

AKO ZBAVIŤ EURÓPU ZÁVISLOSTI OD ROPY

10 opatrení v sektore dopravy
na postupné odstavenie EÚ
od ruskej ropy

APRÍL 2022

OBSAH

Zhrnutie

Úvod

5 krátkodobých opatření na snížení dopytu po ropě v EU

Zákaz letov na krátké vzdálenosti a omezení služebních letov

Cenové sprístupnenie verejnej dopravy pre všetkých

Presun tovaru z ciest na železnice

Obmedzenie a zefektívnenie jazd

Zlepšenie cyklistickej a pešej infraštruktúry – viac priestoru pre ľudí, menej pre autá

Zhrnutie účinkov týchto piatich opatrení

5 strednodobých a dlhodobých opatření na postupné vyradovanie fosilných palív v sektore dopravy

Postupné ukončenie predaja nových vozidiel s motorom s vnútorným spaľovaním do roku 2028

Obmedzenie letov

Podpora železničnej a verejnej dopravy

Kvóty na zelené palivá na báze udržateľných a obnoviteľných zdrojov energie pre zvyšnú zostávajúcu leteckú a lodnú dopravu

Prestavba mestskej infraštruktúry

Sociálne a finančné princípy implementácie opatrení na obmedzenie spotreby ropy

Znemožniť ropným spoločnostiam profitovať z krízy zavedením daní z neočakávaných ziskov

Spravodlivé a ekologické dane

Spravodlivá podpora domácností trpiacich v dôsledku vysokých účtov za energie

Zabezpečenie podpory a spravodlivého prechodu dotknutých pracovníkov/čky

Falošné riešenia v rámci znižovania spotreby ropy v Európe

Nahradenie ruskej ropy ropou z iných krajín

Nový prieskum ropy v EU

Znižovanie pravidelných daní z pohonných hmôt

Palivá z biomasy a iné neudržateľné alternatívne palivá

Bezpodmienečná pomoc pre odvetvie dopravy a energetiky

Zhrnutie

Vojna na Ukrajine spôsobuje ukrajinskému ľudu nepredstaviteľné utrpenie a odhalila, že európska závislosť od fosílnych palív ako zdroja energie neprispieva len ku klimatickej kríze, ale aj k vojne a konfliktom. Európske štáty síce na Rusko uvalujú sankcie, no naďalej denne posielajú do Ruska [skoro 200 miliónov eur na dovoz ropy](#), čím financujú Putinovu vojnovú mašínériu. Vývoz ropy predstavuje pre Rusko [najväčší zdroj príjmov](#).

Keďže na ukrajinské školy, nemocnice a vlakové stanice neprestávajú padať bomby, Európa sa musí od ruskej ropy odstrihnúť, aby Putinovu vojnu prestala finančne podporovať. Aby sa tak mohlo stať, vedúci predstavitelia EÚ musia upriamiť svoju pozornosť na sektor dopravy: **Skoro 70 % všetkej ropy v EÚ sa totiž využíva práve na dopravu**, konkrétne na pohon automobilov, nákladných vozidiel, autobusov, traktorov, lietadiel, lodí a iných dopravných prostriedkov poháňaných fosílnymi palivami. Rusko je najväčším samostatným dodávateľom ropy do EÚ a celkovo zabezpečuje približne [27 % dovozu ropy](#) do jej členských štátov, čo znamená, že každá štvrtá cesta autom, nákladným vozidlom, lietadlom či iným dopravným prostriedkom poháňaným palivom z ropy je poháňaná práve ruskou ropou. Ak chce EÚ prispieť k mieru v Európe a inde vo svete, musí v krátkodobom horizonte prestať podporovať Ruskom vedenú vojnu výrazným znížením spotreby ropy a urýchliť postupné vyradovanie všetkých fosílnych palív s históriou podnecovania konfliktov. Jednoduchým nahradením ruskej ropy nečistou energiou z iných zdrojov nám však nezaistí bezpečnosť, pretože iné zdroje ropy často pochádzajú z oblastí, ktoré sú z geopolitického hľadiska rovnako kritické alebo spojené s prudkým zhoršovaním stavu životného prostredia. Zníženie spotreby ropy v EÚ je preto naliehavé a nevyhnutné.

Hoci dopravný sektor zjavne zohráva v podporovaní vojny na Ukrajine významnú úlohu, európski lídri sa do značnej miery vyhýbajú riešeniu súvislosti medzi našou mobilitou a vojnou a uvaleniu sankcií na dovoz ropy. Európska komisia vo svojom [prvom oznámení](#) o znižovaní závislosti EÚ od dovozu fosílnych palív úplne opomenula sektor dopravy a navrhla iba opatrenia na zníženie závislosti od ruského plynu, a to aj napriek tvrdeniu, že „k postupnému ukončeniu našej závislosti od fosílnych palív z Ruska môže dôjsť ešte pred rokom 2030“.

Greenpeace v tejto analýze predostiera plán na zníženie európskej závislosti od ruskej ropy – a ropy vo všeobecnosti – pomocou **desiatich krátkodobých, strednodobých alebo dlhodobých opatrení zameraných na sektor dopravy** vrátane zákazu letov na krátke vzdialenosti, sprísnenia rýchlostných obmedzení, cenového sprístupnenia verejnej dopravy a zlepšenia cyklistickej a pešej infraštruktúry.

- Zavedením navrhovaných opatrení by Európa mohla znížiť svoju závislosť od ropy o 40 miliónov ton ročne, zodpovedajúcim sume 19,7 miliardy eur.
- Odhadujeme, že piatimi krátkodobými opatreniami by sa Európa mohla postupne **odstaviť od 28 % ruskej ropy už v priebehu niekoľkých mesiacov**. Takýto výsledok by sa dal dosiahnuť zavedením opatrení výlučne v sektore dopravy, v ktorom sa spotrebúva 70 % všetkej ropy v EÚ. Ostatné sektory, ktoré spotrebúvajú zvyšných 30 % ropy v EÚ, v tejto analýze nehodnotíme. Popri opatreniach v sektore dopravy opísaných v tejto analýze by sa spotreba ropy samozrejme dala znižovať aj opatreniami v iných sektoroch. Takéto opatrenia by mohli zahŕňať efektívnejšie vykurovanie a využívanie teplej vody, obmedzenie jednorazových plastov, zvýšenie miery recyklácie plastov či uplatňovanie metód ekologického poľnohospodárstva.
- Tieto opatrenia zároveň **riešia aj rastúci objem emisií skleníkových plynov v európskom sektore dopravy**, ktorý zodpovedá za [25 % emisií skleníkových plynov v EÚ](#) a prispieva k prehĺbavaniu klimatickej krízy: obmedzením dopytu po rope v sektore dopravy by **EÚ mohla znížiť emisie skleníkových plynov o približne 144 miliónov ton ročne**, čo zodpovedá emisiám 93 miliónov automobilov poháňaných fosílnymi palivami¹.
- **Skoro polovica účinku navrhovaných opatrení by pramenila z obmedzenia a zefektívnenia jazd a približne 20 % z obmedzenia letov, pričom 15 % možno ušetriť verejnou dopravou, 8 % cyklistickou dopravou a 6 % presunom tovaru z cestnej na železničnú dopravu.**

¹ Bežný automobil v EÚ najazdí v priemere 12 000 km ročne a vyprodukuje približne 125 gramov CO₂/km.

V prípade automobilov by sa spotreba fosílnych palív mohla znížiť o 18 %, pričom 13 % by predstavovalo obmedzenie jazd a 5 % zefektívnenie jazd.

Greenpeace vyzýva európskych lídrov, aby sa v súvislosti s riešením európskej závislosti od ropy, najmä ruskej, zamerali na sektor dopravy a zároveň tak v sektore dopravy znížili emisie, ktoré poškodzujú klímu.

Úvod

Ruská vojna na Ukrajine odhalila okrem závislosti nášho dopravného systému od ropy, **ktorá financuje vojny a konflikty**, aj **nestálosť a zraniteľnosť nášho systému mobility poháňaného fosílnymi palivami**. [Z nedávnej analýzy organizácie Greenpeace](#) vyplýva, že zatiaľ čo spotrebiteľov v Európe, a najmä tých s nízkymi príjmami, od začiatku vojny tvrdo zasahujú prudko stúpajúce ceny pohonných hmôt, spoločnosti vyrábajúce fosílna palivá získavajú z predaja nafty a benzínu dodatočné príjmy vo výške približne 3 miliárd eur.

Rastúce ceny pohonných hmôt, ako aj blokády v Čiernom mori a sankcie týkajúce sa vzdušného priestoru zároveň značne ovplyvňujú logistiku distribúcie tovaru v celej Európe a dokonca aj v rámci Stredného a Ďalekého východu. Vedie to k dlhším tranzitom, menšiemu počtu dostupných plavidiel a rastúcim nákladom na dopravu, čo sa pravdepodobne odrazí aj na spotrebiteľských cenách. Preprava nášho tovaru je rovnako ako celá naša doprava ešte vždy takmer výlučne odkázaná na fosílna palivá. Približne [77 %](#) všetkého tovaru v EÚ sa prepravuje po cestách, pričom len 17 % tovaru sa prepravuje vlakmi a 6 % vodnou dopravou.

Európski lídri sa pokúšajú odstrihnúť od ruských fosílnych palív

Kým európski lídri zvažujú, ako zareagovať na Putinovu inváziu na Ukrajine a rastúce náklady na energie, hrozí, že sa uchýlia k falošným riešeniam, ako napríklad k zabezpečeniu alternatívnych dodávok ropy zo [Saudskej Arábie](#) či z iných krajín, čím našu závislosť od fosílnych palív len predĺžia. Viaceré vlády v EÚ v snahe zmierniť účinky rastúcich cien palív na spotrebiteľov ohlásili [znižovanie dane z palív](#) a úľavy, z čoho neúmerne profitujú najbohatší členovia spoločnosti a čím sa predlžuje závislosť nášho dopravného systému od fosílnych palív, ktorá prehlbuje jeho negatívne vplyvy na klímu.

Európska komisia predložila v súvislosti s ukončovaním závislosti od ruských fosílnych palív prvý návrh plánu s názvom [REPowerEU](#). Návrh sa však zameriava na zníženie dovozu zemného plynu prostredníctvom opatrení v sektore bývania, energetiky a priemyslu a úplne opomína sektor dopravy, v ktorom sa spotrebúvajú dve tretiny ropy v EÚ. Koncom mája Európska komisia predloží nový akčný plán REPowerEU a európski lídri budú o energetike a vojne rozhodovať počas samitu, ktorý sa bude konať 30. až 31. mája.

Reakcia na agresiu Ruska: lídri EÚ sa musia zamerať aj na sektor dopravy

Keďže súčasný dopravný systém spotrebúva najviac ropy v Európe, čím zároveň financuje vojny a prehlbuje klimatickú krízu, musí byť súčasťou riešenia boja proti obom týmto negatívnym javom. Preto je kľúčové, aby nový plán EÚ na znižovanie závislosti od ropy, plynu a uhlia obsahoval aj opatrenia súvisiace s dopravou.

Greenpeace požaduje ako opatrenie na podporu mieru a obmedzenie Putinových zdrojov na financovanie vojny okamžité embargo na ruskú ropu. Krátkodobé opatrenia v sektore dopravy opísané v tejto analýze umožnia EÚ bezprostredne obmedziť dovoz ropy. Je však jasné, že toto obmedzenie nestačí na to, aby sme sa úplne zbavili toxickkej závislosti od ropy, a že jednoduché nahradenie ruskej ropy nečistou energiou z iných zdrojov nám nezaistí bezpečnosť, pretože iné zdroje ropy často pochádzajú z oblastí, ktoré sú z geopolitického hľadiska rovnako kritické alebo spojené s prudkým zhoršovaním stavu životného prostredia. Z dlhodobejšieho hľadiska zároveň potrebujeme reštrukturalizovať náš od ropy závislý systém mobility tak, aby slúžil klíme a ľuďom. Európski lídri sa v snahe odstrihnúť sa od ruských fosílnych palív nesmú uchýliť k jednoduchej diverzifikácii nákupu ropy tým, že ju budú kupovať z iných vojnovou postihnutých oblastí. Musia ropu postupne úplne vyradiť. Výskum, ktorý dala vypracovať organizácia Greenpeace Belgicko, ponúka [tvorcom politik plán na dekarbonizáciu európskeho dopravného sektora](#) do roku 2040 riešenú obnoviteľnou energiou bez spoliehania sa na biopalivá. Tento plán okrem iného obsahuje aj päť strednodobých až dlhodobých opatrení, ktoré navrhujeme aj v tejto analýze.



