

4.4.2 Je tedy třeba, aby celkové rozšíření nehmotných obsahových náplní, a zejména těch, jež vznikly digitalizací, nebránilo veřejným knihovnám pokračovat v jejich výchovném poslání; je tedy třeba, aby ekonomické a technické modely pro uvedení obsahových náplní, jež vzešly z digitalizace, do oběhu braly v potaz úlohu a poslání veřejných knihoven a aby jim umožnily ve vykonávání těchto poslání pokračovat, a to v rámci uzavřených okruhů těchto knihoven (intranet) i cestou výpůjček vyhrazených jejich řádně zapsaným uživatelům.

4.5 Zabezpečení místně přístupných služeb uživatelům na místě

4.5.1 V rámci uzavřených okruhů (intranet) by bylo vhodné, aby veřejné knihovny mohly nabízet svým uživatelům – za stejných podmínek jako v případě hmotných sbírek – podmínky pro místní přístup k nehmotným obsahovým náplním: počítačově vybavená pracovní místa, elektronická inkoustová zařízení, programové vybavení, vysokorychlostní připojení, informace,

pomoc a zprostředkování. Počáteční i navazující vzdělání pro zaměstnance veřejných knihoven stejně jako organizace jejich práce musí již nyní brát do úvahy nehmotné obsahové náplně.

4.6 Organizování různých událostí a zprostředkování přístupu k digitalizovaným sbírkám a nehmotným obsahovým náplním pro širokou veřejnost

4.6.1 Bez odborné přípravy a informování má široká veřejnost příliš často sklon k tomu vnímat osobní počítač, jímž je vybaveno stále více domácností, jako multimediální zábavní zařízení určené pro dobu odpočinku, a ignoruje tak kulturní, vzdělávací, pedagogické a informační možnosti přístupné na internetu. Stejně jako jsou veřejné knihovny aktivním prostředníkem mezi knihou a četbou pro všechny věkové vrstvy cestou různých činností, musí se postarat o toto zprostředkování a akce i pro nehmotné obsahové náplně.

V Bruselu dne 13. února 2008.

předseda

Evropského hospodářského a sociálního výboru

Dimitris DIMITRIADIS

Stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru k tématu Skladba zdrojů energie v dopravě

(2008/C 162/12)

Dopisem ze dne 19. března 2007 požádala Evropská komise, v souladu s článkem 262 Smlouvy o založení Evropského společenství, Evropský hospodářský a sociální výbor o vypracování průzkumného stanoviska k

Skladba zdrojů energie v dopravě

Specializovaná sekce Doprava, energetika, infrastruktura a informační společnost, kterou Výbor pověřil přípravou podkladů na toto téma, přijala stanovisko dne 18. prosince 2007. Zpravodajem byl pan IOZIA.

Na 442. plenárním zasedání, které se konalo ve dnech 13. a 14. února 2008 (jednání dne 13. února), přijal Evropský hospodářský a sociální výbor následující stanovisko 130 hlasy pro, 11 hlasů bylo proti a 8 členů se zdrželo hlasování.

1. Závěry a doporučení

1.1 EHSV s potěšením vyhovuje žádosti místopředsedy Evropské komise a komisaře pro dopravu Jacquese BARROTA o vypracování stanoviska k tématu *Skladba zdrojů energie v dopravě* a s přesvědčením podporuje požadavek rozvinout stálý dialog Komise a Výboru, který zastupuje organizovanou občanskou společnost.

1.2 EHSV souhlasí se závěry jarního summitu Evropské rady, která určila následující priority:

- lepší zabezpečení dodávek,
- zajištění konkurenceschopnosti evropských ekonomik a dostupnosti cenově přijatelné energie,

— podpora udržitelnosti životního prostředí a boj proti změně klimatu.

1.3 Politiky hlavních směrů nejhodnější skladby zdrojů energie se tedy budou muset těmito prioritami řídit, což již ostatně Komise uvedla ve skutek svým sdělením „Fuel Target 2001–2020“.

1.4 Přestože se EHSV domnívá, že ropa bude pro dopravu ještě mnoho let nejdůležitější pohonnou hmotou a že zemní plyn, který je také neobnovitelným zdrojem energie, bude schopen doplnit a zčásti nahradit ropné deriváty, považuje za nezbytné zásadním způsobem urychlit financování výzkumu výroby a využití vodíku a agropaliv druhé generace. Vítá proto

iniciativu Komise, která se dne 9. října 2007 rozhodla financovat částkou 1 miliardy eur společnou technologickou iniciativu v období 2007–2013, a připojuje se k požadavku vznesenému subjekty z řad podniků a výzkumu činných v oblasti rozvoje využití vodíku, aby Rada a Parlament urychlily proces schválení návrhu.

1.5 Rostoucí obavy veřejného mínění ze změny klimatu, z nebezpečí plynoucích ze zvyšování průměrné teploty planety, které by bez podniknutí konkrétních kroků mohlo dosáhnout 2 až 6,3 °C, musí vést k posílení veškerých vhodných opatření na boj proti negativním dopadům souvisejícím s vypouštěním skleníkových plynů do ovzduší. EHSV oceňuje práci Evropské agentury pro životní prostředí (EEA) a šíření informací, kterým významně přispívá k boji proti znečišťování ovzduší.

1.6 EHSV souhlasí se závěry Rady ve složení ministrů pro životní prostředí z 28. června 2007 a podporuje návrh, aby Komise přezkoumala šestý akční program pro životní prostředí s ohledem na následující stanovené priority:

- čelit změně klimatu,
- zastavit ztrátu biologické rozmanitosti,
- omezit negativní dopad znečištění na zdraví,
- povzbuzovat udržitelné využívání přírodních zdrojů a udržitelné nakládání s odpady.

1.7 Ve všech oblastech dopravy se studují vhodná řešení k dosažení těchto cílů a hlavní evropské agentury zaměřují své úsilí na dosažení konkrétních výsledků během několika málo let. Rozhodnutí zahrnout do systému emisních povolenek leteckou dopravu, která se stále více podílí na emisích skleníkových plynů, umožní urychlit rozvoj nových pohonných hmot. Některé společnosti již prověřují možnost využívat agropaliva, i když výsledky dosažené při využívání vodíku jsou v současnosti zatím jen dílčí a možnost využívat vodík musí urazit ještě hodný kus cesty. Velké lodní motory lze snadněji uzpůsobit pro používání směsí pohonných hmot s nižším obsahem uhlíku, avšak pokud jde o železniční dopravu, kombinace elektřiny a rozvoje obnovitelných zdrojů energie může nepochybně zvýšit již beztak výborné environmentální výsledky železnic.

1.8 Nejlepší pohonnou hmotou je uspořádaná pohonná hmota. Možnost, která musí být při výběru nevhodnější skladby zdrojů energie jednoznačně zvolena a která by měla mít své stálé místo v politice Společenství, musí podle EHSV zohlednit všechny tyto faktory a dát jasnou prioritu zdraví a blahu občanů Evropy i celé planety. Daňové politiky, pobídky, doporučení či nařízení budou muset mít tuto prioritu při podporování ekologicky nejšetrnější a ekonomicky nejudržitelnější volby stále na zřeteli. Je třeba šetřit ve prospěch veřejné dopravy, alternativních dopravních prostředků a rozhodnutí hospodářské a sociální politiky, která by zvýšila mobilitu osob a zároveň snížila zbytečnou mobilitu zboží.

