce do zóny. Podporujú úpravy vozidiel s vysokými emisiami a celkovú obmenu vozového parku.

Prvá LEZ bola zavedená v Štokholme v roku 1996. Odvtedy prijalo tento silný nástroj množstvo európskych miest a v dnešnej dobe existuje v Európe viac ako 200 aktívnych alebo plánovaných LEZ. Potenciál obmedzenia dopravy zo strany LEZ je zdokumentovaný rôznymi štúdiami. Ich dopad sa výrazne líši v závislosti od návrhu zóny, technických parametrov a kľúčová je tiež miera vynucovania. V tomto dokumente uvedieme množstvo

skutočností o LEZ a zvýrazníme najdôležitejšie poznatky.

Požiadavky

Zóna s nízkymi emisiami určuje minimálne emisné normy, čím zo zóny vylučuje vozidlá produkujúce väčšie znečistenie. Ak sú požiadavky v dostatočnej miere prísnejšie, ako priemerná úroveň emisií miestneho vozového parku, systém bude mať za následok zrýchlenú



transformáciu vozového parku (vrátane úprav) a tým zníženie emisií. Ak nie sú normy dostatočne ambiciózne, vozový park nezaznamená žiadajú zmenu.

Veľkosť

Ak bude LEZ príliš malá, bude sa obchádzať a jej účinok bude obmedzený. Ak je dostatočne veľká, ako sa ukazuje na príklade centra Berlína, zmení sa aj vozový park v priľahlých oblastiach. Mala by byť dostatočne veľká aspoň na to, aby nezahustila dopravu z dôvodu je obchádzania vozidlami.

Označenie

Musí existovať systém na rozpoznávanie rôznych vozidiel. Nemecký systém pracuje napríklad s emisnými nálepkami, ktoré odrážajú emisné normy EURO. Každá nálepka stojí jednorazový poplatok 5 Eur.

Postupné zavádzanie

Positívny účinok prísnych požiadaviek LEZ na kvalitu ovzdušia je dobre zdokumentovaný. Vyžadovanie prísnych noriem bez obdobia postupného zavádzania však neponechá občanom dostatok času na prispôsobenie sa. Aby sa tomu predišlo, LEZ by sa mala zavádzať v jednotlivých krokoch. Zaveďte požiadavky EURO 2 a EURO 3 ako predbežné kroky na základe skutočného zloženia vozového parku a konečnej cieľovej normy EURO. Je však zrejmé, že LEZ poskytujú žiadané zlepšenia len v prípade, že sú požiadavky prísne.

Dotácie na úpravy

Kým úpravy zvyšujú hodnotu vozidla, veľká časť ich prínosu sa vzťahuje na životné prostredie a zdravie. Dotácie na úpravy sú dobré

riešenie na zmiernenie ekonomického bremena pre jednotlivcov.

Nemecko napríklad zaviedlo dotácie na montáž filtrov. Do roku 2013 boli úpravy podporované sumou 330 Eur, od roku 2013 260 Eur na vozidlo. Do roku 2012 Nemecko podporilo 670 000 úprav (február 2012).

Ako sa ukazuje na rôznych národných programoch, môže sa financovať aj program úprav pre nákladné alebo iné vozidlá.

Výnimky

Výnimky majú dobrý a zlý vplyv. K výnimkám môžu patriť: záchranárske a zdravotnícke dopravné prostriedky, hasičské vozidlá alebo vozidlá pre zdravotne postihnutých. Môžu zahŕňať tiež malé úžitkové alebo dopravné vozidlá, keď ekonomické ťažkosti uvádzajú majiteľa do zložitej situácie vzhľadom na splnenie požiadaviek. Výnimky by mali byť vo všeobecnosti dočasné a v určitom momente by sa mali zrušiť. Dôvod je, že každá výnimky znižuje efektívnosť LEZ. V prípade Berlína boli takmer všetky výnimky zrušené v roku 2013.

Kontrola a vynútenie

Aj keď stanovenie postihov za porušenie pravidiel LEZ je dôležité, ešte dôležitejšie je vynucovanie dodržiavania.

