

Znači, od originalnog plana sredinom 90-ih da granica bude 120 g/km u 2012., na kraju se usvojila granica 130 g/km, ali tek 2015. Svejedno, i to je pozitivan pomak koji će imati utjecaj na globalnu proizvodnju automobila.

Biogoriva

Cilj EU je do 2020. godine imati 10% udjela biogoriva u ukupnoj potrošnji goriva, dok je cilj do 2010. bio 5,75%, no ostvareno je samo 4,3%. Sve su glasnije kritike ovako ambiciozno zadanog cilja, obzirom da uz ovako veliku potrošnju goriva, zemlje EU će se suočiti s nedostatnom količinom obradivih površina kojima bi mogli zadovoljiti potrebu za hranom i za uzgoj kultura za proizvodnju biogoriva. Doduše, posljednjih godina jača razvoj druge generacije biogoriva koja ne stvara dvojbu „hrana ili gorivo“, obzirom da se dobiva preradom poljoprivrednog i šumskog otpada (npr. stabljike pšenice, stabljike kukuruza, otpalog lišća). Postoje i biogoriva treće generacije koja se dobivaju preradom algi. Osim toga, biodizel je moguće proizvesti i obradom otpadnog jestivog ulja.

Prije tri godine provedena je anketa na gospodarskim subjektima u Gradu Zagrebu s ciljem utvrđivanja potencijalnih količina otpadnog jestivog ulja i spremnosti sudjelovanja u njegovom organiziranom skupljanju. Anketa je pokazala da je potencijalna količina otpadnog jestivog ulja na području Zagreba i Zagrebačke županije oko 1.400.000 l godišnje. Oko 85% ispitanika je izjavilo da su voljni sudjelovati u skupljanju ulja. Na temelju tih proračuna, izračunato je da bi se danas moglo prikupiti oko 1.000.000 litara ulja što bi nakon prerade bilo dostatno za pokretanje oko 30 autobusa godišnje, dok ih ZET ima ukupno 330. Ukoliko bi se proizvodio biodizel za kompletan vozni park ZET-a, osim obrade otpadnog jestivog ulja, bilo bi još potrebno posijati uljanu repicu na površini od oko 15.000 ha. Na žalost, u Hrvatskoj ne postoji strategija gospodarenja obradivim površinama, pa nije moguće dati kvalitetan odgovor o prihvatljivosti korištenja tolike površine isključivo u svrhu proizvodnje goriva za autobuse ZET-a.

U svakom slučaju, druga i treća generacija biogoriva, kao i obrada otpadnog jestivog ulja trenutno zajedno ne mogu zadovoljiti 10% udjela goriva pri sadašnjoj razini potrošnje, pa je zbog toga iluzorno očekivati da se problem nedostatka nafte može riješiti biogorivima.

Ova brošura nastala je kao dio projekta Što članstvo u EU znači za hrvatski okoliš?

Poglavlje okoliš jedno je od najvećih poglavlja EU *acquis communautaire-a*. Standardi zaštite okoliša koje zahtijeva EU općenito su znatno viši od onih koji su sada na snazi u Hrvatskoj, a i tamo gdje nisu ne priječe Hrvatsku u primjeni još viših standarda od onih koje pravna stečevina EU propisuje kao minimalne. Kako bi se uskladila s EU standardima zaštite okoliša Hrvatska će u predstojećem razdoblju morati donijeti velik broj novih zakona i propisa te provesti opsežne reforme i ulaganja u infrastrukturne projekte.

Jedan od bitnih preduvjeta da bi proces usklađivanja s zakonodavstvom EU na ovom području bio uspješan je sudjelovanje javnosti u izgradnji novog sustava zaštite okoliša, i to kako one stručne tako i najširih slojeva građana. Za kvalitetnu javnu raspravu nužna je, pak, određena razina znanja i informiranosti svih sudionika. Nažalost, naš je dojam da je hrvatska javnost općenito slabo informirana o procesu približavanja Hrvatske EU u području zaštite okoliša i da se većina informacija svodi na rijetke i često nejasne napise u medijima. Taj se kompleksan proces uglavnom doživljava kao tek još jedna od formalnih prepreka na putu ka punopravnom članstvu u EU i ne uviđa se dalekosežan utjecaj koji će on imati na kvalitetu života svih građana RH.