1.9 EHSV je přesvědčen, že budoucnost dopravy musí počítat v postupné dekarbonizaci pohonných hmot

a dosáhnout nulových emisí. Produkce H₂ s využitím obnovitelných zdrojů energie jako je biomasa, fotolýza, solární tepelná energie či fotovoltaická energie, větrná či hydroelektrická energie je jediná možnost, která není ekologickým sebeklamem, neboť vodík jakožto zásobník energie umožňuje synchronizovat nabídku energií, která je ze své „povahy“ periodická (noc/den, roční cyklus, atd.), a proměnlivou a nevázanou poptávku po energiích.

1.10 Rozvoj technologií spalování a pohonu umožnil rychlé šíření automobilů poháněných hybridními systémy. Z hlediska omezení emisí se jako nejvhodnější řešením jeví plně elektrický pohon, a tedy rozvíjení výroby elektrické energie z obnovitelných zdrojů, nebo hybridní využívání zemního plynu (přínejmenším dokud bude k dispozici v dostatečném množství) a vodíku. Další přechodnou možností je využití směsí vodíku a metanu, s nízkým podílem vodíku. Tento způsob představuje první krok k využívání vodíku pro účely mobility.

1.11 Využití vodíku jako zdroje energie vhodného k využití v dopravě, i když v současnosti s očividnými omezeními, představuje výzvu pro budoucnost a možnost dočkat se toho, že budou jezdit auta částečně nebo plně využívající vodík, se v relativně krátké době může stát skutečností za předpokladu, že národní a evropské orgány budou nadále podporovat výzkum. Za tímto účelem se zdají být nadějně výsledky projektu CUTE (*Clean Urban Transport for Europe*).

1.12 Jak již bylo navrženo u tématu energetické účinnosti, EHSV se domnívá, že by bylo velmi účelné mít k dispozici internetový portál, kde by bylo možné široké veřejnosti a zejména místním orgánům zpřístupnit informace o výzkumu, který provádí akademické kruhy, a o pokusech uskutečňovaných na národní úrovni, v regionech a ve městech. EHSV se domnívá, že pro dosažení nevhodnější skladby zdrojů energie je zapotřebí vhodné skladby zdrojů energie v dopravě tím, že se zvýší účinnost uhlovodíků a priority v dopravě. Než bude možné počítat s účinnou výrobou vodíku, je nezbytné používat elektřinu vyrobenou z obnovitelných zdrojů energie. Výzvu v dopravě představuje použití stále většího množství elektřiny vyrobené z čistých a udržitelných zdrojů všude, kde je to možné, a v krátkodobém časovém horizontu.

1.13 EHSV zdůrazňuje význam zvyšování povědomí občanské společnosti a jejího zapojení, neboť občanská společnost prostřednictvím svého vystupování přispívá k uskutečňování cílů snižování spotřeby, podpory výzkumu a inovací zaměřených na čisté a udržitelné pohonné hmoty. Tato rozhodnutí musí být včleněna do evropských a vnitrostátních politik a zdůraznit přidanou hodnotu schopnosti členských států spolupracovat a držet pospolu. To znamená obhajobu společných hodnot a evropského sociálního modelu pozorného k ochraně životního prostředí, zdraví a bezpečnosti svých občanů a těch, kdo žijí a pracují v Unii, a dbalého životních podmínek celého lidstva.

2. Úvod

2.1 Místopředseda Evropské komise a komisař pro dopravu pan Jacques BARROT požádal Evropský hospodářský a sociální výbor o vypracování stanoviska k tématu *Skladba zdrojů energie v dopravě*.

2.2 Výbor sdílí obavy komisaře pro dopravu o zabezpečení dodávek pohonných hmot a jako on se domnívá, že je třeba urychlit vypracování analýz a studií možných řešení vývoje dopravní politiky a potřeby zajistit odpovídající pohonné hmoty.

2.3 Volby týkající se energetické účinnosti a výzvy, které pro Unii vyplývají z plného dodržování cílů Kjótského protokolu, z počínající změny klimatu, z omezení závislosti dodávek energie na třetích zemích, z rozhodnutí učiněných v Lisabonské strategii, z uskutečňování cílů bílé knihy o dopravě a cílů spojených s rozvojem „komodality“ znamenají, že toto téma má ústřední význam ve strategii Unie v oblasti energie.

2.4 Komise již v roce 2001 ve svém sdělení „Fuel Target 2001–2020“ uvedla, že je třeba zabývat se tématem skladby pohonných hmot, určila několik cílů v oblasti jiných pohonných hmot, než je ropa, a ohodnotila následující scénář jako možný a vhodný:

- podíl zemního plynu na trhu by se do roku 2020 mohl zvýšit přibližně na 10 %,
- vodík je potenciálním hlavním budoucím zdrojem energie, podíl vodíku na spotřebě pohonných hmot by mohl dosáhnout několika procent,
- pohonné hmoty vyráběné zkapalňováním biomasy (Biomass-To-Liquid, BTL) by mohly ve velké míře dosáhnout podílu stanoveného pro agropaliva, tedy více než 6 % do roku 2010, při odhadu celkového potenciálu paliv z biomasy ve výši zhruba 15 %,
- zkapalněný ropný plyn (LPG) je zavedenou alternativní pohonnou hmotou pro motorová vozidla a cílem je, aby se jeho podíl na trhu zvýšil do roku 2020 pokud možno až na 5 %,
- alternativní pohonné hmoty zkrátka mají potenciál, aby v příštích desetiletích zvýšily svůj podíl na trhu a v dlouhodobém horizontu překročily cíle vytyčené pro rok 2020.

2.5 EHSV toto sdělení podpořil a v jednom ze svých stanovisek z vlastní iniciativy ⁽¹⁾ označil rozvoj zemního plynu ⁽²⁾, výzkum agropaliv a zvýšení energetického obsahu pohonných hmot, které jsou v současnosti na trhu, za nejlepší cestu, jak diverzifikovat dodávky a současně snížit emise skleníkových plynů.

⁽¹⁾ Stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru k tématu Rozvoj a podpora alternativních pohonných hmot v silniční dopravě Evropské unie, Úř. věst. C 195, 18.8.2006, s. 75–79.

⁽²⁾ Tamtéž.

3. Změna klimatu

3.1 Stále rostoucí počet vědců se již shoduje na tom, že klima nese přímé následky emisí skleníkových plynů. Průměrná teplota vzrostla v průběhu 20. století přibližně o 1 °C a na základě stávajících klimatických modelů odražejících vývojové tendence celosvětových emisí skleníkových plynů jsou konstruovány scénáře, podle kterých by průměrná globální teplota mohla vzrůst o 2 °C až 6,3 °C, což by mělo negativní účinky na počasí, výšku hladiny moří, zemědělskou produkci a další hospodářskou činnost.

3.2 Rada ve složení pro životní prostředí, která zasedala dne 28. června 2007 v Lucemburku, potvrdila platnost šestého akčního programu pro životní prostředí a střednědobého přezkumu navrženého Komisí a zdůraznila čtyři priority uvedené v tomto přezkumu: čelit změně klimatu, zastavit ztrátu biologické rozmanitosti, omezit negativní dopad znečištění na zdraví a podporovat udržitelné využívání přírodních zdrojů a udržitelné nakládání s odpady.