Pokuty musia byť dostatočne vysoké, aby pre vodičov vozidiel predstavovali stimul k dodržiavaniu pravidiel systému. Klasická verzia je peňažný postih, ale dajú sa použiť aj iné opatrenia, napríklad body v databáze priestupkov.

Na vytvorenie fungujúceho a efektívneho systému sú životne dôležité kontroly. Musia sa vykonávať na pohyblivej aj stacionárnej doprave. V nemeckých príkladoch sa väčšina



priestupkov zisťovala a pokutovala na zaparkovaných vozidlách.

Vnútroštátne požiadavky

Vyžadujú sa ustanovenia vo vnútroštátnej legislatíve, ktoré mestám umožnia zavádzať LEZ. V niektorých krajinách v súčasnosti mimovládne organizácie tlačia na národné vlády, aby ich zaviedli, prípadne s tým už uspeli.

Komunikácia

Ako pri každom väčšom alebo menšom systéme, cestou k úspechu je správna komunikácia systému a jeho výhod. Nielen, že pomáha vzdelávať verejnosť o príčinách absolútnej nevyhnutnosti tohto opatrenia pre mesto, buduje tiež jeho prijatie. Okrem toho program včasnej a intenzívnej komunikácie zrychľuje vylepšovanie vozového parku. Priebežná pozitívna komunikačná kampaň zdokumentuje vylepšenia pre občanov, ktorí by si obvykle nevšimli žiadne zmeny spôsobené zavedením LEZ, snád' okrem ďalšej nálepky na okne auta. V neposlednom rade sa mestám odporúča zahrnúť do procesu priemyselné a komerčné asociácie. Podľa skúseností môžu byť títo účastníci pre opatrenie najdôležitejší.

Náklady na LEZ

Pre vyváženie pre a proti zavedeniu LEZ je absolútne nevyhnutné poznať náklady. Skúsenosti s existujúcimi príkladmi ukazujú, že i keď na vytvorenie a udržiavanie LEZ je nutné vynakladať určité náklady, v prípade správneho nastavenia sa zaplatí sama.

Znečistenie ovzdušia a zdravie

V roku 2011 takmer 450 000 ľudí v EÚ umrelo predčasne z dôvodu znečistenia ovzdušia. Znečistenie ovzdušia sa tak stáva hlavnou environmentálnou príčinou skrátenia života v EÚ. Výsledné zdravotné ťažkosti stoja spoločnosť odhadom €330-940 miliárd ročne. Viac ako 90 % mestskej populácie v EÚ je vystavených koncentráciám vyšším ako sú medzné hodnoty odporúčané Svetovou zdravotníckou organizáciou (World Health Organisation – WHO). Medzi najdôležitejšie znečisťujúce látky patria čierny uhlík (black carbon – BC), ktorý je súčasťou pevných častíc (particulate matter PM), oxid dusičitý (NO₂) a ozón (O₃).

Náklady implementácie sa skladajú predovšetkým z výdavkov na umiestnenie nápisov po vonkajšej hranici zóny. Nemecké porovnanie odhaduje, že tieto náklady môžu dosahovať okolo 30 000 a 130 000 Eur, primárne v závislosti od veľkosti zóny.

Druhé a najdôležitejšie náklady sú personálne náklady týkajúce sa riadenia výnimiek z LEZ. Príklady z toho istého nemeckého porovnania ukázali, že tieto personálne náklady dosahovali vrcholové hodnoty približne 900 000 Eur počas zavádzania zóny.

Musí sa zdôrazniť:

Pre vyváženie pre a proti zavedeniu LEZ je absolútne nevyhnutné poznať náklady. Skúsenosti s existujúcimi príkladmi ukazujú, že i keď na vytvorenie a udržiavanie LEZ je nutné vynakladať určité náklady, v prípade správneho nastavenia sa zaplatí sama. Ďalšie náklady sa musia napláňovať na analyzovanie systému LEZ, ako akéhokoľvek iného systému, aby sa zistila jej účinnosť. Ďalšie



výnosy sa generujú z postihov za porušenie systému.