5 krátkodobých opatření na snížení dopytu po ropě v EÚ

GREENPEACE

5 krátkodobých opatření na snížení poptávky po ropě v EU

1. Zákaz letů na krátké vzdálenosti a omezení služebních letů

Greenpeace požaduje okamžitý zákaz letů na krátké vzdálenosti v Evropě všude tam, kde je k dispozici přijatelná alternativa dopravy vlakmi nebo trajektem, a nahrazení služebních letů video konferencemi vždy, když je to možné.

Proč by se malo opatření zavést?

Z nedávné [správy organizace Greenpeace](#) vyplývá, že v případě přibližně 80 % všech letů na krátké vzdálenosti v EU, Spojeném království, Norsku a Švýcarsku je k dispozici přijatelná alternativa dopravy vlakmi, s výjimkou letů na ostrovy bez železničního spojení. Ak započítáme vlakové spojení, při kterých musí cestující tři- nebo vícekrát přestupovat, procentuální podíl letů na krátké vzdálenosti, které by se dali nahradit, stoupne na 98 %. Lety mají z všech druhů hromadné dopravy největší [vplyv na klímu](#) na osobokilometer. Letadla vypouštějí v EU do ovzduší v průměru [pětikrát více emisí skleníkových plynů jako vlaky](#). V krajích, kde už železnice využívají 100 % elektriny z obnovitelných zdrojů, jako je Rakúsko nebo Holandsko, sa počas jedného letu vypustí do ovzdušia až 80-krát viac skleníkových plynů než v prípade alternatívneho železničného spojenia.

Ďalšie účinné opatrenie na zníženie počtu letov predstavuje obmedzenie služobných letov.² Zhruba [20 % všetkých letov](#) súvisí s prácou a podľa [nedávneho výskumu Medzinárodnej agentúry pre energetiku \(IEA\)](#) by sa až 70 % z nich dalo nahradit' video konferenciami.

Kto môže zasiahnuť?

Čo môžu urobiť jednotlivé vlády? Vlády by mali okamžite zakázať všetky lety na krátké vzdálenosti, v prípade ktorých existujú vhodné alternatívy dopravy vlakmi. Podľa nariadenia EÚ o leteckých dopravných službách³ môžu členské štáty EÚ zakázať určité lety z dôvodov týkajúcich sa životného prostredia. Vlády by mali zároveň vyžadovať, aby verejné inštitúcie nahradzali služobné lety video konferenciami a súkromné spoločnosti žiadať o to isté.

Čo môže urobiť EÚ?

Greenpeace vyzýva Európsku komisiu, aby predložila návrh na zákaz vnútroštátnych a cezhraničných letov na krátké vzdálenosti v rámci celej EÚ v prípade, že je k dispozícii alternativa vlakovej dopravy.

Okamžitý zákaz letov na krátké vzdálenosti by nepochybne ovplyvnil zamestnanosť v odvetví leteckej dopravy. Greenpeace preto apeluje na vlády, aby zabezpečili, že dotknutí pracovníci dostanú dostatočnú finančnú podporu na kompenzáciu individuálnej straty príjmu, a čo je ešte dôležitejšie, aby zabezpečili spravodlivý prechod pracovníkov do iných zamestnaní a odvetví.

Aký účinok by malo toto opatrenie?

Zákazom letov na krátké vzdálenosti v rámci Európy a nahradením služobných letov video konferenciami by sa mohlo ušetriť približne 8 miliónov ton leteckého paliva (vyrobeného prevažne z ropy) a 42,9 milióna ton emisí skleníkových plynov⁴.

² Spojenie služobné lety sa vzťahuje na pracovné lety zamestnancov verejných inštitúcií aj súkromných spoločností

³ Kľúčové nariadenie EÚ, v ktorom sa okrem iného stanovujú pravidlá prevádzky, práva zákazníkov, kontroly úniných dopravcov, udeľovanie licencií a cenová transparentnosť európskeho leteckého trhu.

⁴ Výpočet v prípade letov na krátké vzdálenosti: služobné cesty predstavujú 20 % a 30 % služobných letov sa dá nahradit'. V celkovom odhade služobných ciest je preto už zahrnutých približne 1,4 milióna ton z 23,4 milióna ton emisí skleníkových plynů (CO_{2e}) a 0,26 milióna ton zo 4,35 milióna ton leteckého paliva.

Lety na krátke vzdialenosti, v prípade ktorých už existuje alternatíva železničnej dopravy, podľa výpočtov z nedávnej [správy organizácie Greenpeace](#) spotrebovali v bežnom roku pred pandemiou približne 4,35 milióna ton⁵ leteckého petroleja a vypustili ekvivalent 23,4 milióna ton emisií skleníkových plynov. Najväčším samostatným dodávateľom ropy do EÚ je Rusko, ktoré v rámci Únie pokrýva až [27 %](#) celkového dovozu ropy, takže každý štvrtý let je poháňaný práve ruskou ropou. Pri priemerných trhových cenách ruskej ropy predstavujú náklady vynaložené na letecké palivo na báze ropy v prípade letov s alternatívou železničnej dopravy približne [2 miliardy eur ročne](#), no vzhľadom na prudko stúpajúce ceny ropy budú tieto náklady v súčasnosti pravdepodobne ešte vyššie.

V roku 2019 sa v EÚ28 spotrebovalo [64,7 milióna ton](#) leteckého paliva. [20 %](#) paliva sa pritom využilo na služobné lety; pri konzervatívnom potenciáli zníženia o 30 % by sa tak mohlo ušetriť 3,9 milióna ton leteckého paliva, čo zodpovedá 20,9 milióna ton emisií skleníkových plynov (pri uplatnení faktora [1,7](#), pokiaľ ide o účinky, ktoré nesúvisia s emisiami CO₂).

2. Cenové prístupnenie verejnej dopravy pre všetkých

Verejná doprava spotrebuje najmenej ropy na osobokilometer a po pešej a cyklistickej doprave predstavuje najekologickejší spôsob dopravy. Greenpeace vyzýva európskych lídrov, aby zabezpečili, aby bola verejná doprava, teda diaľkové vlaky, ako aj miestna a regionálna doprava, cenovo dostupná a k dispozícii pre všetkých. Dá sa to dosiahnuť znížením DPH na lístky, poskytovaním zľavneného cestovného a príspevkov na cestovné používateľom dopravy alebo priamymi dotáciami pre verejné dopravné podniky. Verejná doprava sa musí stať inkluzívnejšou, dostupnejšou a zároveň najlacnejšou formou motorizovanej dopravy, aby nikto nikdy nemusel z nákladových dôvodov uprednostňovať osobný automobil. Všade, kde sú k dispozícii vozidlá, potrebný personál a existuje dopyt, by sa navyše mali ponúkať dodatočné služby verejnej dopravy. Vo väčšine prípadov by ich mohli zaobstarávať a financovať vlády. Keďže nákup nových vozidiel zvyčajne trvá niekoľko rokov, dodatočné služby závisia od dostupnosti vozidiel. V čase kríz môžu viaceré dopravné podniky riešiť posilňovanie dopravných služieb a spojov predĺžovaním životnosti existujúcich vozidiel.

V neposlednom rade by vlády mali predstaviť okamžité opatrenia na zvýšenie priemernej rýchlosti verejnej dopravy. Verejná doprava sa tým na jednej strane zatraktívni a na druhej strane sa zvýši jej kapacita (môže prepraviť viac ľudí súčasne). Príkladmi takýchto opatrení sú: jazdné pruhy vyhradené pre autobusy, kratšie čakanie na semaforoch a presun osobných automobilov na cesty nevyužívané verejnou dopravou v záujme obmedzenia meškania spojov.

Prečo by sa malo opatrenie zaviesť?

[Polovica](#) dopytu po rope v EÚ vzniká v oblasti cestnej dopravy a viac ako [60 %](#) z toho spotrebúvajú automobily. Inými slovami, zhruba 30 % všetkej ropy spotrebovanej v EÚ spaľujú autá. Vlaky v EÚ vypúšťajú v priemere iba [štvrtinu](#) emisií CO₂, ktoré na osobokilometer vypustia automobily, a mestské autobusy vypustia v porovnaní s automobilmi menej ako [polovicu](#) emisií. V niektorých regiónoch Európy je však verejná doprava pomerne drahá, čo núti mnohých ľudí z nákladových dôvodov využívať osobné automobily, a v niektorých regiónoch ešte nie je verejná doprava dostatočne dostupná.

Kto môže zasiahnuť?

Zníženie DPH na vlakové a autobusové lístky, napríklad na 5 %⁶, patrí do kompetencie jednotlivých vlád. Nové príspevky na cestovné či dotácie pre dopravné podniky môže poskytovať ústredná štátna správa, regionálne štátne správy alebo miestne samosprávy. Vlády môžu dopravným podnikom nariadiť, aby zvýšili počet spojov, čo sa dá v prípade dostupnosti vozidiel splniť viac-menej okamžite.

⁵ 23,4 milióna ton skleníkových plynov je ekvivalentom 13,8 milióna ton CO₂ pri uplatnení faktora [1,7](#), pokiaľ ide o účinky letov na krátke vzdialenosti, ktoré nesúvisia s emisiami CO₂. Z tony leteckého petroleja sa pri spaľovaní uvoľní [3,16](#) tony CO₂.

⁶ Členské štáty EÚ môžu ako krátkodobé opatrenie znížiť DPH na minimálnu úroveň 5 %. Z dlhodobého hľadiska by EÚ mala umožniť členským štátom zrušiť DPH na niektoré ekologické služby.

Výrazný nárast počtu cestujúcich vo verejnej doprave by mohol negatívne ovplyvniť kvalitu služieb, preto musia vlády a dopravné podniky urobiť všetko pre to, aby tomu zabránili a neodradili nových používateľov verejnej dopravy od cestovania autobusmi a vlakmi. Príkladom účinného opatrenia by bolo zavedenie flexibilnejšieho pracovného času pre zamestnancov a študentov v záujme rozloženia dopravnej špičky.

Aký účinok by malo toto opatrenie?

Automobily v EÚ ročne spotrebujú približne 170 miliónov ton ropy⁷, čo predstavuje približne 537 miliónov ton CO₂. Údaje o obsadenosti verejnej dopravy sa podľa [Európskej environmentálnej agentúry \(EEA\)](#) získavajú ťažko. Z údajov z jednotlivých krajín či podnikov však vyplýva, že verejná doprava ešte určite má voľnú kapacitu a spomínanými opatreniami sa táto kapacita dá navýšiť aj bez časovo náročného nákupu nových vozidiel. Ak by sa do verejnej dopravy podarilo presunúť aspoň štyri percentá jazd automobilom zodpovedajúce štyrom percentám najazdených kilometrov alebo každej 25. jazde autom, dopyt po rope by sa znížil približne o 6,2 milióna ton,⁸ čo zodpovedá 19 miliónom ton CO₂.

3. Presun tovaru z ciest na železnice

V roku 2019 predstavoval podiel cestnej nákladnej dopravy na celkovej vnútrozemskej nákladnej doprave v EÚ **76,3 %** (po cestnej nákladnej doprave nasledovala železničná nákladná doprava s podielom na úrovni 17,6 %), čo znamená, že od roku 2012, keď podiel cestnej nákladnej dopravy predstavoval 73,5 % a železničnej nákladnej dopravy 19,1 %, došlo k miernemu zvýšeniu. Greenpeace vyzýva európskych lídrov, aby okamžite presunuli nákladnú dopravu z ciest späť na železnice v záujme využívania plnej dostupnej kapacity. Na zvýšenie konkurencieschopnosti železníc sú potrebné finančné stimuly, pričom stimuly a výhody poskytované v oblasti cestnej dopravy treba postupne zrušiť. Príkladom sú okrem iného priame dotácie, ako aj zníženie daní a poplatkov v prípade železničnej dopravy. Z hľadiska cestnej dopravy by bolo významným demotivačným faktorom posilnenie presadzovania práva v sektore nákladných vozidiel, a to od kontrol dodržiavania rýchlostných obmedzení a bezpečnostných kontrol až po inšpekcie preverujúce dodržiavanie pracovnoprávných predpisov, ako napríklad prísnejšie kontroly dodržiavania povoleného pracovného času a času vedenia vozidla.