3.3 Rada ve složení pro životní prostředí potvrdila strategii propojení environmentální a energetické politiky a připomněla nutnost zahájit jednání o celosvětové dohodě ⁽³⁾ na období po roce 2012 tak, aby toto jednání mohlo být ukončeno do roku 2009. Konference OSN o změně klimatu na Bali, jak prohlásil předseda Evropské rady José Socrates v New Yorku na setkání na vysoké úrovni 27. září tohoto roku, je *vhodným fórem pro jednání o příštích krocích*. V této souvislosti bude summit na Bali určitým milníkem a slibujeme si od něj, že se mezinárodní společenství vydá na odvážnou cestu vyjednávání o mezinárodní dohodě o změně klimatu. Účast Spojených států, které teprve v polovině října upustily od výhrad ke své účasti, a jejich souhlas s konečným usnesením citelně posílily rozhodnutí, jež budou přijata, a to vzhledem k váze ekonomiky USA a její odpovědnosti za emise skleníkových plynů do ovzduší.

3.4 Rada pro životní prostředí zdůraznila, že je důležité společně s náklady na spotřebu energie internalizovat i náklady na ochranu životního prostředí, aby bylo možné zabývat se politikami, které budou udržitelné z dlouhodobého hlediska. Stejně důležité je více využívat tržní nástroje v politice životního prostředí, např. daně, poplatky či emisní povolenky, a tím přispět k ochraně životního prostředí. Ekologické inovace by měly být velmi rychle a ve velkém měřítku začleněny do přezkumu dopadu všech souvisejících evropských politik a mělo by se více šířit účinné využívání ekonomických nástrojů, především v souvislosti se spotřebou pohonných hmot a energie.

3.5 Dne 29. června 2007 předložila Komise zelenou knihu *Prizpůsobení se změně klimatu*. V průběhu prezentace navrhl komisař pro životní prostředí pan Stavros DIMAS konkrétní přímé činnosti na přizpůsobení se již probíhajícím změnám: zvýšení teplot, záplavy a přívalové deště na severu, sucho a dusno na jihu, ohrožené ekosystémy, nové nemoci – to je pouze několik problémů popsaných v tomto dokumentu.

⁽³⁾ Konference OSN o změně klimatu, Bali, prosinec 2007.

3.6 Pan DIMAS uvedl, že osudem některých odvětví v Evropě je buď se přizpůsobit nebo zaniknout. Zemědělství, cestovní ruch a energetika utrpí rozsáhlé škody a je nutné jednat okamžitě, aby se snížily hospodářské, sociální a lidské náklady, které vzniknou v budoucnosti.

3.7 Dokument navrhuje pár konkrétních řešení: omezit plýtvání vodou, budovat hráze a přehradu proti riziku záplav, nalézt nové techniky na zabezpečení sklizně, chránit skupiny obyvatelstva nejvíce zasažené novým klimatem a přijmout opatření na ochranu biologické rozmanitosti. Hlavním cílem však pro všechny státy EU zůstává snížení emisí CO₂.

4. Evropská rada

4.1 Evropská rada se na jaře 2007 zabývala otázkami energetiky a klimatu, jako absolutní prioritu navrhla „integrovanou politiku v oblasti klimatu a energetiky“ a zdůraznila „zásadní význam dosažení strategického cíle, kterým je omezit zvýšení průměrné globální teploty na nejvýše 2 °C oproti úrovni před průmyslovou revolucí“.

4.2 Energetická politika pro Evropu jasně stanoví strategii, která má tři směry:

- lepší zabezpečení dodávek,
- zajištění konkurenceschopnosti evropských ekonomik a dostupnosti cenově přijatelné energie,
- podpora udržitelnosti životního prostředí a boj proti změně klimatu.

4.3 Co se týče dopravní politiky, „Evropská rada zdůrazňuje nutnost účinné, bezpečné a udržitelné evropské dopravní politiky. V této souvislosti je důležité pokračovat v činnostech vedoucích ke zlepšení vlivu evropského dopravního systému na životní prostředí. Evropská rada bere na vědomí probíhající práci Evropské komise týkající se posouzení externích nákladů na dopravu a jejich internalizace.“ Evropská rada z 21. a 22. června vzala na vědomí úmysl Komise předložit nejpozději v červnu roku 2008 model pro posouzení dopadů této internalizace u všech druhů dopravy a pro naplánování dalších kroků v souladu se směrnicí o „Eurovignette“, například rozšířením její působnosti na města, aby se zproplatnění silnic vztahovalo na všechny druhy vozidel a infrastruktury.

5. Emise skleníkových plynů

5.1 Co se týče emisí, doprava se v současnosti podílí 32 % na celkové spotřebě energie v Evropě a 28 % na celkovém objemu emisí CO₂ (4). Odhaduje se, že toto odvětví je z 90 % odpovědné za nárůst emisí mezi léty 1990 a 2010 a mohlo by

(4) Evropská agentura pro životní prostředí (EEA) nedávno zveřejnila svoji výroční zprávu s názvem Doprava a životní prostředí: na cestě k nové společné dopravní politice (*Transport and Environment: on the way to a new common transport policy*), která hodnotí průběh a účinnost začlenění environmentálních politik do strategií v odvětví dopravy.

představovat jeden z prvních důvodů, kvůli kterým nebudou dosaženy cíle z Kjóta. Podle posouzení Komise se předpokládá nárůst osobní silniční dopravy o 19 % a nákladní silniční dopravy o více než 50 %.

5.2 Dalším odvětvím, které zaznamenalo exponenciální nárůst, je letecká doprava, v níž se objem emisí zvýšil mezi léty 1990 a 2004 o 86 % a celosvětově dnes činí o něco více než 2 % všech emisí.

5.3 Zpráva TERM 2006 (*Transport and Environment Reporting Mechanism – Mechanismy hlášení pro dopravu a životním prostředím*) (5) považuje pokrok učiněný v roce 2006 v odvětví dopravy za dále nepostačující. Zpráva zkoumá střednědobý přezkum bílé knihy o dopravě z roku 2001, který by mohl přinést výhody nebo mít naopak negativní dopady podle interpretace jeho použití na vnitrostátní nebo regionální úrovni. Podle EEA přesunuje z environmentálního hlediska tento střednědobý přezkum zaměření z řízení poptávky po dopravě na omezení současných negativních vlivů: růst poptávky po dopravě již tedy není považován za jednu z nejvýznamnějších environmentálních otázek v odvětví dopravy. Řídit poptávku po dopravě je však vzhledem ke klíčovým otázkám (jako změna klimatu, hluk a fragmentace krajiny v důsledku přístupu k dopravní infrastruktuře) stále důležité. Bílá kniha v tomto směru zdá se selhala.

5.4 Dalším významným aspektem, který zpráva zdůrazňuje, jsou dotace dopravy, které v Evropě dosahují částky pohybující se v rozmezí 270 až 290 miliard EUR. Téměř polovina je určena na silniční dopravu – jeden z nejméně ekologických druhů dopravy. Doprava přispívá k několika environmentálním problémům jako změna klimatu, emise do ovzduší a hluk, a zároveň je podporována rozsáhlými dotacemi. Silniční doprava dostává dotace ve výši 125 miliard EUR ročně, většina jsou dotace do infrastruktury, vzhledem k tomu, že daně ze silniční dopravy nejsou považovány za příspěvky na financování infrastruktury. Letecká doprava jako druh dopravy, který má nejvyšší specifický dopad na klima, dostává výrazné dotace formou daňových zvýhodnění, především osvobození od daně z pohonných hmot a DPH, které činí až 27–35 miliard EUR ročně. Železniční doprava je dotována 73 miliardami EUR ročně a profituje především z jiných dotací do rozpočtu. Lodní doprava dostává dotace ve výši 14–30 miliard EUR. (*Size, structure and distribution of transport subsidies in Europe [Rozsah, struktura a rozdělení dotací do dopravy v Evropě], EEA*).