Zelena akcija / Friends of the Earth Croatia iz tog je razloga odlučila provesti ovaj projekt koji bi trebao javnosti pružiti sustavni pregled najvažnijih tema vezanih uz pridruživanje hrvatske EU u području okoliša te potaknuti široku javnu raspravu o ovim pitanjima.

Projekt Što članstvo u EU znači za hrvatski okoliš? financira Europska unija kroz program IPA INFO 2008.

Instrument pretpristupne pomoći (IPA) pruža pomoć unutar okvira Europskog Partnerstva za potencijalne zemlje kandidatkinje i Pristupnog partnerstva zemalja kandidatkinja.



Ova publikacija izrađena je uz pomoć Europske unije. Sadržaj ove publikacije isključivo je odgovornost Zelene akcije / FoE Croatia i ni na koji se način ne može smatrati da odražava gledišta Europske unije.

“Europsku uniju čini 27 zemalja članica koje su odlučile postupno povezivati svoja znanja, resurse i sudbine. Zajednički su, tijekom razdoblja proširenja u trajanju od 50 godina, izgradile zonu stabilnosti, demokracije i održivog razvoja, zadržavajući pritom kulturnu raznolikost, toleranciju i osobne slobode. Europska unija posvećena je dijeljenju svojih postignuća i svojih vrijednosti sa zemljama i narodima izvan svojih granica.” Europska komisija izvršno je tijelo EU.

Delegacija Europske unije u Republici Hrvatskoj
Trg žrtava fašizma 6, 10000 Zagreb
Tel: + (385) 1 4896 500
Fax: + (385) 1 4896 555
E-mail: delegation-croatia@ec.europa.eu

Projekt provodi:
Zelena akcija / FoE Croatia
Frankopanska 1, 10000 Zagreb
Tel/fax: + (385) 1 4813 096
E-mail: za@zelena-akcija.hr
web: www.zelena-akcija.hr

Ovaj letak objavljujemo u sklopu projekta *Što članstvo u EU znači za hrvatski okoliš* kojeg financira Europska unija kroz program IPA INFO 2008



Pridruživanje Hrvatske EU i promjene u prometnom sustavu

EU je 2001. godine usvojila Bijelu knjigu o zajedničkoj prometnoj politici - jedan od najvažnijih strateških dokumenata za dugoročni razvoj prometa. U Bijeloj knjizi se navodi šezdeset mjera kojima je cilj povećanje održivosti prometne politike i izbjegavanje velikih ekonomskih gubitaka zbog zagađivanja okoliša, prometnih zagušenja i prometnih nezgoda.

Iako su strateški ciljevi neizmijenjeni, tijekom petogodišnjeg razdoblja kontekst definiranja europske prometne politike bitno je promijenjen u nekoliko ključnih aspekata¹

- Proširenje Europske unije – dok je zagušenje i onečišćenje primarni problem prometnog sektora petnaest članica Europske unije, za novih deset zemalja članica Europske unije realni problem odnosi se na pristupnost.
- Procesi globalizacije se ubrzavaju i predstavljaju daljnji izazov za konkurentnost europskog tržišta i ekonomski rast.
- Cijena nafte i dalje rapidno raste.

U zahtjevu prilagodbe tim promjenama, Europska komisija je 2006. usvojila srednjoročnu reviziju Bijele knjige. Novim uvjetima prilagođena agenda do 2009. tretira temelje prometne politike – mobilnost, zaštitu, inovacije i međunarodnu dimenziju.

Iako se u izvornom dokumentu prioritet nalazi u uravnoteženju prometnih grana do 2010. smanjenjem potražnje za cestovnim prometom instrumentima naplate i revitalizacije alternativnih prometnih oblika, kao što su željeznički, pomorski i unutarnji vodni promet, u novom je dokumentu naglasak stavljen na „ko-modalnost” odnosno optimiranje upotrebe svih prometnih oblika. Ko-modalnost se može postići olakšavanjem prijelaza iz jednog u drugi transportni modul harmonizacijom standarda između ceste, mora, željeznice i rijeke te integracijom različitih transportnih modula u efikasne logističke lance.