Prečo by sa malo opatrenie zaviesť?

Preprava tovaru po cestách je takmer úplne závislá od ropy. Elektrické nákladné vozidlá sa používajú iba v pilotných projektoch s nízkou hmotnosťou nákladu a krátkymi vzdialenosťami. Európsky železničný systém je poháňaný prevažne elektrickou energiou a elektrifikované nie sú len lokálne trate, na ktorých vlaky jazdia na naftu. Podľa údajov Európskej environmentálnej agentúry sú emisie CO₂ z cestnej nákladnej dopravy v priemere **5,7-krát vyššie ako emisie CO₂ zo železničnej nákladnej dopravy na tonokilometer**.

Kto môže zasiahnuť?

Prijímanie opatrení na zatraktívnenie železničnej nákladnej dopravy majú v kompetencii najmä jednotlivé vlády – a to pokiaľ ide o finančnú podporu železničnej nákladnej dopravy, ako aj o opatrenia na odrádzanie od využívania cestnej nákladnej dopravy. Európska komisia môže prevziať vedúcu úlohu v rámci zlepšovania celoeurópskej nákladnej dopravy, vydávať odporúčania, zavádzať podporné opatrenia a uľahčovať implementáciu dotácií. Prepravovanie menšieho množstva tovaru cestnou nákladnou dopravou by ovplyvnilo zamestnanosť vodičov nákladných vozidiel. Z krátkodobého hľadiska by to však nemuselo predstavovať až taký problém, keďže vodičov nákladných vozidiel je v súčasnosti nedostatok. Posilnenie verejnej dopravy by navyše vytvorilo dopyt po ďalších vodičoch autobusov – a tieto novovzniknuté pracovné miesta by mohli obsadiť práve bývalí vodiči kamiónov. Účinky na zamestnanosť by napokon mohlo zmierniť aj zlepšenie pracovných podmienok v odvetví cestnej nákladnej dopravy – napríklad v podobe skrátenia pracovného času.

⁷ V roku 2019 predstavovala celková spotreba ropy v EÚ (vynímajúc Spojené kráľovstvo) **566** miliónov ton. Približne **50 %** ropy sa spotrebúva v cestnej doprave, pričom **60 %** z nej využívajú osobné automobily.

⁸ Na 4 % jazd automobilom sa ročne spotrebuje približne 6,8 milióna ton ropy, 8,5 % z tohto množstva sa odpočítalo, aby sa zohľadnila odhadovaná spotreba ropy v prípade autobusov a naftou poháňaných vlakov. Odhad vychádza z údajov získaných z [Nemecka](#): 75 % jazd automobilom je nahradených elektrickou verejnou dopravou (vlakmi, električkami, metrom atď.), 23 % autobusmi a 2 % vlakmi s naftovým pohonom. Automobily potrebujú na osobokilometer skoro **2,2-krát** viac energie než autobusy a rovnaký faktor sa predpokladal aj v prípade naftových vlakov. (Inak povedané: autobusy v porovnaní s automobilmi znižujú dopyt po rope o 57 %.) Spoľahlivé údaje z literatúry zatiaľ nie sú k dispozícii.

Aký účinok by malo toto opatrenie?

Cestná doprava predstavuje približne [polovicu](#) dopytu po rope v EÚ, pričom viac ako [60 %](#) z tejto ropy spotrebúvajú osobné automobily a približne 40 % nákladné vozidlá a dodávky. Inými slovami, zhruba 20 % – 113 miliónov ton⁹ – všetkej ropy spotrebovanej v EÚ sa spáli na prepravu tovaru po cestách. Aj keby sa na železnice podarilo krátkodobo presunúť iba 2 % cestnej nákladnej dopravy (návrat zo stavu v roku 2019, v ktorom cestná nákladná doprava tvorila 76,3 % a železničná nákladná doprava 17,6 %, k [percentuálnym podielom](#) z roku 2012, keď cestná nákladná doprava tvorila 74,8 %¹⁰ a železničná nákladná doprava 19,1 %), EÚ by mohla znížiť dopyt po rope o **približne 2,2 milióna ton¹¹, čo zodpovedá 7 miliónom ton CO₂.**

4. Obmedzenie a zefektívnenie jazd

Približne [30 %](#) ropy sa v EÚ spotrebúva v osobných automobiloch, čo ponúka obrovský potenciál na zníženie dopytu po rope. Okrem prechodu na verejnú a cyklistickú dopravu, spomínaného v predchádzajúcom aj nasledujúcom texte, predstavuje realizovateľnú stratégiu na zníženie dopytu po rope a zníženie emisií CO₂ obmedzenie počtu jazd automobilom a efektívnejšie jazdenie dosiahnuté najmä znížením rýchlosti.

Najjednoduchším spôsobom, ako jazdiť menej, je prestať dochádzať do práce a pri každej novej príležitosti pracovať z domu. Dochádzanie do práce patrí medzi hlavné dôvody každodenného cestovania v EÚ, pričom jeho podiel na celkovej prekonanej vzdialenosti sa pohybuje v rozmedzí od [27 %](#) v Nemecku do 47 % v Chorvátsku (údaje sú k dispozícii len v prípade 12 členských štátov EÚ). V dôsledku pandémie COVID-19 sa v mnohých inštitúciách a spoločnostiach zaviedli možnosti práce z domu. Greenpeace vyzýva zamestnávateľov a vlády, aby možnosti práce z domu naďalej ponúkali, opätovne zavádzali a prípadne rozširovali. Obsadenosť osobných automobilov v krajinách EÚ sa v súčasnosti pohybuje okolo úrovne [1,45](#) osoby na automobil, čo ponúka dobrý potenciál na využívanie spolujazd, a to najmä v prípade dochádzania do práce. Zamestnávateľia môžu spolujazdy podporovať napríklad flexibilnejším pracovným časom či nástrojmi na organizáciu interných sietí. Európske vlády môžu systémy spolujazd podporovať priamou alebo nepriamou finančnou podporou a ponúkať zamestnancom, ktorí sa doň zapoja, určité výhody (napr. parkovacie miesta a možnosť využívať autobusové pruhy pre plne obsadené automobily).

Ďalším spôsobom, ako znížiť množstvo paliva spotrebovaného automobilmi, je efektívnejšie jazdenie. Vodiči môžu ušetriť palivo desiatkami menších opatrení, napríklad vypínaním motora na červenej, neprevádzaním zbytočnej záťaže, jazdením na najvyššom možnom prevodovom stupni podľa stavu vozovky, no najväčší potenciál znížiť spotrebu ropy má zníženie rýchlosti jazdy. Spotreba paliva na kilometer prudko stúpa na základe rýchlosti, miery zrýchľovania a potreby brzdenia. V závislosti od konkrétneho typu auta sa spotreba paliva medzi 100 km/h a 130 km/h zvyšuje približne o [tretinu](#) a medzi 100 km/h a 160 km/h o dve [tretiny](#). Zatiaľ čo vlády by mali presadzovať efektívnejšie jazdenie (prostredníctvom všetkých foriem verejných informačných kanálov), Greenpeace žiada zákonné zníženie¹² limitov maximálnej povolenej rýchlosti na diaľniciach, mimomestských a mestských cestách a zvýšenie dohľadu nad účastníkmi premávky, ktorí jazdia príliš rýchlo – aspoň dočasne počas trvania súčasnej vojny a energetickej krízy. Príjmy zo zvýšeného dohľadu by mali cestujúcim prinášať osob prostredníctvom investícií do verejnej dopravy a opatrení na úsporu energie.

Prečo by sa malo opatrenie zaviesť?

Zhruba 30 % všetkej ropy v EÚ sa spotrebúva v automobiloch. Obmedzenie a zefektívnenie jazd preto predstavuje dve kľúčové stratégie, ktoré možno krátkodobo využiť na výrazné zníženie dopytu po rope.

⁹ V roku 2019 predstavovala celková spotreba ropy v EÚ (vynímajúc Spojené kráľovstvo) [566](#) miliónov ton. Približne [50 %](#) ropy sa spotrebúva v cestnej doprave, pričom [60 %](#) z nej využívajú osobné automobily.

¹⁰ 76,3 % mínus 2 % (76,3*0,02) = 74,8 %.

¹¹ Úspory sa znížili odhadom o 5 %, keďže v EÚ stále existujú železničné trate, po ktorých jazdia vlaky na naftu. Väčšina prepravy tovaru po železnici sa uskutočňuje na vzdialenosti dlhšie ako 500 km, a preto sa na takúto prepravu využíva hlavne diaľková železničná sieť, ktorá je prevažne elektrifikovaná. Naftové motory sa preto využívajú najmä na absolvovanie prvého a posledného úseku príslušnej prepravy. Údaje o podiele naftovej a elektrifikovanej prepravy tovaru po železnici nie sú k dispozícii.

¹² Všetky členské štáty EÚ majú na všetkých cestách zákonom obmedzenú maximálnu povolenú rýchlosť. Výnimkou je jedine Nemecko a jeho diaľnice. Presnou požiadavkou v prípade nemeckej vlády je preto „zaviesť obmedzenie rýchlosti na diaľniciach“.

Z dlhodobého hľadiska je v záujme ukončenia závislosti od ropy rozhodujúce postupné vyradovanie motorov s vnútorným spaľovaním v kombinácii so zmenšovaním priemernej veľkosti automobilov a celkového počtu automobilov, ako je to vysvetlené v nasledujúcej časti. [Znížením rýchlosti sa znižuje aj riziko nehôd](#), a tým aj počet usmrtených alebo zranených osôb a súvisiace náklady. Zároveň dochádza aj k obmedzeniu emisií iných znečisťujúcich látok, ako napríklad [oxidy dusíka](#), a hluku.

Kto môže zasiahnuť?

O takmer všetkých príslušných pravidlách cestnej premávky a opatreniach súvisiacich s využívaním automobilov rozhoduje ústredná štátna správa, regionálne štátne správy alebo miestne samosprávy. V súčasnej situácii by však najmä EÚ mala tlačiť na to, aby všetky členské štáty znižovali limity maximálnej povolenej rýchlosti.

Aký účinok by malo toto opatrenie?

Práca z domu: Počas pandémie COVID-19 v EÚ úplne pracovalo na diaľku [33,7 %](#) zamestnancov a ďalších 14,2 % zamestnancov pracovalo z domu aspoň čiastočne. Popredný výskumný ústav vypočítal, že v Rakúsku by mohlo potenciálne pracovať na diaľku až [45 %](#) zamestnancov. Z nedávnych výpočtov organizácie [Greenpeace](#) Nemecko vyplynulo, že keby 40 % zamestnancov naďalej alebo znovu pracovalo z domu o dva dni v týždni viac ako pred pandemiou COVID-19, spotreba paliva by v Nemecku klesla o 3 %. Komplexné a porovnateľné údaje za celú EÚ nie sú k dispozícii, z údajov získaných z 12 členských štátov EÚ však vyplýva, že najnižší podiel dochádzania do práce má práve Nemecko. V prípade EÚ ako celku preto potenciál veľmi pravdepodobne prevyšuje 3 %. Keď zohľadníme, že nemecký vozový park má jedny z [najvyšších emisií CO₂](#) na km v EÚ, Greenpeace konzervatívne odhaduje, **že keby zamestnanci pracovali z domu o dva dni v týždni viac ako pred pandemiou COVID-19, spotreba paliva v EÚ by sa mohla znížiť o 3 %, čo by predstavovalo úsporu CO₂ vo výške približne 16,1 milióna ton – čo je ekvivalentom približne 5,1 milióna¹³ ton paliva.**

Spolujazdy: Ak by sa obsadenosť osobných automobilov zvýšila z úrovne 1,45 osoby na automobil o 5 % na 1,52 osoby na automobil, celkový počet jazd automobilom by sa znížil o 4,5 %. Vzhľadom na mierne zvýšenie spotreby paliva v dôsledku zvýšenej hmotnosti vozidla by sa spotreba paliva mohla znížiť približne o 4 %. To predstavuje úsporu ropy vo výške 6,8 milióna ton, čo je ekvivalentom 21,5 milióna ton CO₂.