5.5 Ve výroční zprávě o emisích skleníkových plynů ve Společenství v období 1990–2005 a ve zprávě z roku 2007 je uvedeno, že:

- v období 2004–2005 klesly emise skleníkových plynů v EU-15 o 0,8 % (tj. o 35,2 milionů tun ekvivalentu CO₂),

(5) Zpráva je zveřejněna na stránce: Annual European Community GHG inventory 1990–2005 and inventory report 2007, European Environment Agency, Technical Report No 7/2007.

- v roce 2005 klesly emise skleníkových plynů v EU-15 o 2,0 % oproti rokům považovaným v Kjótském protokolu za základ,
- v období 1990–2005 klesly emise skleníkových plynů v EU-15 o 1,5 %,
- v období 2004–2005 klesly emise skleníkových plynů v EU-27 o 0,7 % (tj. o 37,9 milionů tun ekvivalentu CO₂),
- od roku 1990 klesly v EU-27 emise skleníkových plynů o 7,9 %.

Emise CO₂ ze silniční dopravy klesly v období 2004–2005 o 0,8 % (tj. o 6 milionů tun ekvivalentu CO₂).

6. Zabezpečení primárních zdrojů dodávek

6.1 Unie závisí z více než 50 % na dovozu energie (z čehož 91 % představuje ropa), a pokud se tento trend do velké míry neobrátí, vzroste tato závislost v roce 2030 až na 73 %. Rada, několikrát Evropský parlament a sama Komise se u tohoto zásadního tématu pozastavily a vyjádřily nutnost stanovit politiku zaměřenou na dosažení co nejvyšší energetické nezávislosti.

6.2 Ve zprávě *Evropského parlamentu o makroekonomických dopadech zvyšování cen energie* (°) ze dne 5. ledna 2007 EP uvedl, že 56 % celkové spotřeby ropy připadá na odvětví dopravy, a vyjádřil se ve prospěch přijetí strategie EU na celkové vyloučení fosilních paliv a navrhl, že „dodávky pohonných hmot pro dopravu by bylo možné rozšířit podporou výroby nekonvenční ropy a tekutých paliv na základě zemního plynu a uhlí“, pokud to bude ekonomicky proveditelné. EP dále žádá, aby byla přijata rámcová směrnice o energetické účinnosti v dopravě, o harmonizaci právních předpisů v oblasti osobní dopravy a o zavedení daně z vozidel na základě emisí CO₂ harmonizovaného s postupy označování a s daňovými pobídkami k diverzifikaci zdrojů energie. EP nakonec vybízí k rozvoji vozidel s nízkými emisemi CO₂ využívajících biopaliva druhé generace a/nebo biovodík (vodík vyrobený z biomasy).

6.3 Krize ve vztazích s Ruskem, která dne 1. ledna 2006 vyústila v rozhodnutí omezit dodávky do Kyjeva, a oblastní politická nestabilita na Blízkém východě staví Evropu před epochální výzvou: uspět v zabezpečení trvalých dodávek s vědomím pravděpodobného velkého budoucího tlaku na poptávku po fosilních palivech.

6.4 Evropská produkce energie pro dopravu z alternativních a obnovitelných zdrojů v současnosti spočívá téměř výhradně ve výrobě biopaliv, která nyní pokrývají 1 % energetické potřeby

dopravy v Evropě. Ve stanovisku (7) k pokroku dosaženému ve využívání biopaliv EHSV podpořil nutnost přehodnotit dosud prováděnou politiku a rozhodně se zasadil o biopaliva druhé generace. Zároveň je třeba prosazovat a podporovat rozvoj výrobních technologií „druhé generace“, které budou schopné využívat suroviny z tzv. „sklizeně rychle rostoucích druhů“, jejímž základem je hlavně pěstování travin a dřevin, nebo z vedlejších zemědělských produktů, a tak se vyhnout používání nejvýznamnějších zemědělsko-potravinářských osiv. Především bioetanol a jeho deriváty, které jsou dnes vyráběny fermentací (a následnou destilací) obilovin, cukrové třtiny a řepy, bude v budoucnosti možné vyrábět z větší řady surovin, včetně odpadní biomasy při pěstování zemědělských plodin, zbytků z dřevařského a papírenského průmyslu a jiných specifických plodin.

7. Skladba zdrojů energie v dopravě

7.1 Skladba zdrojů energie je do značné míry podmíněna tím, jaké druhy dopravy se používají k uspokojení různých potřeb nákladní a osobní dopravy. To je důležité, protože různé druhy dopravy jsou na uhlovodících závislé různou měrou. Jakákoliv strategie optimalizace skladby energetických zdrojů v dopravě tedy musí usilovat o snížení závislosti osobní a nákladní dopravy na fosilních palivech.

7.2 Hlavní možnosti jak toho dosáhnout jsou dvojího druhu. Především to znamená, že jsou nutné změny v účinnosti uhlovodíků a dopravních prioritách, jak se uvádí v tomto stanovisku na jiných místech. Dále to znamená, že je nutné upřednostnit elektrickou energii. Existující zdroje energie a budoucí potenciál alternativních zdrojů energie umožňují optimistický pohled na budoucnost dodávek elektrické energie z čistých zdrojů. Výzvou je vyšší využívání elektrické energie v dopravě.

7.3 Ze všech druhů dopravy má největší potenciál na využití elektrické energie doprava železniční, ať se jedná o dopravu osobní nebo nákladní, mezinárodní, vnitrostátní, regionální nebo městskou. Rozšíření železniční dopravy s elektrickou trakcí může snížit letecký provoz na krátké vzdálenosti, dálkovou silniční nákladní dopravu a používání autobusů a automobilů obecně.

7.4 Evropská rada pro výzkum železnic (*European Rail Research Advisory Council*, ERRAC) ve svém programu upozorňuje na výzvy, které bude třeba řešit, aby se mohl objem zboží i počet osob přepravených po železnici do roku 2020 ztrojnásobit. Těžištěm iniciativ je rozvoj energetické účinnosti a otázky ochrany životního prostředí. V současné době se v rámci projektů TEN studují možná využití vodíkových palivových článků, které by mohly být součástí elektroinstalace v tažných soupravách a postupně by mohly nahradit stávající lokomotivy na fosilní paliva.

(°) Zpráva Evropského parlamentu o makroekonomických dopadech zvyšování cen energie, zpravodaj: pan Manuel António DOS SANTOS (PSE/PT).

(7) Sdělení Komise Radě a Evropskému parlamentu *Hodnotící zpráva o dosaženém pokroku v oblasti biopaliv – Zpráva o dosaženém pokroku ve využívání biopaliv a jiných obnovitelných pohonných hmot v členských státech Evropské unie (KOM(2006) 845 v konečném znění, zpravodaj pan Iozia).*

7.5 V dohledné budoucnosti zůstane letecká doprava závislá na uhlovodíkových palivech, ale zavedení vysokorychlostních vlaků by mohlo významným způsobem omezit počet leteckých spojů na vzdálenosti do pěti set kilometrů. Nákladní letecká doprava roste rychleji než osobní; využívá přitom speciální nákladní letouny. Část této dopravy, především komerční doručovací služby, by se v budoucnosti mohla přesunout do sítě vysokorychlostních vlaků. Tuto změnu ve skladbě druhů dopravy by bylo možné urychlit zvýšením počtu přípojů vysokorychlostních vlaků na letiště.

7.6 Rada pro letecký výzkum v Evropě (*Advisory Council for Aeronautical Research in Europe, ACARE*) se zasazuje o podporu vlastního programu strategického výzkumu, který se zabývá globální otázkou změny klimatu, emisí hluku a kvality ovzduší. Projekt Čisté nebe – společná technologická iniciativa – se bude zabývat zkoumáním nejlepších řešení pro udržitelnou leteckou dopravu týkajících se designu, motorů a pohonných hmot. Provedení projektu SESAR by mělo umožnit realizaci rozsáhlých úspor prostřednictvím racionalizace managementu řízení letového provozu (viz stanovisko EHSV).