Zakon o buci

Primjer koji ne ulijeva nadu je Zakon o buci. Jedan od glavnih elemenata Zakona je obaveza izrade karata buke za određena područja. Karta buke je prikaz postojećih i predviđenih emisija buke na svim mjestima unutar promatranog područja, ovisno o jednom određenom ili svim izvorima buke. Na ovaj način potrebno je definirati i ocijeniti ukupnu izloženost građana buci okoliša, osigurati da podaci o izloženosti prekomjernoj buci i njenom štetnom učinku budu dostupni javnosti te usvojiti akcijske planove radi prevencije i snižavanja prekomjernih razina buke okoliša, gdje je kartom bilo upozoreno na moguće štetne utjecaje buke na okoliš i zdravlje. Prema europskoj direktivi 2002/49/EC, izrada karata buke je, među ostalim, obavezna za sve gradove s više od 250.000 stanovnika, za sve ceste kojima prolazi više od 6 milijuna vozila godišnje te za željezničke pruge kojima prolazi više od 60.000 vlakova godišnje. U hrvatskom Zakonu obaveza izrade karata buke vrijedi za sve gradove iznad 100.000 stanovnika, za ceste kojima prolazi više od 2 milijuna vozila godišnje i željezničke pruge s više od 10.000 prolazaka vlakova godišnje. Na prvi pogled, hrvatski zakon je nekoliko puta stroži od direktive EU, a kad tome pridodamo i povećane ovlasti sanitarnih inspektora, površnom analitičaru bi se moglo učiniti da je

ovaj Zakon doista rađen s ciljem zaštite maksimalnog broja hrvatskih građana od negativnih posljedica buke. Međutim, ova iluzija se ruši nakon uočavanja da u Zakonu u većini slučajeva nisu propisani rokovi u kojima fizičke i pravne osobe moraju primijeniti odredbe ovog Zakona. Na taj način se zapravo onemogućava njegova primjena, tako da će većina ovih naoko pozitivnih odredbi ostati mrtvo slovo na papiru.

Eurovinjeta i eksterni troškovi prometa

U Europskoj uniji velika rasprava trenutno traje i o eurovinjeti, tj. o kategorijama troškova koji bi njome trebali biti pokriveni. Do sada je u cijeni eurovinjete bio sadržan samo trošak gradnje i održavanja infrastrukture, ali sve je izglednije da će se u nju uvrstiti i neke kategorije eksternih troškova prometa.

Eksterni troškovi prometa odražavaju cijenu svih onih troškova koji nastaju kao posljedica eksploatacije prometnog sustava. Eksterni troškovi su npr. troškovi prometnih nesreća, buke, klimatskih promjena, onečišćenja zraka, zagušenje prometa, degradacije okoliša, dodatni troškovi u gradskim područjima (odvajanje pojedinih vrsta prometa i nedostatak/oskudnost prostora), način proizvodnje električne energije (eksterni troškovi elektrana, kod automobila na električni pogon). Kod većine ovih slučajeva radi se o troškovima liječenja te nadoknade i saniranja štete nastale zbog prometa. Koje god kategorije eksternih troškova promatrali, radi se o trošku kojeg plaća cijelo društvo, što u konačnici omogućava „jeftin” cestovni prijevoz tereta. Kada bi eksterni troškovi prometa bili uračunati u cijenu prijevoza tereta, željeznički i vodni prijevoz bi bili nekoliko puta jeftiniji od cestovnog, obzirom da potonji ima najgore posljedice na društvo i okoliš, a trenutno taj trošak ne plaćaju oni koji ga stvaraju. Idealno bi bilo uspostaviti intermodalni financijski fond, za kojim su sve glasnjiji zahtjevi udruga za zaštitu okoliša. U taj fond bi se uplaćivao novac stečen naplatom eksternih troškova, a koristio bi se za financiranje projekata koji doprinose održivosti prometnog sustava.