Obmedzenie rýchlosti: V štáte, ako je Nemecko, kde na väčšine diaľnic nie je obmedzená maximálna povolená rýchlosť, by obmedzenie maximálnej povolenej rýchlosti na 100 km/h na diaľniciach a 80 km/h na mimomestských cestách mohlo znížiť celkovú spotrebu paliva o [4,6 %](#). Potenciál úspor sa medzi členskými štátmi EÚ v dôsledku značných rozdielov v rýchlostných obmedzeniach, štýle jazdy a vozových parkoch líši. Hoci momentálne nie sú k dispozícii náležité údaje, ktoré by sa týkali EÚ ako celku, Greenpeace konzervatívne odhaduje, že znížením všetkých rýchlostných limitov o 20 km/h vo všetkých členských štátoch EÚ by sa mohli v rámci automobilovej dopravy ušetriť približne 2 % spotrebovaného paliva a emisií CO₂, čo by viedlo k zníženiu emisií CO₂ o približne 10,7 milióna ton ročne, čo je ekvivalentom 3,4 milióna ton fosílnych palív.

Efektívnejšie jazdenie: Efektívnym jazdením sa dá podľa nemeckého klubu motoristov [ADAC](#) ušetriť až 20 % paliva. V tejto úspore nie sú zahrnuté úspory z pomalšej jazdy. Údaje o celkovom potenciále úspor nie sú k dispozícii. Greenpeace predpokladá, že efektívnejšou jazdou sa dajú ušetriť minimálne 3 % paliva. To by viedlo k zníženiu dopytu po ropy o 5,1 milióna ton ročne, čo je ekvivalentom 16,1 milióna ton CO₂.

¹³ Ide o 3 % zo 170 miliónov ton paliva spotrebovaného v automobiloch.

5. Zlepšenie cyklistickej a pešej infraštruktúry – viac priestoru pre ľudí, menej pre autá

Cyklistika a chôdza predstavujú najekologickejšie spôsoby dopravy (najmä v mestách) a sú úplne nezávislé od ropy.¹⁴ Infraštruktúra väčšiny európskych miest je primárne prispôbena automobilom a pre chodcov a cyklistov tak nie je atraktívna. Úplná transformácia miest potrvá desaťročia, no existuje veľa opatrení, ktorými by sa mohol priestor v súčasnosti vyhradený pre motorové vozidlá prerozdeliť medzi chodcov a cyklistov. Tieto opatrenia by sa dali realizovať s okamžitým účinkom. Mnohé mestá počas pandémie COVID-19 dokázali, že nové cyklotrasy sa dajú zaviesť rýchlo, pričom to isté platí aj pre inú cyklistickú infraštruktúru vrátane početnejších a bezpečnejších parkovacích miest pre bicykle. Pozitívny vplyv môžu mať aj zmeny v načasovaní semaforov tak, aby sa dala prednosť chodcom a cyklistom. Bezpečnosť nemotorovej mobility možno výrazne zlepšiť znížením maximálnej povolenej rýchlosti alebo zriaďovaním zón bez aut a nákladných vozidiel. Ako sa uvádza v predchádzajúcom oddiele, znižovanie maximálnej povolenej rýchlosti má pozitívny vplyv aj na spotrebu ropy.

Prečo by sa malo opatrenie zaviesť?

Chôdza a bicyklovanie predstavujú najekologickejšie spôsoby dopravy s nulovými emisiami CO₂. Viac chôdze a bicyklovania znamená, že priestory pre autá môžu byť využívané ľuďmi – na stretávanie, rekreáciu, športovanie a podobne. Menej motorových vozidiel v mestách vedie k menšiemu hluku a menšiemu množstvu látok znečisťujúcich ovzdušie, ako sú napríklad oxidy dusíka a jemný prach. A v neposlednom rade – chôdza a bicyklovanie má pridanú hodnotu aj z hľadiska verejného zdravia.

Kto môže zasiahnuť?

Mestské plánovanie a opatrenia v oblasti mobility majú zvyčajne na starosti miestne samosprávy a starostovia. EÚ a vlády jednotlivých členských štátov môžu podporovať a zvyšovať financovanie alternatívnych foriem dopravy

Aký účinok by malo toto opatrenie?

Krátkodobé účinky týchto opatrení na dopyt po ropy a emisie CO₂ sa odhadujú ťažko. Podľa väčšiny prieskumov [verejnej mienky](#) patrí medzi dôvody, prečo ľudia nebicyklujú, bezpečnosť a zlá infraštruktúra – nie je však jasné, koľko ľudí by v prípade zlepšenia infraštruktúry v skutočnosti vymenilo auto za bicykel. V [Kodani](#) sa ako v jednom z miest s najlepšou cyklistickou infraštruktúrou v Európe využíva v rámci del'by dopravnej práce 41 % bicyklov a 26 % automobilov. Na druhej strane v [Paríži](#) a [Budapešti](#) sa cyklistická doprava podieľa na del'be dopravnej práce iba dvoma percentami, čo svedčí o tom, že využívanie bicyklov by v týchto mestách malo potenciál. Organizácia [Greenpeace Nemecko](#) vypočítala, že keby všetci Nemci bicyklovali toľko ako Holanďania, dopyt po pohonných hmotách pre automobily by klesol o 2,9 %. Keďže súčasná nemecká cyklistická infraštruktúra je v porovnaní so zvyškom EÚ na nadpriemernej úrovni, konzervatívny odhad je, že približne 2 % celkových vzdialeností prekonaných automobilom by sa v EÚ mohli krátkodobo nahradiť pešou alebo cyklistickou dopravou. Keďže bežný Európan ročne najazdí osobným automobilom v priemere [12 000](#) kilometrov, na cyklistickú alebo pešiu dopravu treba presunúť 240 kilometrov na jedno auto. Zníženie počtu jazd automobilom o 2 % by ušetrilo 3,4 milióna ton ropy, čo je ekvivalentom 10,7 milióna ton CO₂ ročne.

¹⁴ Využívanie ropy na výrobu plastových častí bicyklov a topánok sa v tomto kontexte považuje za irelevantné.

Zhrnutie účinkov týchto piatich opatrení

Opatrenie	Potenciálne zníženie emisií skleníkových plynov/ CO ₂ ročne (v miliónoch ton)	Potenciálne úspory paliva (v miliónoch ton ročne) a podiel vplyvu 5 krátkodobých opatrení
Zákaz letov na krátke vzdialenosti a obmedzenie služobných letov	23,4 milióna ton (zákaz letov na krátke vzdialenosti) 20,9 milióna ton (obmedzenie služobných letov) Kombinácia oboch opatrení: 42,9 milióna ton	4.3 milióna ton 3.9 milióna ton Kombinácia oboch opatrení: 8 miliónov ton 20% zo všetkých 5 opatrení
Cenové sprístupnenie verejnej dopravy pre všetkých	19 miliónov ton	6.2 milióna ton 15 % zo všetkých piatich opatrení
Presun tovaru z ciest na železnice	7 miliónov ton	2.2 milióna ton 6% zo všetkých 5 opatrení
Obmedzenie a zefektívnenie jász	Práca z domu: 16,1 milióna ton Spolujazdy: 21,5 milióna ton Nižšia rýchlosť: 10,7 milióna ton Efektívnejšie jazdenie: 16,1 milióna ton	5.1 milióna ton (13%) 6.8 milióna ton (17%) 3.4 milióna ton (8%) 5.1 milióna ton (13%) 51% zo všetkých 5 opatrení
Zlepšenie cyklistickej a pešej infraštruktúry – viac priestoru pre ľudí, menej pre autá	10,7 milióna ton	3.4 milióna ton 8% zo všetkých 5 opatrení
Celkovo:	144 miliónov ton	40 miliónov ton (7,1 % celkového dopytu po ropu = 28,4 % ruskej ropy)
Hodnota v EUR (vypočítaná pre ruskú ropu podľa ceny z apríla 2022¹⁵)		19.7 miliardy EUR/rok 54 miliónov EUR/rok

¹⁵ Cena uralskej ropy k 19. 4. predstavuje [72,13 USD/barel](#), výmenný kurz [0,923 USD/EUR](#). Jeden barel ropy zodpovedá približne 0,136 metrickej tony..



5 strednodobých a dlhodobých opatrení na postupné vyrad'ovanie fosílnych palív v sektore dopravy

GREENPEACE

Kým emisie skleníkových plynov z iných zdrojov pozvoľna klesajú, emisie z dopravy v EÚ naďalej stúpajú. V roku 2019 boli emisie súvisiace s dopravou o [29 % vyššie než v roku 1990](#). Samotný sektor dopravy bol v tom istom roku zodpovedný za [26 % emisií EÚ](#).

Organizácia Greenpeace v záujme boja proti rastúcim emisiám v sektore dopravy vypracovala [pre tvorcov politík plán na dekarbonizáciu európskeho dopravného sektora do roku 2040](#) riešenú obnoviteľnou energiou bez spoliehania sa na biopalivá. V analýze sa opisuje, ako môže Európa rýchlo a zásadne zmeniť charakter osobnej a nákladnej dopravy a spravodlivo prispieť k obmedzeniu globálneho otepľovania na 1,5 °C.

Na základe tohto plánu dopravy do roku 2040 Greenpeace vyzýva európskych lídrov, aby v záujme úplného ukončenia závislosti Európy od ropy v doprave do roku 2040 zaviedli tieto strednodobé a dlhodobé opatrenia:

1. Postupné ukončenie predaja nových vozidiel s motorom s vnútorným spaľovaním do roku 2028

Greenpeace vyzýva európskych lídrov, aby najneskôr do roku 2028 v celej EÚ postupne ukončili predaj nových osobných automobilov a dodávok s motormi s vnútorným spaľovaním. Súčasný návrh Európskej komisie, podľa ktorého by sa od roku 2035 mohli predávať iba vozidlá s nulovými emisiami, nie je dostatočne včasný. Ak má EÚ splniť svoj príspevok k Parížskej dohode o zmene klímy, európsky sektor dopravy musí byť do roku 2040 úplne dekarbonizovaný; a vzhľadom na skutočnosť, že životnosť vozidiel sa pohybuje okolo desiatich rokov, je najneskorším možným termínom na ukončenie predaja vozidiel s motorom s vnútorným spaľovaním rok 2028.

K urýchleniu prechodu od vozidiel s motorom vnútorným spaľovaním k elektrickým vozidlám môžu významne prispieť podniky elektrifikáciou svojich vozových parkov. Skoro [60 %](#) všetkých nových automobilov v EÚ je totiž registrovaných práve podnikmi, v dôsledku čoho majú na trh väčší vplyv než jednotliví spotrebiteľia.

Postupné ukončenie predaja vozidiel s motorom s vnútorným spaľovaním musia sprevádzať tri opatrenia:

- zásoby elektrickej energie pre všetky vozidlá musia pochádzať výlučne z obnoviteľných a udržateľných zdrojov,
- zmenšenie vozového parku a zvýšenie miery obsadenosti. Greenpeace v pláne dopravy do roku 2040 počíta so zmenšením vozového parku ľahkých vozidiel o 27 % do roku 2030 a o 47 % do roku 2040 v porovnaní s úrovňami v roku 2015 a súčasne počíta so zvýšením miery obsadenosti a využívania všetkej zvyšnej osobnej dopravy o 25 %,
- propagácia ľahších automobilov a vyradenie ťažkých a vysoko znečisťujúcich automobilov z cestnej premávky.

Prečo by sa malo opatrenie zaviesť?

V EÚ spotrebúvajú 30 % všetkej ropy automobily, ktoré spaľujú najviac ropy v celom sektore dopravy, kde sa celkovo spotrebúvajú dve tretiny ropy v EÚ. Technické riešenie v podobe elektromobilov je už dostatočne prepracované a široko dostupné. Hlavným zostávajúcim problémom, ktorý treba urýchlene vyriešiť, je výroba a recyklácia batérií.

Kto môže zasiahnuť?

Európsky parlament a Rada ministrov životného prostredia EÚ majú právomoc urýchliť postupné vyradovanie nových vozidiel s motorom s vnútorným spaľovaním a presunúť termín ukončenia predaja takýchto vozidiel z roku 2035, ako to navrhuje Európska komisia, najneskôr na rok 2028. Do roku 2028 musia zároveň sprísniť prahové hodnoty emisií CO₂. Členské štáty môžu navyše zakázať predaj automobilov s motorom s vnútorným spaľovaním na svojom území.