7.7 Vnitrostátní a mezinárodní nákladní silniční doprava je významným spotřebitelem uhlovodíkových paliv. Vysokorychlostní síť pro přepravu nákladů budovaná pro jedenadvacáté století, spojující hlavní intermodální uzly, by mohla přinést podstatné omezení silniční nákladní dopravy. Po rozvinutí sítě vysokorychlostních vlaků by bylo možné ji v nočních hodinách využít k přepravě nákladů. Takovou změnu skladby by bylo možné urychlit cenovou strategií pro silnice, paliva a silniční daně vozidel.

7.8 Také Evropská rada pro výzkum silniční dopravy (*European Road Transport Research Advisory Council, ERTRAC*) přijala program strategického výzkumu. Jeho ústředními tématy jsou životní prostředí, energetika a zdroje. Mezi hlavní cíle programu patří snížit do roku 2020 měrné emise CO₂ (na kilometr) až o 40 % u soukromých automobilů a až o 10 % u těžkých nákladních vozidel, zvláštní kapitola je věnována pohonným hmotám.

7.9 Vodní doprava má obecně podporu veřejného mínění, ať se jedná o dopravu říční, po umělých vodních cestách, pobřežní nebo námořní. Nákladní říční doprava, nákladní doprava po umělých vodních cestách a nákladní pobřežní doprava jsou energeticky účinnými alternativami silniční dopravy a je třeba je prosazovat ve skladbě druhů dopravy.

7.10 Mezikontinentální námořní doprava je v současnosti větším spotřebitelem uhlovodíků než letectví, kromě toho má vyšší růst. Podílí se zhruba 95 % na objemu světového obchodu, je poměrně účinná, ale je závažným zdrojem emisí oxidů síry a dusíku.

7.11 Očekává se, že globalizace dodavatelských řetězců a vzestup asijských ekonomik způsobí během příštích patnácti let nárůst objemu mezikontinentální námořní dopravy o 75 %, což vzhledem k dieslovému pohonu vyvolá odpovídající růst emisí. S tímto nárůstem emisí a tenčícími se dodávkami uhlovodíkových paliv možná nakonec vstoupíme do epochy, kdy

dálkovou nákladní dopravu mezi hlavními přístavy všech pěti světadílů budou zajišťovat ohromná nákladní plavidla poháněná alternativní energií, obdobně jako je tomu u moderních ponorek, letadlových lodí a ledoborců. To by zcela jistě změnilo skladbu energetických zdrojů v dopravě.

7.12 V sektoru námořní dopravy rozvíjí technologická platforma Waterborne výzkum v oblasti komplexního zlepšení výkonnosti lodních motorů a snížení tření a testy možných alternativ (včetně vodíku) k používaným pohonným hmotám.

7.13 Osobní vozidla jsou multifunkční, nepostradatelná a většina lidí je potřebuje ke svému každodennímu životu. V rámci strategie změny skladby energetických zdrojů v dopravě je však možné nahradit městské a příměstské cesty autobusem nebo osobním automobilem přepravou v elektricky poháněných vlacích nebo tramvajích.

7.14 S ohledem na volbu nevhodnějších a neúčinnějších pohonných hmot bude třeba zohlednit relativní energetickou hustotu různých pohonných hmot. Bude tedy třeba vynaložit úsilí zaměřené na využívání pohonných hmot s nejvyšší hustotou. Pro ilustraci se v následující tabulce uvádí některé hodnoty hustoty vyjádřené v MJ/kg.

Pohonná hmota	Energetický obsah (MJ/kg)
Voda načerpaná z vodní nádrže z výšky 100 m	0,001
Bagasa (1)	10
Dřevo	15
Cukr	17
Metanol	22
Uhlí (antracit, lignit)	23–29
Etanol (bioalkohol)	30
LPG (zkapalněný ropný plyn)	34
Butanol	36
Bionafta	38
Ropa	42
Gasohol (E10) (90 % benzínu a 10 % alkoholu)	44
Benzin	45
Nafta	48
Metan (plynná pohonná hmota závislá na stlačení)	55
Vodík (plynná pohonná hmota závislá na stlačení)	120
Jaderné štěpení (uran, U 235)	85 000 000
Jaderná fúze (vodík, H)	300 000 000
Vazebná energie helia (He)	675 000 000
Ekvivalence hmoty a energie (Einsteinova rovnice)	90 000 000 000

(1) Bagasa = zbytky cukrové třtiny po výlisu cukrové šťávy.

Pramen: J. L. Cordeiro na základě IEA a US Department of Energy.

7.15 Celkově je možné konstatovat, že existují zřetelné možnosti, jak změnit skladbu energetických zdrojů v dopravě tak, aby to mělo hmotné důsledky v oblasti uhlovodíkové závislosti dopravního odvětví v Evropské unii. Klíčem k takové změně je zvýšení produkce elektrické energie, které umožní další rozvoj dopravních prostředků s elektrickým pohonem a poskytne zároveň zdroj energie pro zamýšlený vývoj pohonu vodíkem.

8. Vodíková společnost

8.1 Škody na životním prostředí způsobují především produkty vzniklé spalováním fosilních paliv, ale také technologie jejich těžby, přepravy a úpravy. Největší škody jsou však spojené s jejich konečným použitím. Konkrétně tím, že spalováním se do ovzduší kromě oxidu uhličitého uvolňují i látky přidávané ve fázi rafinace (např. sloučeniny olova).

8.2 Předpokládá se, že s ročním tempem růstu vyšším než 2 % bude v roce 2020 celosvětová poptávka činit 15 miliard tun ekvivalentu ropy. Tato poptávka bude muset být nadále pokrývána převážně z fosilních zdrojů, které dnes představují 85 % až 90 % celosvětové nabídky energií. Zájem se nicméně již postupně přesouvá k palivům s nízkým poměrem uhlíku k vodíku (C/H), přechází se od uhlí k ropě a metanu a postupně se směřuje k úplné dekarbonizaci, tedy k využití vodíku jako zdroje energie.

8.3 Během slyšení v Portugalsku byly předloženy zajímavé údaje vyplývající z testování technologie vodíkových palivových článků, která byla použita u linkových autobusů veřejné dopravy v Portu. Mimořádně zajímavé bylo zjištění, jak rozdílný je postoj občanů k vodíku. Poskytnutá informace pomohla citelně snížit nedůvěru a obavu z tohoto zdroje energie. Je vhodné připomenout, že vodík není volně dostupným primárním zdrojem energie, ale je třeba ho vyrábět:

— z uhlovodíků, jako např. ropy a zemního plynu, které se stále vyskytují v hojně míře, ale nejsou obnovitelné,

— elektrolýzou vody s využitím elektrické energie.

Celosvětová roční produkce vodíku je 500 mld. m³, tj. 44 mil. t. 90 % tohoto množství se získává reformingem lehkých uhlovodíků (hlavně metanu) nebo krakováním těžších uhlovodíků (ropa), 7 % zplyňováním uhlí. Pouze 3 % jsou vyráběna elektrolýzou.