Žutom trakom samo u tramvaju! Akcija čiji je jedan od ciljeva bio ukazati na eksterne troškove upotrebe automobila u gradskom prijevozu.

U postojećem prijedlogu izmjene eurovinjete, od eksternih troškova koji će u nju biti uvršteni navode se samo buka i zagušenje prometa. To je korak na bolje, iako vjerojatno nedovoljan, obzirom da će, ako ovakav prijedlog ostane, velik dio eksternih troškova i dalje ostati nepokriven, tj. i dalje će ga plaćati oni koji ga nisu napravili.

Prometna infrastruktura u Hrvatskoj

Na žalost, alternativa cestovnom prijevozu u Hrvatskoj je slabo razvijena. Gotovo 90% željezničkih pruga u Hrvatskoj je jednosmjerno, što uzrokuje poteškoće u organizaciji prometa i dugo vrijeme putovanja. Osim toga, samo 36% pruga je elektrificirano, a čak 92% pruga ne dopušta brzinu vožnje preko 120 km/h, čime ne mogu konkurirati prijevozu tereta autocestama.

Razlog za ovu situaciju je dugogodišnje zanemarivanje željezničkog prometa. Npr. u strategiji prometnog razvoja RH koja je izrađena 1999., od ukupnog iznosa financijskih sredstava namijenjenih razvoju prometnog sustava, za cestovni promet je bilo predviđeno 40%, a za željeznički 25%. U stvarnosti je situacija išla daleko više u korist cestovnom prometu. U programu ulaganja u prometnu infrastrukturu 2005. – 2008. u cestovni promet je uloženo 68% ukupnih financijskih sredstava, a u željeznički 21%. Prije dvije godine je usvojen Nacionalni program željezničke infrastrukture koji bi trebao dati zamah razvoju željezničkog prometa, ali, na žalost, pozitivni pomaci još nisu vidljivi.

Proces ograničenja emisija ispušnih plinova iz motornih vozila

Već niz godina u EU su aktualni sve stroži propisi o maksimalno dopuštenoj količini ispušnih plinova novoprodanih automobila. Sve je počelo 1994. godine kada je Njemačka predložila da se do 2005. godine ne dozvoli prodaja novih automobila na tržištu EU ako emitiraju više od 120 g ekvivalenta CO₂ po prijeđenom kilometru. Godinu dana kasnije Europska komisija daje potporu toj ideji, a plan se usvaja 1996. godine, s tim da se dodaje opaska „najkasnije do 2010”. Obzirom da se uz sve tehničke zahvate na motoru i karoseriji vozila, kao i uz poboljšanje kvalitete goriva, tako niska razina emisije ispušnih plinova može postići samo uz potrošnju goriva od maksimalno 4,5 l/100 km za dizelske i 5 l/100 km za benzinske motore, bilo je mnogo pritisaka i lobiranja da se ovi planovi razvodne, što se i dogodilo.

Proizvođači automobila 1998. prihvaćaju plan da novi automobili neće emitirati više od 140 g/km do 2008, ali sporazum nije obvezujući već počiva na dobroj volji, tj. nema negativnih posljedica za one koji ne ispune cilj. Iste godine Europska komisija prihvaća prijedlog i prolongira cilj od 120 g CO₂/km na 2012. godinu.

Obzirom da se emisija između 1995. i 2004. godine realno smanjila s 186 na 163 g CO₂/km, bilo je jasno da će biti vrlo teško dostići zadani cilj. Godine 2007. novi automobili su emitirali 159 g/km, pa je Europska komisija predložila da cilj u 2012. godini ne bude 120 nego 130 g/km, za automobile prosječne mase. Na kraju je, u regulativi EC/443/2009 taj cilj pomaknut na 2015. godinu.

¹ Prometna politika u funkciji održivog razvoja, dr. sc. Sanja Steiner, dr. sc. Josip Sapunar, dr. sc. Jasna Golubić