Elektrifikácia cestných vozidiel sa musí realizovať v rámci balíka rôznych opatrení. Okrem zákazu predaja automobilov s motorom s vnútorným spaľovaním treba urýchliť aj rozvoj infraštruktúry pre elektrické vozidlá, a to najmä výrobu udržateľnej a obnoviteľnej elektrickej energie a budovanie hustej siete funkčných nabíjajúcich staníc. Zároveň treba urýchlene prijať opatrenia na podporu systému spolujazd a prechodu od automobilovej dopravy k verejnej doprave, chôdzi alebo bicyklovaniu pri každej možnej príležitosti. Postupné vyradovanie vozidiel s motorom s vnútorným spaľovaním bude mať aj sociálny rozmer, keďže v oblasti výroby a distribúcie palív začne zanikať čoraz väčší počet pracovných miest. Greenpeace preto apeluje na vlády, aby dotknutým pracovníkom zabezpečili spravodlivý prechod na iné pracovné miesta a prioritne prijali podporné opatrenia na to, aby boli presunutí do oblasti udržateľnejších dopravných činností a sektorov, ako je napríklad výroba a distribúcia energie z obnoviteľných zdrojov.

Aký účinok by malo toto opatrenie?

Postupné vyradovanie vozidiel s motorom s vnútorným spaľovaním patrí medzi najdôležitejšie kroky potrebné na dekarbonizáciu sektora dopravy, keďže [skoro polovicu](#) spotreby ropy v EÚ má na svedomí cestná doprava a práve z cestnej dopravy pochádza v rámci celého sektora dopravy až [70 % emisií skleníkových plynov](#). Pohotovosť rozhodnutie o postupnom vyradovaní nových vozidiel s motorom s vnútorným spaľovaním do roku 2028 by začalo mať merateľný vplyv od roku 2023 a výrobcov automobilov by odradilo od vývoja nových platforiem motorov s vnútorným spaľovaním (kľúčovej časti automobilov, na ktorej sú založené nové modely) a áut. Zavedením tohto opatrenia by EÚ mohla v roku 2023 znížiť svoj ročný dopyt po palive o 800 000 ton, čo je ekvivalentom 2,5 milióna ton CO₂. Do roku 2028 by sa tak opatrením podarilo znížiť dopyt po palive o [4,5 milióna ton](#), čo je ekvivalentom 14 miliónov ton CO₂. Úspora paliva a znižovanie emisií CO₂ sa bude rokmi akumulovať. V porovnaní s návrhom Komisie postupne vyradovať vozidlá s motorom s vnútorným spaľovaním do roku 2035 sa v prípade vyradenia týchto vozidiel do roku 2028 celkovo ušetrí približne 470 miliónov ton paliva a emisie CO₂ sa znížia o 1,5 gigatony.

2. Obmedzenie letov

V záujme dekarbonizácie európskeho sektora dopravy bude musieť celkový počet osobokilometrov nalietaných v EÚ do roku 2040 v porovnaní s rokom 2019 klesnúť o 33 %, a to na základe výpočtov z [plánu dopravy do roku 2040](#) organizácie Greenpeace, v ktorom sa predpokladá, že sa v tom čase bude vyrábať dostatok syntetického leteckého paliva na báze elektriny z udržateľných a obnoviteľných zdrojov dostupného v komerčnom meradle. Takzvané e-palivá spotrebúvané lietadlami na elektrický alebo vodíkový pohon však tak skoro v komerčnom rozsahu dostupné nebudú, čo znamená, že osobná letecká doprava by sa s veľkou pravdepodobnosťou musela obmedziť ešte viac.

Počet letov sa dá najrýchlejšie obmedziť zákazom všetkých letov na krátke vzdialenosti, v prípade ktorých je k dispozícii prijateľná alternatíva dopravy vlakmi alebo trajektom. Ako sa uvádza v časti o krátkodobých opatreniach, približne 80 % [všetkých letov na krátke vzdialenosti](#) v Európe možno v súčasnosti nahradiť prijateľnou alternatívou dopravy vlakmi. Z dlhodobého hľadiska sa však dá cieľ zníženia počtu osobokilometrov v leteckej doprave dosiahnuť jedine vtedy, keď sa obmedzia aj lety na stredné a dlhé vzdialenosti. Služobné lety sa dajú do veľkej miery obmedziť vďaka pokročilým online komunikačným nástrojom.

Prečo by sa malo opatrenie zaviesť?

Letecká doprava je [najznečisťujúcejším](#) a energeticky najnáročnejším druhom dopravy na osobokilometer. Aj pri používaní čo najekologickejších palív bude spotreba energie v leteckej doprave vždy oveľa vyššia než v železničnej doprave. [Celkový vplyv lietania na klímu je navyše väčší než emisie CO₂](#) a do úvahy treba brať aj účinky, ktoré s emisiami CO₂ nesúvisia. Letecká doprava predstavuje [najrýchlejšie rastúci zdroj emisií](#) v EÚ (od roku 2009 do roku 2019 stúpol objem emisií o 29 %). V roku 2018 letecká doprava zodpovedala za [9 %](#) spotreby ropy v EÚ a približne [4 %](#) všetkých emisií skleníkových plynov v EÚ, čo je ekvivalentom približne 150 miliónov ton skleníkových plynov ročne.

Kto môže zasiahnuť?

V prebiehajúcej revízii [nariadenia EÚ o leteckých dopravných službách](#) – kľúčového nariadenia EÚ, v ktorom sa okrem iného stanovujú pravidlá prevádzky, práva zákazníkov, kontroly únijných dopravcov, udeľovanie licencií a cenová transparentnosť európskeho leteckého trhu – sa ponúka možnosť zaviesť zákaz letov na krátke vzdialenosti vo všetkých krajinách EÚ. Aby sa tak mohlo stať, Európska komisia musí zákaz zahrnúť do svojho pripravovaného legislatívneho návrhu a následne ho musí schváliť Rada EÚ a Európsky parlament. Podľa aktuálneho znenia nariadenia o leteckých dopravných službách majú členské štáty EÚ už teraz právo zakázať niektoré lety na krátke vzdialenosti na základe obáv o životné prostredie. Túto možnosť však momentálne využíva iba Francúzsko na zákaz niekoľkých vnútroštátnych letov na veľmi krátke vzdialenosti [bez významného účinku, pokiaľ ide o vplyvy letov na klímu](#). V záujme pokrytia čo najväčšieho počtu letov, v prípade ktorých je k dispozícii alternatíva dopravy vlakom, je potrebné značne zlepšiť európsky železničný systém, ako sa ukáže v nasledujúcom oddiele.

Obmedzenie služobných letov majú v rukách hlavne veľké korporácie a verejné inštitúcie. Tie majú totiž najviac zamestnancov, ktorí v rámci výkonu svojho povolania lietajú. Veľa služobných letov zvyčajne absolvujú medzinárodní konzultanti a celý finančný sektor. Verejné inštitúcie môžu o obmedzenie služobných letov priamo požiadať vedúci predstavitelia EÚ, ústrednej štátnej správy či regionálnej štátnej správy.

Zákaz letov na krátke vzdialenosti a obmedzenie celkového počtu letov nepochybne negatívne ovplyvní zamestnanosť v odvetví leteckej dopravy. Greenpeace preto apeluje na vlády, aby zabezpečili, že dotknutí pracovníci dostanú dostatočnú finančnú podporu na kompenzáciu individuálnej straty príjmu, a čo je ešte dôležitejšie, aby zabezpečili spravodlivý prechod pracovníkov do iných odvetví. Dobré príležitosti by mnohým pracovníkom z odvetvia leteckej dopravy mohlo ponúknuť najmä odvetvie železničnej a verejnej dopravy, v ktorom vzrastie dopyt po kvalifikovaných zamestnancoch.

Aký účinok by malo toto opatrenie?

Dve krátkodobé opatrenia v podobe zákazu letov na krátke vzdialenosti a nahrádzania služobných letov by mohli znížiť emisie skleníkových plynov o približne 36,6 milióna ton ročne – čo zodpovedá necelým štvrtine všetkých emisií z leteckej dopravy v EÚ vrátane medzinárodných letov (zhruba [152 miliónov ton](#)). Zvyšných viac ako 115 miliónov ton emisií skleníkových plynov z lietania v EÚ sa musí v priebehu nasledujúcich 20 rokov postupne znížiť až na nulu. Čiastočne sa to dá dosiahnuť prechodom na železničnú dopravu po zlepšení jej infraštruktúry zrýchlením momentálne pomalých spojení či vybudovaním zatiaľ neexistujúcich železničných spojení, čím sa ešte viac zníži potreba cestovať letecky. Ostatné lety by boli umožnené len v prípade, že by boli poháňané nefosílnymi palivami, ako je napríklad e-palivo vyrobené pomocou elektriny z obnoviteľných zdrojov.

3. Podpora železničnej a verejnej dopravy

Najekologickejšími motorovými dopravnými prostriedkami sú vlaky a iné koľajové vozidlá. Podľa [plánu dopravy do roku 2040](#) organizácie Greenpeace sa veľká časť cestnej a leteckej dopravy musí nevyhnutne presunúť na železnice, a to tak v prípade osobnej dopravy, ako aj v prípade nákladnej dopravy. V rámci tohto scenára sa predpokladá, že v rokoch 2020 až 2040 by sa využívanie osobných automobilov vo veľkých mestských oblastiach mohlo obmedziť z priemerných 62 % na 42 % (pričom centrá miest by klesli hlboko pod túto úroveň) a v mimomestských oblastiach zo 79 % na 68 %. Podiel nákladnej železničnej dopravy sa musí do roku 2040 zvýšiť z 15 % na 36 %.

Okrem toho sa musí vo všeobecnosti obmedziť potreba prepravy tovaru, napr. čo najväčším priblížením dodávateľských reťazcov ku koncovému trhu, podporou miestnych trhov, predlžovaním životnosti výrobkov a zabezpečovaním recyklácie a opätovného využívania tovaru v populačných centrách.

Na podporu železničnej a verejnej dopravy treba nevyhnutne prijať komplexný balík opatrení. Európska komisia od roku 2021 zintenzívnila činnosť v oblasti zlepšovania železníc, tak ako to načrtla v prezentácii svojho ambiciózneho [„akčného plánu](#) na podporu cezhraničnej dopravy“. Akčný plán obsahuje širokú škálu navrhovaných opatrení, od investícií do železničných koľajových vozidiel a infraštruktúry, cez zavedenie nových denných a nočných vlakových spojov, jednotný systém predaja cestovných lístkov až po právnu a technickú harmonizáciu rôznych železničných systémov v Európe.

Plán zatiaľ vyzerá sľubne, no všetky opatrenia treba implementovať prostredníctvom právnych predpisov a/alebo záväzných plánov dohodnutých medzi železničnými spoločnosťami a členskými štátmi EÚ.

Greenpeace požaduje ďalšie verejné investície do koľajových vozidiel a železničnej infraštruktúry a zároveň uprednostňovanie zlepšovania existujúcich tratí pred veľkými investíciami do nových vysokorychlostných železničných sietí. Zlepšovanie existujúcich tratí totiž povedie k rýchlejšiemu výsledkom, zatiaľ čo výstavba úplne nových tratí sa často spája s vážnym ničením prírody a biodiverzity.

Popri všetkých možných praktických zlepšeniach v odvetví železničnej a verejnej dopravy musia vedúci predstavitelia v rámci dopravy zásadne zmeniť aj daňový a poplatkový systém, ktorý v súčasnosti ani zďaleka nie je spravodlivý a neodráža skutočné náklady. Toto tvrdenie objasníme v nasledujúcej sekcii.

Prečo by sa malo opatrenie zaviesť?

Vlaky a iné koľajové vozidlá, ako napríklad električky, v súčasnosti predstavujú najekologickejšie motorové dopravné prostriedky. Majú najnižšie emisie CO₂ na osobokilometer (oskm) spomedzi všetkých [motorových](#) vozidiel. Železnice v EÚ v priemere zodpovedajú za [30](#) gramov CO_{2e}/oskm, automobily za 142 a lety za 160 gramov CO_{2e}/oskm. V niektorých krajinách už železničné spoločnosti prešli na 100 % elektriny z obnoviteľných zdrojov: v Rakúsku napríklad konkrétne priame emisie zo železničnej dopravy predstavujú len [4,4](#) gramu CO₂/oskm.

V prípade železničnej nákladnej dopravy sú priemerné emisie v EÚ o 82 % nižšie než v prípade cestnej nákladnej dopravy, pričom v rámci priemerného energetického mixu v EÚ ide o [137 gramov CO₂ na tonokilometer \(tkm\) v prípade cestnej dopravy a 24 gramov v prípade železničnej dopravy](#). V krajinách, kde železnice využívajú 100 % elektriny z obnoviteľných zdrojov, ako je napríklad Rakúsko, toto číslo klesá na [1,8](#) gramu CO₂/tkm.