8.4 Emise vypočítané podle metody životního cyklu ukázaly, že množství emisí skleníkových plynů vyprodukovaných při využití vodíku vyrobeného tradičním způsobem (tedy elektrolýzou), je vzhledem ke skladbě zdrojů energie v Portugalsku, která již vykazuje značný podíl obnovitelných zdrojů, 4,6x vyšší než emise z motorů na naftu či zemní plyn a 3x vyšší než emise

z motorů na benzín. To znamená, že vyhlídky na široké využití vodíku závisí na rozvoji obnovitelných zdrojů energie s velmi nízkými emisemi skleníkových plynů.

8.5 Křivka spotřeby ukázala, že k tomu, aby zařízení zůstala účinná, i v klidovém stavu, musí se vynaložit podstatně větší množství vodíku než v případě tradičních paliv. Pro městskou dopravu, která je nucena neustále zastavovat z důvodu provozu či běžných zastávek, to přirozeně znamená další úvahy nad jeho budoucím využitím.

8.6 Je však třeba si uvědomit, že experiment provedený v Portu byl zasazen do podstatně širšího kontextu projektu CUTE (*Clean Urban Transport for Europe*). Konečné výsledky projektu se liší od výsledků zkoumaných v průběhu slyšení, a to z důvodu různých orografických podmínek, provozu a druhu využití. Výsledky projektu jako celku jsou slibné a zdůraznily i problémy spojené s jeho rozvojem. Podle názoru Komise se jako zásadní jeví téměř nulová ochota vysokých politických představitelů vzít plně v úvahu možnosti a výhody plynoucí ze značného pokroku ve využívání vodíku v městské dopravě.

8.7 Z hlediska omezení emisí se jako nejvhodnější řešení jeví plně elektrický pohon, a tedy rozvíjení výroby elektrické energie z obnovitelných zdrojů, nebo hybridní využívání zemního plynu (přinejmenším dokud bude k dispozici v dostatečném množství) a vodíku. K této alternativě zatím ještě nebyly vypracovány důkladné studie, avšak podle některých parametrů účinnosti a výhřevnosti se zdá být neúčinnější.

8.8 Další přechodnou možností je využití směsí vodíku a metanu, s nízkým podílem vodíku. Tento způsob představuje první krok k využívání vodíku pro účely mobility. Má jen málo nevýhod. Jelikož jsou systémy distribuce a skladování na palubě stejné, může být využíván ve vozidlech, která jsou již v provozu, a podávat výkon srovnatelný s metanem, avšak s nižšími emisemi a rychlejším spalováním, což znamená omezení znečišťujících částic a tvorby oxidů dusíku.

8.9 Nedávné studie provedené na Colorado State University v rámci projektu *Denver Hithane* a v Kalifornii s podporou amerického ministerstva pro energetiku a *National Renewable Energy Laboratories* prokázaly, že směs 15 % H₂ s CH₄ snižuje celkové množství uhlovodíků o 34,7 %, oxidu uhelnatého o 55,4 %, oxidu dusného o 92,1 % a oxidu uhličitého o 11,3 %, podle údajů ze studie ENEA (*).

8.10 Produkce H₂ s využitím obnovitelných zdrojů energie je jediná možnost, která není ekologickým sebeklamem, neboť vodík jakožto zásobník energie umožňuje synchronizovat nabídku energií, která je ze své „povahy“ periodická (noc/den, roční cyklus, atd.), a proměnlivou a nevázanou poptávku po energiích. Vodík je třeba vyrábět technologií, která vyžaduje

(*) Ecomondo – Rimini, listopad 2006 – Ing. Giuseppe Nigliaccio/ENEA.

vynaložení co nejméně energie, s komplexní analýzou výrobního cyklu a využití pro požadované energetické účely. Je třeba se zabývat všemi obnovitelnými zdroji energie, které lze využít ve formě tepla, elektrické energie nebo pohonné hmoty, aniž by se absolvoval delší cyklus vodíku, a využívat je tedy přímo.

8.11 Dalším faktorem, který je třeba zohlednit, je výroba v blízkosti spotřeby, což podstatně sníží náklady a emise spojené s dopravou. Tato poučka, která je obecně platná, platí tím spíše, pokud se aplikuje na energetickou účinnost, vzhledem k nákladům spojeným se ztrátami během přenosu a distribuce, nicméně musí být zohledněn další aspekt, kterým je územní rozmístění výroby.

8.12 Perspektiva využívání vodíku také závisí na územním rozložení distribuční sítě. Analogicky k obtížím, které nastávají u stlačeného zemního plynu (CNG), jehož distribuční síť je velmi řídká a v některých členských státech téměř úplně chybí, neexistuje ani síť distribučních míst pro vozidla poháněná vodíkovými palivovými články. Šíření stlačeného zemního plynu a výhledově i vodíku musí být podporováno politikami hromadné distribuce.

8.13 Evropská komise uvolnila 470 milionů eur na založení společného podniku pro palivové články a vodík (KOM(2007) 571 v konečném znění), ke kterému nyní EHSV vypracovává stanovisko a který by měl urychlit rozvoj používání vodíku. To se samozřejmě týká i dopravy. K financování Společenstvím se připojuje stejná výše financování ze strany soukromého průmyslového sektoru: zavádění vodíku v Evropě tedy bude urychleno s pomocí 1 miliardy eur. Z fondu budou financovány technologické iniciativy k výrobě vodíkových palivových článků a program výzkumu a zavádění technologie. Výzkum budou provádět subjekty partnerství veřejného a soukromého sektoru z evropských průmyslových a akademických kruhů a bude trvat šest let. Cíl je jasný: uvést na trh vozidla na vodík v průběhu období let 2010 až 2020. Jinými slovy za tři roky.

8.14 Hodně vozidel na vodík by mohlo vstoupit na trh již dnes. Chybí však společný, standardní a zjednodušený postup pro schvalování vozidel na vodík. Vozidla na vodík nejsou v současnosti součástí systému Společenství pro schvalování motorových vozidel. Stanovení evropských norem umožní snížit rozsah rizik, která výzkum představuje pro výrobce automobilů, kteří tak budou schopni posoudit, jaké prototypy najdou skutečně odbytí na trhu.

8.15 Projekt Zero Regio, spolufinancovaný Evropskou komisí, spočívá ve vybudování a zkušebním provozu dvou inovačních infrastruktur (v Mantově a ve Frankfurtu) pro distribuci mnoha paliv včetně vodíku pro vozidla na palivové články, a to s využitím různých technologických možností výroby a dodávek vodíku. V Mantově se vodík vyrábí u čerpací stanice v konvertoru zemního plynu s výkonem 20 m³/h. Technologie využívá katalytického procesu za vysoké teploty, který probíhá v několika fázích a v jehož průběhu se izoluje vodík z předem

namíchaného toku vodní páry a zemního plynu. Vozový park v současnosti zahrnuje tři vozy Fiat Panda na palivové články. Plánuje se rovněž distribuce hydrometanu. Čerpací stanice v Mantově a ve Frankfurtu jsou považované rovněž za „zelené čerpací stanice“, protože aby přispívaly ke snížení emisí CO₂, jsou vybaveny fotovoltaickým solárním zařízením s výkonem 8 kWp (Mantova) a 20 kWp (Frankfurt), takže mohou z obnovitelného zdroje vyrobit elektrickou energii odpovídající přibližně 30 000 kWh/rok, což představuje snížení emisí CO₂ o zhruba 16 t/rok.

8.16 Technologie zachycování a ukládání oxidu uhličitého jsou velmi nákladné a mají vliv na konečnou účinnost výroby, což představuje značný problém pro potenciální budoucí riziko znečištění podzemních vod nebo náhlé uvolnění značného množství oxidu uhličitého. Hypotéza výroby vodíku s využitím uhlí se jeví problematická⁽⁹⁾.