Náklady pre majiteľov vozidiel

V prvom rade ide o náklady na emisné nálepky. Pri vozidlách, ktoré už spĺňajú požiadavky, je to všetko. Pri vozidlách, ktoré nespĺňajú požiadavky LEZ, budú ich majitelia musieť pravdepodobne vynaložiť náklady na úpravu. Tieto môžu siahať o pár stoviek po niekoľko tisícok Eur v závislosti od toho, či ide o bežné, ťažké nákladné alebo ľahké nákladné vozidlo. Ak by filtračný systém mal filtrovať okrem častíc aj NOx, náklady budú o čosi vyššie.

S financovaním úprav môžu majiteľom pomôcť vnútroštátne programy podpory úprav. Ďalšiu finančnú podporu úprav stelesňujú systémy cestnej dane, ktoré umožňujú nižšie poplatky za používanie ciest na základe emisnej úrovne vozidla. Takéto systémy pomáhajú zmierniť ekonomické bremeno pre majiteľov jedného vozidla, ktorých investícia primárne pomáha znížiť náklady pre spoločnosť.

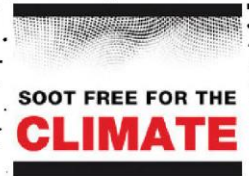
Ďalšie kroky

Niekoľko miest plánuje zaviesť užšie verzie aktuálne existujúcich LEZ. Londýn napríklad zavedie LEZ, v ktorej sa od roku 2020 bude vyžadovať, aby vozidlá spĺňali minimálne normu EURO6. Vozidlá s vyššou úrovňou znečisťovania by n a vstup do zóny museli platiť extra poplatok v spoplatnenej preťaženej zóne. Špinavšie vozidlá by tak stále mali možnosť vstupu. Aj Stuttgart pripravuje plány na zavedenie zóny EURO6 v roku 2020.

Zóny s nízkymi emisiami fungujú ako spúšťač zmien. Zoznam cieľových zdrojov emisií sa dá rozšíriť aj mimo cestných vozidiel. Prečo nezahrnúť aj stavebné stroje? Prečo nezahrnúť aj autobusy, koľajové vozidlá alebo lode, v závislosti od zdrojov, ktoré si mesto želá regulovať? V prípade existencie potrebných vnútroštátnych predpisov sa mestá môžu zamerať na celý rad zdrojov. V mnohých prípadoch zostávajú autobusy, stavebné stroje alebo lode dôležitým zdrojom emisií a v dôsledku toho by sa mali rýchlo zahrnúť do LEZ.

Je LEZ postačujúca?

Aj keď má LEZ pozoruhodné výhody, nie je jediným liekom na problémy s kvalitou ovzdušia. Aby sa jej účinok posunul na vyššiu úroveň, môže sa takéto relatívne technické opatrenie skombinovať s opatreniami na podporu udržateľnejších metód dopravy. Aby sa znížilo znečistenie ovzdušia v centrách miest a dosiahol sa súlad s normami EÚ alebo ešte prísnejšími odporúčaniami WHO, mesta musia prepracovať vzorce dopravy tak, aby sa motorizovaná doprava celkovo obmedzila v prospech verejnej hromadnej dopravy, chôdze a bicyklov. Strategická kombinácia opatrenia ako LEZ s komunikačnými kampaňami a podporou udržateľných metód dopravy dramaticky zvyšuje ich prijatie.



KONTAKT

V prípade záujmu môžu obce získať ďalšie informácie na nasledujúcom mieste:



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

O NÁS

Čisté ovzdušie je projekt deviatich európskych environmentálnych organizácií, ktoré bojujú za čisté ovzdušie v európskych mestách. Napriek existujúcemu legislatívnemu rámcu a právu občanov na čisté ovzdušie zostáva neustále porušovanie limitov znečistenia ovzdušia problémom v mnohých mestách. Znečistenie ovzdušia ohrozuje zdravie, životné prostredie a klímu. Je čas zakročiť!

www.cleanair-europe.org

Súvisiaca kampaň “Sootfree for the Climate” (Bez sadzí za klímu), spustená v roku 2009, sa zmeriava na redukciiu emisií sadzí z dieselových motorov, ktoré urýchľujú zmenu klímy a predstavujú nebezpečenstvo pre verejné zdravie. Do dnešného dňa sa do kampane zapojilo dvanásť európskych MVO.

www.sootfreeclimate.org

autor projektu