Autobusy v EÚ vypúšťajú v priemere [80 g](#) CO_{2e}/oskm, čo je o 44 % menej ako v prípade osobných automobilov. Tento číselný údaj do veľkej miery závisí od veku autobusového vozového parku, obsadenosti a podielu elektrických autobusov (batériových aj trolejbusov), a preto sa v rámci EÚ môže značne líšiť. Okrem úspory emisií CO₂ majú autobusy veľké výhody najmä z hľadiska obývatel'nosti mestských oblastí, pretože v porovnaní s autami potrebujú menej priestoru, robia menší hluk a majú nižšie riziko nehôd.

Kto môže zasiahnuť?

Európska komisia musí naďalej zohrávať vedúcu úlohu v posilňovaní cezhraničnej železničnej prepojenosti v Európe a musí zabezpečiť plnenie a rozšírenie akčného plánu na podporu cezhraničnej železničnej dopravy, ktorý bol zverejnený v decembri 2021. Mnohé opatrenia môže implementovať priamo Európska komisia (napr. nákup nových koľajových vozidiel), niektoré si vyžadujú legislatívnu dohodu s Európskym parlamentom a Radou (napr. systém predaja cestovných lístkov alebo technická harmonizácia) a niektoré opatrenia bude potrebné implementovať členskými štátmi EÚ alebo prostredníctvom regionálnej spolupráce členských štátov (napr. nové železničné trate).

Podporu miestnej a regionálnej verejnej dopravy majú v rukách hlavne mestské a regionálne samosprávy v súlade s dohodami o financovaní s jednotlivými vládami. Za zlepšovanie prepojenosti regiónov verejnou dopravou vždy zodpovedajú jednotlivé vlády.

Viac investícií do železníc musí ísť ruka v ruke so zastavením výstavby všetkej novej infraštruktúry založenej na fosílnych zdrojoch, ako sú nové veľké cestné úseky a rozširovanie letísk, pretože súčasná infraštruktúra postačuje na pokrytie budúceho zníženého dopytu a inak by pre železničnú dopravu nebol k dispozícii dostatok dostupných zdrojov. Okrem toho by hrozilo, že by nevyhnutný prechod od dopravy založenej na fosílnych zdrojoch zlyhal, pretože nové cesty by zrýchlili a zlacnili osobnú aj nákladnú cestnú dopravu.

Aký účinok by malo toto opatrenie?

Hoci je toto opatrenie ťažké vyčíslieť, v [Pláne dopravy od organizácie Greenpeace](#) sa považuje za hlavný krok k dekarbonizácii európskeho systému mobility do roku 2040. Skutočná podpora železničnej a verejnej dopravy umožní prejsť zo znečisťujúcej cestnej a leteckej dopravy na železničnú dopravu väčšiemu počtu ľudí a iniciovať tak nevyhnutnú zmenu v sektore dopravy.

4. Kvóty na zelené palivá na báze udržateľných a obnoviteľných zdrojov energie pre zostávajúcu leteckú a lodnú dopravu

V budúcom systéme mobility vhodnom na dosiahnutie cieľov Parížskej dohody o zmene klímy bude hlavnú formu energie predstavovať elektrická energia z udržateľných a obnoviteľných zdrojov. Palivá vyrobené z odpadu v ňom budú v dôsledku obmedzenej dostupnosti odpadu a potreby obehového hospodárstva hrať iba okrajovú úlohu. Biopalivá ani jadrová energia v sektore dopravy nikdy nebudú vhodnou náhradou fosílnych palív pre ich škodlivosť a hrozby, ktoré predstavujú pre životné prostredie a klímu. Zatiaľ, čo v prípade pozemnej dopravy je už technológia na báze elektriny široko dostupná (vlak, električky, trolejbusy, elektromobily...) alebo aspoň relatívne dostupná (napr. dodávky, nákladná doprava), v prípade leteckej a vodnej dopravy zatiaľ alternatívne technológie zväčša absentujú.

Zdá sa, že elektrické batérie ani priame dodávky elektrickej energie pre veľké lode a lietadlá nebudú riešením. Najlepším riešením dekarbonizácie leteckej a lodnej dopravy preto bude obmedzenie dopravy a zostávajúce plavby a lety sa zabezpečia vývojom a výrobou veternej energie a spaľovateľných palív na báze obnoviteľných zdrojov, napr. syntetického e-kerozínu alebo zeleného vodíka. E-kerozín sa v súčasnosti považuje za pravdepodobne najvhodnejšie nefosílné palivo pre leteckú dopravu a zelený vodík a amoniak pre lodnú dopravu. Keďže uvedené palivá nikdy nebudú schopné pokryť dnešný dopyt v odvetví leteckej dopravy (a ak by sa aj dali vyrábať vo veľkom, vždy budú drahšie ako fosílna palivá), zmena typu paliva môže predstavovať len dodatočné opatrenie a hlavným opatrením bude výrazné obmedzenie potreby leteckej dopravy, ako sa už načrtlo v predchádzajúcich oddieloch.

Vzhľadom na skutočnosť, že tieto typy palív zatiaľ nie sú dostupné v komerčnom rozsahu a ešte veľa rokov ani nebudú, odvetviu leteckej a lodnej dopravy by sa malo nariadiť povinne investovať do vývoja a používania týchto palív v kombinácii s obmedzením dopravných potrieb v rámci letectva a vývojom čistých alternatív (napr. lodná doprava podporovaná vetrom). Kvóty by mohli začínať na nízkej úrovni, no musia sa exponenciálne zvyšovať, aby najneskôr do roku 2040 dosiahli 100 %. Potrebnou legislatívou treba zároveň zamedziť prijímanie falošných riešení, ku ktorým sa v tejto analýze ešte vrátíme.

Prečo by sa malo opatrenie zaviesť?

Nič zatiaľ nenasvedčuje tomu, že odvetvie leteckej a lodnej dopravy sa podarí dekarbonizovať prostredníctvom dobrovoľných opatrení. Mnohé z popredných leteckých spoločností sa síce zaviazali stať sa do roku 2050 uhlíkovo neutrálnymi, no svoj záväzok nepodkladajú nijakými, prípadne len nedostatočnými opatreniami. Na udržanie globálneho otepľovania pod úrovňou 1,5 °C navyše treba dosiahnuť uhlíkovú neutralitu už o desať rokov skôr. Európsky sektor dopravy sa teda musí dekarbonizovať do roku 2040. Uhlíková neutralita okrem toho nemá s dekarbonizáciou nič spoločné: väčšina leteckých spoločností chce namiesto obmedzovania letov a postupného vyradovania fosílnych palív znižovať emisie nákupom certifikátov na kompenzáciu emisií uhlíka alebo sa spolieha na biopalivá, ktoré škodia životnému prostrediu. Situácia si preto vyžaduje politické kroky zamerané na obmedzovanie počtu letov a zavádzanie záväzných kvót v prípade riešení založených na udržateľných a obnoviteľných zdrojoch energie, čo povedie k úplnému a nevyhnutnému ukončeniu používania fosílnych palív najneskôr do roku 2040.

Kto môže zasiahnuť?

Systém kvót sa môže zaviesť na úrovni Európskej komisie. [Európska komisia zatiaľ predložila návrh](#) a Európsky parlament a Rada o ňom budú rozhodovať v bežnom legislatívnom procese.

Aký účinok by malo toto opatrenie?

Účinky tohto opatrenia sa prejavia časom. [V Pláne dopravy do roku 2040](#) organizácie Greenpeace sa počíta s lineárnym využívaním obnoviteľných e-palív v leteckej doprave od roku 2030. Zvýšením účinnosti paliva o 30 % do roku 2050 a znížením počtu osobokilometrov o 33 % do roku 2040¹⁶ by EÚ mohla do roku 2035 znížiť svoje emisie skleníkových plynov o ďalších 69 miliónov ton a do roku 2040 o 114 miliónov ton.¹⁷

¹⁶ Z týchto predpokladov sa vychádzalo v [pláne dopravy do roku 2040 organizácie Greenpeace](#).

¹⁷ V roku 2019 dosiahli emisie skleníkových plynov z leteckej dopravy približne [152](#) miliónov ton.

Uvedené opatrenia by sa však museli skombinovať s postupným vyradovaním letov na krátke vzdialenosti a nahradzáním veľkej časti služobných letov video konferenciami. Zníženie emisií do roku 2040 by v porovnaní s emisiami v roku 2019 znamenalo úplnú dekarbonizáciu odvetvia leteckej dopravy.

Námorná doprava bola v roku 2019 zodpovedná za [144](#) miliónov ton skleníkových plynov. Ak by sa do roku 2030 nahradilo 10 % fosílnych palív zeleným vodíkom, podľa Plánu dopravy organizácie Greenpeace by sa ušetrilo 14,4 milióna ton skleníkových plynov ročne a predpokladaný 50-percentný podiel do roku 2035 by ročne ušetril 72 miliónov ton skleníkových plynov.

5. Prestavba mestskej infraštruktúry

Infraštruktúru mobility väčšiny európskych miest treba zásadne preplánovať a preorientovať zo súčasného zamerania na automobily na zameranie na ľudí. V budúcnosti sa na prepravu na krátke mestské vzdialenosti bude uprednostňovať chôdza a cyklistika a na dlhšie mestské vzdialenosti verejná doprava poháňaná elektrinou z udržateľných a obnoviteľných zdrojov. Využívanie osobných automobilov vrátane elektrických vozidiel by sa malo výrazne obmedziť a umožniť len osobám, ktoré nemôžu využívať cyklistickú či verejnú dopravu. Elektrické vozidlá by ponúkali vhodnú alternatívu v naliehavých prípadoch alebo pri preprave tovaru, pracovného náradia či veľkej batožiny, čo verejná doprava neumožňuje. Centrá miest by sa mali stať zónami bez áut, v ktorých by platilo iba minimum výnimiek.

Prečo by sa malo opatrenie zaviesť?

Zhruba [75 %](#) obyvateľov EÚ žije v mestských oblastiach a ich počet sa stále zvyšuje. Viac chôdze a bicyklovania znamená, že priestory pre autá môžu byť využívané ľuďmi – na stretávanie, rekreáciu, športovanie a podobne. Autá sa v priemere vyše 90 % času nevyužívajú a ich obsadenosť sa pohybuje okolo úrovne 1,45 osoby na automobil. V súčasnosti preto predstavujú veľmi neefektívny spôsob využívania ocele a priestoru. Popri znižovaní emisií skleníkových plynov vedie menej motorových vozidiel v mestách k menšiemu hluku a menšiemu množstvu látok znečisťujúcich ovzdušie, ako sú napríklad oxidy dusíka a jemný prach. A v neposlednom rade – chôdza a bicyklovanie má pridanú hodnotu aj z hľadiska verejného zdravia.

Kto môže zasiahnuť?

Európska komisia by mala vypracovať plány udržateľnej mestskej mobility (PUMM), ktoré by boli v súlade s cieľom Parížskej dohody udržať otepľovanie pod úrovňou 1,5 °C a ktoré by zahŕňali povinné opatrenia na obmedzenie používania automobilov v mestách v celej Európe. Členským štátom by tak mohla poskytovať prístup k finančným prostriedkom EÚ na realizáciu plánov mobility len vtedy, ak by boli v súlade s plánmi udržateľnej mestskej mobility. Za realizáciu mestskej mobility v členských štátoch vo väčšine prípadov zodpovedajú starostovia a/alebo mestské zastupiteľstvá.

Aký účinok by malo toto opatrenie?

Hoci je toto opatrenie ťažké vyčíslit', v [Pláne dopravy organizácie Greenpeace](#) sa považuje za hlavný krok k dekarbonizácii európskeho systému mobility do roku 2040. Možno skonštatovať, že mestská infraštruktúra, ktorá pred autami uprednostňuje ľudí, umožní odklon od fosílnych palív v sektore dopravy.