8.17 Nedávné studie⁽¹⁰⁾ odhalily dosud opomíjený problém, kterým je potenciální spotřeba vody v případě rychlého rozvoje vodíkové společnosti. Studie vychází ze současné průměrné spotřeby vody jak k výrobě vodíku elektrolyzou, tak ke chlazení elektráren. Objevující se údaje jsou velmi znepokojující: počítá se, že jen pro chlazení bude k výrobě 1 kg vodíku při stávající průměrné účinnosti přes 65 kW/kg zapotřebí 5 000 l vody.

8.18 Využití vodíku jako zdroje energie vhodného k využití v dopravě, i když s očividnými omezeními, představuje výzvu pro budoucnost a možnost dočkat se toho, že budou jezdit auta částečně nebo plně využívající vodík, se v relativně krátké době může stát skutečností za předpokladu, že národní a evropské orgány budou nadále podporovat výzkum.

8.19 Jak již bylo navrženo u tématu energetické účinnosti (TEN/274), EHSV se domnívá, že by bylo velmi účelné mít k dispozici internetový portál, kde by bylo možné široké veřejnosti a zejména místním orgánům zpřístupnit informace o výzkumu, který provádí akademické kruhy, a o pokusech uskutečňovaných v regionech a ve městech. Výměna osvědčených postupů má zásadní význam pro politiky, které jsou z velké části založené na subsidiaritě, tzn. pro politiky schvalované na místní úrovni.

⁽⁹⁾ Současná zavedená technologie spočívá v takzvaných elektrárnách na uhelný prach využívajících tradiční parní cyklus a upravujících produkty spalování vypouštěné do komína. V praxi tedy za „normálního“ tlaku a teploty vznikne vodní pára, která pohání turbínu v elektrárnách, jež jsou dosud velmi rozšířené. V současnosti existují čtyři různé typy elektráren, v sestupném pořadí podle vyspělosti technologie a dopadu na životní prostředí: elektrárny spalující uhelný prach a využívající nadkritickou a ultrakritickou páru, elektrárny založené na spalování ve fluidním loži, na zplyňování v kombinovaném cyklu a konečně elektrárny založené na spalování s kyslíkem. Dnes se nabízejí dvě řešení, která nicméně znamenají geologické ukládání CO₂. Jedná se o spalování uhlí v kotlích, v nichž se využívá kyslík tak, aby vznikla vysoká koncentrace CO₂ ve spalinách, a klesly tak náklady na zachycování a ukládání, a dále se uplatňují technologie kombinovaného cyklu s integrovaným zplyňováním uhlí (Integrated Gasification Combined Cycles, IGCC), při němž vzniká syntetický plyn, který se následně čistí a jeho uslechtilá hořlavá část se odděluje od CO₂.

⁽¹⁰⁾ Webber, Michael E. *The water intensity of the transitional hydrogen economy*. Environmental Research Letters, 2 (2007) 03400.

8.20 Na tomto internetovém portálu by měly být zveřejňovány následující průměrné hodnoty pro celou Evropu udávající:

- kolik gramů oxidu uhličitého se uvolní do ovzduší při výrobě jedné kilowatthodiny elektřiny,
- kolik oxidu uhličitého se uvolní do ovzduší v zemědělství a při výrobě nafty za účelem výroby jednoho litru náhrady nafty,
- kolik oxidu uhličitého se uvolní do ovzduší v zemědělství a při výrobě bioetanolu za účelem výroby jednoho litru bioetanolu.

Jen tak bude jasné, jak vysoké jsou ve skutečnosti emise CO₂ a úspory CO₂, a jen tak bude možné správně přepočítat uspořené kilowatthodiny na hmotnost CO₂.

9. Přípomínky a doporučení EHSV

9.1 EHSV vyhověl žádosti komisaře BARROTA a vypracoval toto stanovisko, jehož úmyslem je předložit Komisi a ostatním institucionálním úrovním Společenství návrhy, které občanská společnost považuje za nutné při řešení výzev spojených s Kjótským protokolem.

9.1.1 EHSV považuje za nezbytné spojit úvahy o budoucí skladbě pohonných hmot s výraznou změnou stávajících druhů dopravy a upřednostňovat městskou a příměstskou veřejnou dopravu, jejíž vozový park bude třeba vybavit modernějšími prostředky a jejíž infrastrukturu bude třeba zlepšit. Musí se zvýšit kvalita a účinnost železnic, a to prostřednictvím investic do infrastruktury a do kolejových vozidel, a proto se výroba elektrické energie nezbytně k podporování rozvoje železnic bude muset stále více zaměřovat na obnovitelné zdroje energie a na pohonné hmoty se stále nižším obsahem uhlíku.

9.2 EHSV již v jednom ze svých předchozích stanovisek (TEN/274, zpravodaj: pan IOZIA) jasně uvedl, že „o snížení využití energie a emisí škodlivých látek usiluje tvrdě i odvětví dopravy. Je nicméně odůvodněné žádat toto odvětví o další úsilí, jelikož je odvětvím s nejrychlejším růstem spotřeby a jedním z hlavních zdrojů emisí skleníkových plynů“ a že „skutečnost, že se evropský průmysl spoléhá v oblasti pohonných hmot na třetí země, zvyšuje jeho odpovědnost za klíčový přínos k energetické účinnosti, ke snížení emisí a omezení dovozů ropných výrobků a zemního plynu.“

9.3 EHSV schvaluje a podporuje skutečnost, že účinnost, zabezpečení a udržitelnost jsou a musí být pro evropské instituce řídicími zásadami pro posouzení politik, které je třeba provádět, a pro opatření, která je třeba přijmout, za účelem spotřeby čistější energie, vytvoření čistějšího a vyváženějšího odvětví dopravy, převedení odpovědnosti na evropské podniky bez ohrožení jejich konkurenceschopnosti a vytvoření příznivého rámce pro výzkum a inovace.

9.4 Budoucí skladba pohonných hmot používaných v dopravě bude následně muset mít tyto charakteristiky: celkové

snížení emisí skleníkových plynů, co nejvyšší možné omezení závislosti dodávek a diverzifikace zdrojů na třetích zemích a náklady slučitelné s konkurenceschopností evropského hospodářského systému.

10. Výzva, kterou pro Evropskou unii představuje budoucí výběr pohonných hmot pro dopravu: výzkumné úsilí

10.1 Jestliže je absolutní prioritou dodržení kjótských cílů, bude muset být velká část dostupných soukromých i veřejných zdrojů určena na výzkum paliv, která budou schopna zcela splnit požadavky na rentabilitu, udržitelnost životního prostředí a nízké emise nezbytné pro možnost provozovat dopravu šetrnou k životnímu prostředí.

10.2 Musí se více rozvinout spolupráce mezi vysokými školami, výzkumnými středisky, průmyslem paliv a odvětvími zpracovatelského průmyslu, především automobilovým průmyslem. Rozhodnutím Rady 2006/971/ES o zvláštním programu Spolupráce si sedmý rámcový program Evropského společenství pro výzkum, technologický rozvoj a demonstrace určil za cíl dosáhnout prvenství ve vědních oblastech a v klíčových technologiích. Mezi těmito prioritami byly jmenovány životní prostředí a doprava.

10.2.1 Dosud opomíjenou oblastí se jeví zlepšování účinnosti tradičních baterií. Rozvoj automobilů na elektrický pohon závisí zejména na snížení váhy a na zvýšení životnosti a výkonu tradičních baterií. EHSV doporučuje Komisi, aby v tomto směru vyvinula konkrétní úsilí.