Sociálne a finančné princípy implementácie opatrení na obmedzenie spotreby ropy

GREENPEACE

Znemožnime ropným spoločnostiam profitovať z krízy zavedením daní z neočakávaných ziskov

Keďže európska závislosť od ropy naďalej podporuje ruskú vojnu na Ukrajine, ropný priemysel profituje z vojny a energetickej krízy: ropné spoločnosti zarobili predajom nafty a benzínu v Európe od začiatku ruskej invázie na Ukrajinu v krízových ziskoch najmenej 3 miliardy eur. Vyplýva to z [nedávneho výskumu](#), ktorý dala vypracovať organizácia Greenpeace pre strednú a východnú Európu. Ropný priemysel zvýšil ceny a ľudia tak negatívne zasiahol prudký nárast cien na čerpacích stanicích.

Hlavy európskych štátov a vlád musia zabrániť tomu, aby ropné spoločnosti profitovali z vojny, zdanením nadmerných krízových ziskov. Získané prostriedky by sa mali využiť na sociálne kompenzácie, ktoré domácnostiam s nízkym príjmom pomôžu naplniť krátkodobé energetické a dopravné potreby, a na urýchlenie transformácie od ropy závislého sektora dopravy na systém mobility, ktorý slúži ľuďom a planéte.

Európska komisia už vo svojom oznámení [REPowerEU](#) v reakcii na ruskú inváziu na Ukrajinu potvrdila, že členské štáty môžu zväziť zdaňovanie neočakávaných ziskov celého energetického sektora. Hlavy štátov a vlád zároveň jasne vyhlásili, že EÚ musí znížiť svoju závislosť od uhlia, plynu a ropy.

Európska komisia napriek tomuto jasnému vyhláseniu ropný sektor zatiaľ prevažne ignorovala. Dokonca aj usmernenie Komisie k tomu, aké opatrenia by v súvislosti s neočakávanými ziskmi mohli prijať členské štáty, ktoré možno nájsť v prílohe k programu REPowerEU, sa týka iba zdaňovania dodávateľov elektriny a obrovské neočakávané zisky ropného priemyslu sa v ňom úplne opomínajú.

Príležitosť zaviesť dane z neočakávaných ziskov využilo iba zopár členských štátov a nie je prekvapením, že sa zamerali hlavne na dodatočné zisky trhu s plynom a elektrickou energiou. Greenpeace preto vyzýva Európsku komisiu, aby usmernenie pre členské štáty rozšírila o uplatňovanie daní z neočakávaných ziskov v ropnom sektore s cieľom pokryť aj túto časť energetického sektora.

Greenpeace vyzýva vedúcich predstaviteľov EÚ, aby urýchlene zreorganizovali európske energetické systémy veľkými investíciami do úspor energie, urýchlili zavádzanie energie z udržateľných a obnoviteľných zdrojov a postupne ukončili využívanie dopravy poháňanej fosílnymi palivami, aby sa Európa zbavila závislosti od všetkých fosílnych palív bez ohľadu na ich pôvod.

Spravodlivé a ekologické dane

V európskom daňovom systéme, ktorý sa momentálne uplatňuje v doprave, nie sú zohľadnené environmentálne a klimatické náklady tohto sektora. Kým napríklad železnice platia dane z energie, ich konkurenti, ktorí oveľa väčší znečisťujú životné prostredie, ako napríklad letecké spoločnosti, sú od dane oslobodení. Cestná nákladná doprava nemusí nevyhnutne odvádzať poplatky za využívanie konvenčnej cestnej infraštruktúry, zatiaľ čo železničná nákladná doprava odvádza poplatky za využitie každého kilometra infraštruktúry. Súčasná daň z palív ani zďaleka nepokrývajú negatívny vplyv cestnej dopravy (automobilov, nákladných vozidiel atď.) na životné prostredie a klímu. Kľúčovým krokom k transformácii sektora dopravy bude úprava existujúcich daní a súčasné vytváranie nových daňových schém vychádzajúcich zo skutočných klimatických nákladov fosílnych palív. No vzhľadom na skutočnosť, že mnohí súkromní a profesionálni používatelia dopravy sú na svoje súčasné dopravné prostriedky momentálne odkázaní, musí byť zavádzanie daní spravodlivé a postupné. Dá sa to dosiahnuť prerozdelením daňových príjmov na riešenia, ktoré používateľom dopravy prinášajú úžitok, prostredníctvom daňových úľav a kompenzačných schém pre ľudí s obmedzenými prostriedkami a v kontexte širších fiškálnych reforiem, ktoré skutočne prospejú ľuďom aj planéte.

Bez prísneho uplatňovania zásad „používateľ platí“ a „znečisťovateľ platí“ medzi jednotlivými druhmi dopravy nebude spravodlivá hospodárska súťaž a nedosiahne sa potrebné obmedzenie najznečisťujúcejších druhov dopravy.

Spravodlivá podpora domácností trpiacich v dôsledku vysokých účtov za energiu

Vlády v EÚ v reakcii na rastúce ceny palív a nákladov na energiu ohlásili, že [znížia daň z palív](#). Na prvý pohľad sa môže zdať, že zastropovanie cien pohonných hmôt a zníženie DPH na benzín a naftu dáva zmysel, no pri bližšom pohľade zistíme, že tieto kroky len predlžujú našu závislosť od fosílnych palív. Takéto opatrenia majú ničivý vplyv na klímu a prehlbujú sociálne nerovnosti. Všeobecné znižovanie DPH neúmerne prospieva najbohatším domácnostiam, pretože ľudia, ktorí jazdia na väčších autách alebo majú viac ako jedno auto, spotrebujú viac paliva.

Namiesto predlžovania našej závislosti od fosílnych palív znižovaním DPH musia vlády zaviesť opatrenia na znižovanie našej spotreby ropy a zdaní energetické spoločnosti, ktoré momentálne z rastúcich cien ropy dosahujú neočakávané zisky. Príjmy z týchto daní by sa mali použiť na znižovanie nákladov domácností s obmedzenými prostriedkami a mali by sa investovať do podpory systému železničnej a verejnej dopravy, ako aj do vývoja alternatívnych palív pre leteckú dopravu vyrábaných z obnoviteľnej energie.

V prípade nízkopríjmových domácností Greenpeace žiada, ako dočasné krátkodobé opatrenie na zmiernenie účinkov rastúcich účtov za energiu cielenú podporu pre ľudí, ktorí sú odkázaní dochádzať autom do práce, do školy či za rodinou a priateľmi. Najvýhodnejším spôsobom, ako im pomôcť, by bolo vyplácanie „sociálnej a klimatickej“ podpory na zmiernenie účinkov rastúcich nákladov na energiu – buď vo forme priamej platby, alebo, v prípade dostupnosti verejnej dopravy, v podobe príspevkov na cestovné lístky v záujme cenového sprístupnenia dopravy. Vlády musia vo všeobecnosti prijať opatrenia na cenové sprístupnenie dopravy pre všetkých – napríklad formou oslobodenia cestovných lístkov od DPH alebo prostredníctvom priamych či zvýšených dotácií pre verejnú dopravu.

Zabezpečenie podpory a spravodlivého prechodu dotknutých pracovníkov/čok

Pracovníci zamestnaní v odvetviach dopravy, ktoré sú vo veľkej miere závislé od fosílnych palív, a preto sa budú musieť obmedziť, budú potrebovať novú a dodatočnú podporu na rekvalifikáciu. Obmedzenie predaja automobilov a úrovne leteckej dopravy, ktoré je absolútne nevyhnutné na dosiahnutie klimatických cieľov, povedie k zániku pracovných miest. EÚ a jednotlivé vlády by mali tieto následky predvídať a poskytnúť dotknutým odvetviám a pracovníkom spravodlivé plány prechodu do iných odvetví a finančné prostriedky. Udržateľné odvetvia, ako je odvetvie výroby elektriny z obnoviteľných zdrojov či odvetvie verejnej dopravy, si vyžadujú veľa pracovnej sily. Pri správnej úrovni verejných investícií by pracovníkom mohli ponúknuť veľa nových pracovných príležitostí. Pracovníci a ich zástupcovia však musia byť zapojení do každého kroku, aby sa zabezpečilo, že ich sociálne práva a istoty (príjem, zdravie) budú krátkodobo aj dlhodobo chránené a že môžu získať prístup k dôstojným pracovným miestam.



Falošné riešenia v rámci znižovania spotreby ropy v Európe

GREENPEACE

Kým európski lídri zvažujú, ako zareagovať na Putinovu inváziu na Ukrajinu a rastúce náklady na energiu, nesmú sa uchýliť k týmto falošným riešeniam:

1. Nahradenie ruskej ropy ropou z iných krajín

Vlády EÚ zvažujú prijať v reakcii na ruskú inváziu na Ukrajinu ropné sankcie a alternatívnych dodávateľov vidia v [absolútnej monarchii Saudskej Arábie](#) a [Nigérii](#). Jednoduchý prechod z ruskej ropy na ropu z iných krajín však nemôže a nesmie byť riešením, pretože iba predlžuje klimatickú krízu a našu závislosť od ropy, ktorú len presúva do iných autokracií a konfliktných zón. [Odhaduje sa](#), že štvrtina až polovica všetkých medzištátnych vojen od roku 1973 súvisela práve s ropou a že v krajinách, kde sa ropa ťaží, hrozí o 50 % vyššie riziko občianskych vojen. Fosílna palivá v histórii podnecovali konflikty a vojny – nech už pochádzajú odkiaľkoľvek. Vlády preto musia namiesto hľadania nových dodávateľov čo najskôr postupne ukončiť ich využívanie. Hlavnú prioritu musí v súčasnosti predstavovať znížovanie dopytu po rope v EÚ prostredníctvom opatrení, ktoré opisujeme v predchádzajúcich častiach analýzy.

Nové projekty prieskumu ropy predstavujú okrem spojenia medzi fosílnymi palivami a vojnou vysoké riziká pre životné prostredie – a to aj keď sa uskutočňujú v demokratických krajinách. S ťažbou a prieskumom ropy sa spája história devastovania životného prostredia, poškodzovania citlivých ekosystémov a porušovania ľudských práv. Problémy s [ropnými škvŕnami](#), ktoré sa v dejinách objavovali na celom svete, nás naučili jedno: jediný spôsob, ako zabrániť úniku ropy, ako aj ďalším škodlivým dôsledkom ťažby ropy, je nechať ropu v zemi. Získavanie ropy z [roponosných pieskov](#), ako sa to robí v Kanade, navyše drasticky narúša zemský povrch. Hydraulické štiepenie sa spája s používaním toxických chemikálií a pri takomto získavaní fosílnych palív vzniká obrovské množstvo dodatočných skleníkových plynov.

2. Nový prieskum ropy v EÚ

EÚ v súčasnosti sama pokrýva iba 3 % dopytu po rope na domácom trhu, [zvyšných 97 % ropy sa preto dováža](#). Najväčším samostatným dodávateľom ropy je Rusko a po ňom nasledujú Irak a Nigéria. Aj keď sa niektorí politici opätovne pohrávajú s myšlienkou rozšírenia ťažby ropy v EÚ, takýto krok jednoducho nemôže predstavovať riešenie našej závislosti od ropy. S ťažbou a prieskumom ropy sa spája história devastovania životného prostredia, poškodzovania citlivých ekosystémov a porušovania ľudských práv. Problémy s [ropnými škvŕnami](#), ktoré sa v dejinách objavovali na celom svete, nás naučili jedno: jediný spôsob, ako zabrániť úniku ropy, ako aj ďalším škodlivým následkom ťažby ropy, je nechať ropu v zemi. Nové ropné vrty by začali prinášať výsledky až o niekoľko rokov a nepredstavujú uskutočniteľné krátkodobé opatrenie na zníženie európskej závislosti od ropy. Okrem toho si vyžadujú aj veľké investície, ktoré by sa mali radšej využiť na podporu alternatívnej obnoviteľnej a skutočne udržateľnej energie a/alebo na podporu opatrení na obmedzenie dopytu po rope. Namiesto ťažby novej ropy musí EÚ znížiť svoju spotrebu ropy zavádzaním navrhovaných krátkodobých opatrení.

3. Znižovanie pravidelných daní z pohonných hmôt

Viacere vlády v EÚ v reakcii na ruskú inváziu na Ukrajinu navrhujú alebo zavádzajú zastropovanie cien pohonných hmôt, znížovanie DPH na pohonné hmoty alebo ich oslobodenie od DPH. Na prvý pohľad sa môže zdať, že to dáva zmysel – sprístupnenie cien benzínu odbremení zákazníka na čerpacej stanici. Toto opatrenie však nanešťastie bude mať opačný účinok a všetkých nás stiahne do ešte hlbšej závislosti od fosílnych palív a klimatickej krízy. Pri bližšom pohľade navyše neúmerne prospieva bohatším domácnostiam, pretože bohatší ľudia v priemere často jazdia viac a na väčších autách s vyššou spotrebou paliva.

Namiesto predlžovania našej závislosti od fosílnych palív znižovaním DPH musia vlády zaviesť opatrenia na znížovanie našej spotreby ropy a zdaní energetické spoločnosti, ktoré momentálne z rastúcich cien ropy dosahujú neočakávané zisky.

Príjmy z týchto daní by sa mali v krátkodobom horizonte použiť na poskytovanie finančnej pomoci na zmiernenie zvýšenej miery chudoby a investovať do posilnenia systému železničnej a verejnej dopravy.

4. Palivá z biomasy a iné neudržateľné alternatívne palivá

Niektorí politici a zástupcovia priemyslu sa v snahe oslobodiť EÚ od ruských fosílnych palív nazdávajú, že ropu by mohli nahradiť biopalivá. Viacerí konzervatívni poslanci Európskeho parlamentu už [vyzvali na zrušenie určitých obmedzení, pokiaľ ide o palivá z biomasy](#). Palivá z biomasy či takzvané biopalivá vyrábané z potravinárskych a kŕmnych plodín sa však spájajú s ničením klímy a životného prostredia, porušovaním ľudských práv a rizikom globálneho nedostatku potravín. [Vojna na Ukrajine](#) vedie k prudkému poklesu exportu obilia a rastlinných olejov z Ukrajiny, ktorá v minulosti patrila medzi popredných vývozcov týchto komodít. Biopalivá nie sú vhodnou náhradou fosílnych palív aj z iných ako ekologických dôvodov. Poľnohospodárske suroviny sú momentálne potrebné na výrobu potravín a záchranu ľudí pred hladom viac než kedykoľvek predtým. Pridávanie biopalív do nafty a benzínu by sa preto malo ihneď zastaviť.

Z hľadiska klímy a životného prostredia je veľmi problematické najmä používanie palmového oleja – celosvetovo najobľúbenejšieho a najpoužívaniejšieho oleja na výrobu biopalív. Palmový olej sa získava najmä na plantážach v určitých oblastiach tropických dažďových pralesov, napríklad v Indonézii a Malajzii, ktoré sa spájajú s [odlesňovaním](#) a mimoriadne negatívnymi vplyvmi na biodiverzitu, ako aj na potravinovú bezpečnosť, ľudské práva a prístup k pitnej vode. Palmový olej je úplne najhorším biopalivom z hľadiska devastácie životného prostredia, no podobné problémy sa spájajú aj so sójovým olejom z Amazónie. Aj produkcia európskych olejín však má negatívne ekologické dôsledky, a to najmä preto, že sa na ich pestovanie spotrebúva veľa energie vrátane hnojív vyrobených z fosílnych palív a navyše prinášajú vysoký dopyt po poľnohospodárskej pôde, ktorá by sa inak dala využiť na produkciu potravín. Využívanie pôdy na domácu produkciu palív z biomasy preto vedie k vytlačaniu produkcie potravín a globálnemu rozširovaniu poľnohospodárskej pôdy, ktoré sa často spája s odlesňovaním. Greenpeace je preto proti výrobe biopalív z potravinárskych a kŕmnych plodín.

Okrem palív z biomasy propagujú mnohí politici ako alternatívne palivo vodík. Zatiaľ čo zelený vodík, ktorý sa vyrába z obnoviteľných zdrojov energie, môže v našom budúcom systéme mobility zohrávať malú, ale užitočnú úlohu, vodík vyrábaný z plynu pomocou jadrovej energie je jednoznačne falošným riešením.

Jedinými prijateľnými alternatívnymi palivami sú palivá, ktoré sa vyrábajú zo skutočne udržateľných a obnoviteľných zdrojov energie. [Nikdy však nebudú k dispozícii v takom rozsahu](#), aby pokryli dnešný dopyt alebo pomohli bojovať proti otepľovaniu klímy. Priame využívanie elektriny je navyše oveľa efektívnejšie než premieňať ju na kvapalné alebo plynné chemické palivo. Palivá vyrábané z odpadu budú vždy hrať iba okrajovú úlohu a nemôžu konkurovať princípom znižovania množstva odpadu a obehového hospodárstva.

Ako alternatívne palivá sa navrhujú aj produkty ako talový olej či iné vedľajšie produkty papierenského priemyslu, a to najmä v severnej Európe. Všetky tieto materiály sú však neudržateľné, pretože aj používané lesnícke metódy ako monokultúrna výsadba a holoruby sú neudržateľné a navrhované palivá sa často dajú lepšie využiť ako náhrada fosílnych zdrojov v textíliách, batériách a iných produktoch.

EÚ musí zakázať používanie potravinárskych a kŕmnych plodín na výrobu akýchkoľvek foriem bioenergie a pozastaviť v tejto súvislosti všetky dotácie a stimuly (napr. povinnosť zmiešavania). [Smernica EÚ o energii z obnoviteľných zdrojov](#) sa musí zrevidovať, aby sa v nej biopalivá a bioplyn na báze plodín vrátane bioplynu vyrobeného z repky olejnej, slnečnice a kukurice a lesnej biomasy odoberanej priamo z lesa na energetické účely (primárna drevná biomasa) nepočítali ako príspevky k dosiahnutiu cieľov EÚ v oblasti udržateľnej energie.

5. Bezpodmienečná pomoc pre odvetvie dopravy a energetiky

Prudký nárast cien energií v Európe významne ovplyvnil dopravné a energetické spoločnosti. Niektoré odvetvia opätovne [žiadajú o balíky pomoci](#). Energetické spoločnosti však zároveň dosiahli rekordné krízové [zisky, keď zdvihli ceny energií, ako napríklad pohonných hmôt na čerpacích stanicích](#).

Letecké spoločnosti v celej Európe dostali počas pandémie COVID-19 balíky pomoci vo výške viac ako [40 miliárd eur](#), a to vo forme pôžičiek, štátnej pomoci, záruk za úvery alebo rekapitalizácie. Tieto balíky síce pomohli väčšine leteckých spoločností (s výnimkou spoločnosti Alitalia) prežiť, no nezabránili výraznému znižovaniu počtu zamestnancov a neviedli k relevantným zlepšeniam v oblasti environmentálnej a sociálnej výkonnosti leteckých spoločností.

Greenpeace sa preto k novým balíkom pomoci pre dopravné spoločnosti stavia veľmi skepticky. Ak je v súvislosti s vojnou na Ukrajine potrebné poskytnúť nové balíky pomoci, musia sa s nimi spájať prísne environmentálne a sociálne kritériá. Kľúčovým environmentálnym kritériom je záväzný plán, ako spoločnosť dosiahne úplnú dekarbonizáciu najneskôr do roku 2040. Tento plán pritom musí obsahovať záväzné ciele a opatrenia na každý rok. Všetky ciele súvisiace s obmedzovaním škodlivého vplyvu na klímu sa musia definovať ako absolútne ciele znižovania emisií skleníkových plynov a nesmú zahŕňať škodlivé biopalivá a kompenzácie.

Kľúčové sociálne kritériá sa musia týkať spravodlivého prechodu pracovníkov do iných odvetví a zlepšovania pracovných podmienok, ako napríklad obmedzovania počtu dočasných pracovných zmlúv, záväzných kolektívnych zmlúv pre všetkých zamestnancov, eliminácie rozdielov v odmeňovaní na základe rodu, veku a hierarchie a posilňovania opatrení na začlenenie.

Cieľ a metodika výpočtov

Cieľom výpočtov v tejto analýze bolo získať hrubý odhad o tom, koľko ropy by sa dalo v EÚ ušetriť v priebehu niekoľkých mesiacov a z dlhodobého hľadiska. Všetky uvádzané dlhodobé opatrenia vychádzajú z [Plánu dopravy do roku 2040](#) organizácie Greenpeace, ktorý bol zverejnený v roku 2020.

Navrhované krátkodobé opatrenia sa zameriavajú na odvetvia dopravy, v ktorých sa spotrebúva najviac ropy: osobnú automobilovú dopravu, nákladnú dopravu a leteckú dopravu. Všetky navrhované krátkodobé opatrenia by sa dali zaviesť v priebehu niekoľkých mesiacov – pričom tie, ktoré si nevyžadujú prijatie právnych predpisov, by sa dokonca dali zaviesť v priebehu niekoľkých týždňov či dní. Opatrenia sú síce ambiciózne, ale uskutočniteľné, pokiaľ budú mať politici, spoločnosti a verejnosť vôľu ich presadiť.

Výpočty boli realizované podľa našich najlepších vedomostí a po konzultáciách s najpovolanejšími odborníkmi v rámci organizácie. Organizácia Greenpeace pracovala iba s údajmi z oficiálnych a/alebo spoľahlivých zdrojov, akými sú Európska environmentálna agentúra, Eurostat, Európska komisia, Medzinárodná agentúra pre energetiku alebo uznávané nezávislé výskumné ústavy. Údaje o dopyte po rope a ropných produktoch, ako aj o tokoch dovozu a vývozu a podiele skleníkových plynov v rámci sektorov sa však aj v týchto zdrojoch značne rôznia. Počas výskumu sme v údajoch objavili aj isté medzery, ako napríklad zvyčajné zoskupovanie emisií z nákladných vozidiel a autobusov do jednej kategórie, absenciu konkrétnych údajov o využívaní automobilov vo väčšine krajín EÚ či spoľahlivých údajov o podiele služobných letov a letov na rekreačné účely. Z tohto dôvodu sme museli pracovať aj s určitými predpokladmi a odhadmi, pričom sme volili konzervatívny prístup, takže vypočítané výsledky sú relatívne nižšie než skutočný potenciál, ktorý by sa dal dosiahnuť. Metodiku výpočtov a zdroje údajov uvádzame v rôznych častiach analýzy pri každom z opatrení, väčšinou vo forme poznámok pod čiarou.

Pracovali sme s najnovšími dostupnými údajmi, no pokiaľ ide o údaje za celý rok, v prípade sektora dopravy sme väčšinou ako posledný „normálny rok“ používali údaje za rok 2019. Roky 2020 a 2021 boli v dôsledku kríz vyvolaných pandémiou COVID-19 veľmi atypické s veľmi prudkým dočasným poklesom leteckej dopravy, výrazným poklesom všeobecnej mobility a dočasným prechodom z verejnej dopravy k osobným automobily.

Ďalej uvedené faktory sa vo výskumne nezohľadňovali, pretože by mali na výsledky menší vplyv ako neistoty v kľúčových údajoch a uplatnených predpokladoch a odhadoch:

- Nerozlišovali sme medzi benzínom a naftou.
- Na výpočet kilogramu CO₂ z kilogramu paliva sme používali rovnaký faktor pre všetky druhy palív.
- Nezohľadňovali sme straty v ropných rafinériách vznikajúce pri procese krakovania ropy – ktorými sú najmä odstraňovanie nespáliteľných častí ropy a energetická náročnosť samotného procesu. Straty v rafinériách sa pohybujú približne na úrovni 2 – 3 % vstupnej ropy.
- V rámci údajov o spotrebe sme nezohľadňovali súčasné využívanie biopalív. Palivá v EÚ v priemere obsahujú približne 3 % biopalív. Používanie biopalív preto vyrovnáva straty v rafinériách a oba faktory spolu nemajú relevantný vplyv na celkové výsledky.
- Nezohľadňovali sme emisie CO₂ pri výrobe nových vozidiel a/alebo budovaní novej infraštruktúry, ako sú nové cyklotrasy a nákup nových vozidiel verejnej dopravy.
- V prípade automobilov sme pri výpočtoch predpokladali konštantnú spotrebu paliva na najazdený kilometer (ignorujúc skutočnosť, že autá spotrebujú viac paliva na kilometer v prvých kilometroch, keď motor ešte nie je zohriaty, alebo pri jazde v mestách).
- V prípade účinkov leteckej dopravy, ktoré nesúvisia s emisiami CO₂, sme používali konštantný faktor 1,7 (ignorujúc skutočnosť, že lety na krátke vzdialenosti majú nižší faktor ako lety na dlhé vzdialenosti).

**Greenpeace pre strednú a východnú Európu (Greenpeace CEE),
Wiedner Hauptstraße 120-124, A-1050 Vienna/Austria.**