10.3 Evropský hospodářský a sociální výbor již ve svém stanovisku ⁽¹⁾ k sedmému rámcovému programu vyjádřil své obavy jak ohledně očekávaného nedostatku fosilních paliv a neustálého růstu cen, tak ohledně dopadu na klima, navrhl vyčlenit více zdrojů na výzkum v energetice obecně a zdůraznil, že by se výzva na překonání problémů v dopravě mohla spoléhat na objem prostředků, který bude považován za dostatečný, tj. 4 100 milionů EUR na období 2007–2013.

11. Zajištění konkurenceschopnosti evropských ekonomik a dostupnosti cenově přijatelné energie

11.1 EHSV zdůrazňuje podstatu strategie zachování konkurenceschopnosti Unie, která je nepochybně založena na dostupných a stabilních cenách. Doprava je odjakživa nezbytným nástrojem na přesun zboží, osob a zvířat k trhům. Dnes má zásadní význam také pro další důležité evropské odvětví – cestovní ruch. Třetí aspekt udržitelnosti, tj. ceny, představuje nejsložitější výzvu. V současnosti nejsou k dispozici pohonné hmoty alternativní k fosilním palivům, které by svojí cenou mohly konkurovat ropě a zemnímu plynu. I přes růst cen zaznamenaný v posledních letech jsou tyto produkty i nadále nejkonkurenceschopnější.

⁽¹⁾ Úř. věst. C 185, 8.8.2006, s. 10 (zpravodaj: pan WOLF, spolupřizpovodaj: pan PEZZINI).

11.2 Výbor nicméně doufá v neustálý růst používání biopaliv a dalších obnovitelných paliv a považuje za nezbytné rozvíjet aplikovaný výzkum agropaliv druhé generace, která využívají odpadní biomasu nebo biomasu pro nepotravinové účely a nemají nevýhody vyskytující se u první generace, tj. agropaliv vyráběných z obilovin, řepy a cukrové třtiny nebo z olejnatých semen pro použití v potravinách nebo v krmivech⁽¹²⁾. Výbor zdůrazňuje, že při posuzování ceny se nelze zastavit výhradně u konečné ceny produktu, ale pro správné porovnání nákladů vůči fosilním palivům je třeba vzít v úvahu internalizaci všech externích nákladů (škody na životním prostředí, lokalizace zdrojů produkce, náklady na transformaci, spotřeba vody a plochy atd.).

11.3 Zároveň s postupným nahrazováním (tam, kde není možné použít postupy mísení složek) je třeba postupně uzpůsobit a/nebo změnit distribuční systémy vzhledem k fyzikálním vlastnostem nových produktů.

11.4 EHSV podporuje kladné aspekty této strategie, je si nicméně vědom toho, že tato strategie představuje, především v raných fázích, nákladný proces a potenciální riziko, že sníží konkurenceschopnost evropského systému. Výbor tudíž zdůrazňuje, že k tomu, aby se Evropa vyvarovala tohoto rizika a nesnížila své výsledky v celosvětovém měřítku, bude se muset stát hybnou silou konfrontace, na jejímž konci se pusť stejným směrem také ostatní geografické oblasti planety.

11.5 Je nutné, aby se nezbytné investice do alternativní energie z biomasy mohly spolehnout na stabilní regulační rámec. Za tímto účelem je třeba přizpůsobit směrnice o pohonných hmotách novým výrobním postupům a navázat jasnou spolupráci s odvětvími zpracovatelského průmyslu, aby mohlo tempo inovačních procesů odpovídat skutečnému potenciálu tohoto odvětví. Kromě projektů stanovených v rámci sedmého rámcového programu bude třeba na centrální i okrajové úrovni věnovat zvláštní pozornost inovacím a výzkumu na tomto poli.

11.6 Aby úsilí a investice vložené do rozvoje nových účinných a udržitelných pohonných hmot nebyly zbytečné, bude třeba doplnit tyto procesy všemi možnými iniciativami zaměřenými na zvýšení cestovní rychlosti vozidel a současně snížení jejich spotřeby. Takovými iniciativami mohou být např. zásahy v oblasti evropských silničních uzlů, které jsou překážkou vnitrostátní či městské dopravy. Lisabonský dopravní podnik Carris, který doplňuje tradiční tramvaje (legendární č. 28) o vozový park ekologických autobusů, snížil emise CO₂ o 1,5 % pomocí opatření na zvýšení cestovní rychlosti, jako je zdvojnásobení počtu zvláštních jízdních pruhů.

V Bruselu dne 13. února 2008.

předseda

Evropského hospodářského a sociálního výboru

Dimitris DIMITRIADIS

11.7 Dopravní podnik v Coimbre, SMTUC, zavedl zkušební provoz modré linky s autobusy na elektrický pohon, které jezdí ve vyhrazených jízdních pruzích ve středu města, nemají pevné zastávky a lze do nich kdykoliv nastoupit. Modrý pruh na vozovce označuje trasu, což je užitečné i pro nerezidenty a mnohé turisty, kteří si oblíbili tento účinný a čistý způsob dopravy. V Coimbre jsou navíc mimořádně oceňovány i trolejbusy, které se díky záložním bateriím mohou vyhnout dopravnímu přetížení a vyjet z „kolejí“. Tento způsob dopravy spojuje velmi nízké znečištění životního prostředí a rušení hlukem s podstatně vyšší průměrnou životností dopravních prostředků, která kompenzuje počáteční vyšší pořizovací náklady.

11.8 EHSV doporučuje tyto prostředky městské dopravy podporovat prostřednictvím vhodných daňových opatření (snížené sazby na nákup ekologických dopravních prostředků nebo zvláštní financování pro místní orgány, snížené ceny ekologických autobusů), informačních kampaní o využívání ekobusů, které by měly být koordinovány na evropské úrovni, prostřednictvím zlepšování a zvyšování počtu záchytných parkovišť (Park&Ride), v případě potřeby zvyšováním bezpečnosti a udržováním nízkých cen a jejich vyrovnáním s cenami městské dopravy, jak se již děje v mnohých evropských městech.

11.8.1 Zelená kniha Na cestě k nové kultuře městské mobility (KOM(2007) 551 v konečném znění), kterou Komise předložila dne 25. září 2007, se těmito problémy zabývá a navrhuje řešení podpory projektů modernizace městské dopravy prostřednictvím iniciativ financovaných z Evropského fondu pro regionální rozvoj (EFRR) a programu Civitas. Komise ve své zelené knize vysílá velmi důrazné poselství o ekologické městské dopravě, s nímž EHSV souhlasí a doporučuje zkoumat další konkrétní iniciativy založené na těchto pozitivních zkušenostech a posílit spolupráci s Evropskou investiční bankou (EIB) a s Evropskou bankou pro obnovu a rozvoj (EBRD).

11.9 Jak již EHSV uvedl⁽¹³⁾, budoucnost městské dopravy je jasně pro veřejné dopravní prostředky. Během slyšení konaných v rámci přípravných prací na tomto stanovisku byly představeny dva projekty, které se již testují: minivůz na elektrický pohon, který lze řídit bez řidičského oprávnění, a kybernetické auto, které je řízeno složitým systémem dálkového ovládání a které může jezdit na předem stanovených trasách. Tato vozidla by bylo možné si pronajmout pro jízdu ve městě, možná jako náhradu za poplatky za jízdu městem ve vozidlech, která překáží a znečišťují.

⁽¹²⁾ Viz stanovisko EHSV TEN/286 po plenárním zasedání ve dnech 24. a 25. října 2007.

⁽¹³⁾ Úř. věst. C 168, 20.7.2007, s. 77–86.