

Plan działania na rzecz wydajności energetycznej

W październiku 2006 r. Komisja Europejska opublikowała plan działania na rzecz wydajności energetycznej. Zaproponowane w planie polityki i środki oparte są na konsultacjach dotyczących Zielonej Księgi nt. wydajności energetycznej [1]. Zwiększenie wydajności energetycznej w sektorze transportu było uważane za kwestię specjalnej wagi, ponieważ sektor ten zużywa większość produktów ropopochodnych, a dodatkowo poziom emisji zwiększa się w nim najszybciej.

Plan działania ma zmobilizować społeczeństwo i polityków na wszystkich poziomach władzy, wraz z partnerami rynkowymi oraz przekształcić wewnętrzny rynek energii w taki sposób, aby zapewnić mieszkańcom UE najwydajniejszą energetycznie infrastrukturę, budynki, urządzenia, procesy, środki transportu i systemy energetyczne.

Mimo faktu, iż wydajność energetyczna zwiększyła się znacząco w ostatnich latach, wciąż możliwe jest – pod względem technicznym i ekonomicznym – osiągnięcie 20% oszczędności energii do 2020 r. dzięki polityce cenowej, zmianom strukturalnym w gospodarce, naturalnemu zastępowaniu technologii i środków stosowanych obecnie.

Sektor	Zużycie energii (Mtoe) 2005	Zużycie energii (Mtoe) 2020 (dotychczasowy biznes)	Oszczędność energii 2020 (Mtoe)	Potencjał oszczędnościowy Pełnej Energii 2020
Gospodarstwa domowe (obszary mieszkaniowe)	280	338	91	27%
Budynki o charakterze handlowym (trzeciorzędne)	157	211	63	30%
Transport	332	405	105	26%
Przemysł wytwórczy	297	382	95	25%

Całkowity potencjał oszczędności w sektorze transportu szacuje się na poziomie 26%, co wynika głównie ze znacznego wzrostu związanego z przeniesieniem na inne gałęzie transportu [2], zgodnie ze średniookresowym przeglądem Białej Księgi Transportu [3].

Wydajność energetyczna jest pierwszą i najważniejszą kwestią kontrolowania i ograniczania zapotrzebowania na energię, choć konkretne działania są wymagane zarówno po stronie konsumentów energii, jak i jej dostawców. „Dotychczasowy Biznes” nie jest właściwą odpowiedzią.

W przypadku sektora transportu niezbędne jest pełne i spójne podejście dotyczące różnych partnerów, w tym producentów, kierowców, dostawców paliw, czy planistów infrastruktury.

Transport

Transport odgrywa główną rolę w gospodarce europejskiej i jako taki odpowiada za prawie 20% łącznego zużycia energii. 98% energii używanej w tym sektorze to energia pochodząca z paliwa kopalnianego. Z uwagi na to, iż transport jest również najszybciej rozwijającym się sektorem w zakresie zużycia energii, jest on

głównym źródłem gazów cieplarnianych i zależności od importu paliw kopalnianych. Ważne jest zatem wykorzystanie potencjału zwiększenia wydajności energetycznej w tym sektorze. Potencjał wynika w szczególności z zapewnienia wydajności paliwowej samochodów, rozwoju rynku czystszych pojazdów i zwiększenia wydajności systemu transportu miejskiego, kolejowego, żeglugi czy lotniczego, jak również zmianę zachowań transportowych. „Co-modality”, tj. wydajne wykorzystywanie rozmaitych gałęzi transportu da w efekcie optymalne wykorzystanie zasobów, w tym energii. Promocja żeglugi przybrzeżnej i autostrad morskich, jak również innych, bardziej przyjaznych środowisku i energooszczędnych gałęzi przyczyni się do zwiększenia wydajności energetycznej.

Z uwagi na bezpośredni związek pomiędzy wydajnością energetyczną a emisją CO₂, wiele z tego potencjału może być zrealizowane poprzez nowe środki, obejmujące legislację celem zapewnienia, że osiągnięte zostanie niezbędne ograniczenie emisji CO₂. Komunikat Komisji o zrewidowanej, długookresowej strategii na rzecz redukcji CO₂, pochodzącego z samochodów, wychodzącej poza obecnie stosowane dobrowolne zobowiązania będzie przyjęty przed końcem 2006 r. Dzięki niemu osiągnięty będzie cel Wspólnoty, a mianowicie emisja na poziomie 120 g CO₂/km do 2012 r. poprzez pełne i spójne podejście, obejmujące zainteresowanych partnerów, władze oraz inne instrumenty (np. czynnik CO₂ w podatkach związanych z samochodami osobowymi (COM(2005)261).

Komisja będzie kontynuować wysiłki celem rozwoju rynków czystszych, inteligentniejszych, bezpieczniejszych i energooszczędnych pojazdów poprzez zamówienia publiczne i zwiększenie świadomości społeczeństwa. W coraz większym stopniu wykorzystywane będą technologie informatyczne i łączności, aby zwiększyć wydajność energetyczną pojazdów [4]. Istnieje potrzeba ograniczenia zbędnego zużycia energii wynikającego z niewydolnego transportu miejskiego. Uznając odpowiedzialność władz lokalnych i regionalnych, Komisja – w ramach oczekiwanej Zielonej Księgi o transporcie miejskim, proponuje wspólne rozwiązania oparte na konkretnych, sprawdzonych już środkach, włączając w to – w miarę potrzeby – opłaty za użytkowanie infrastruktury i kongestię. Nowe podejście ma zachęcić do wykorzystania transportu publicznego, wspólnego użytkowania samochodów, czy gałęzi transportu „niesamochodowego” i telekomunikacji w miastach Europy. Takie wspólne rozwiązania uwzględnią Tematyczną Strategię na rzecz Środowiska Miejskiego [5], jak również doświadczenia zdobyte w ramach inicjatywy CIVITAS (program w ramach Ramowego Programu Badań i Rozwoju, mający pomóc miastom osiągnąć bardziej zrównoważony, czysty i energooszczędny system transportu miejskiego).

Mając na uwadze zwiększenie wydajności energetycznej w innych gałęziach transportu, Komisja rozważy zastosowanie instrumentów rynkowych w sektorze żeglugi, a w następstwie ostatniego komunikatu dotyczącego zmian klimatycznych i lotnictwa [6] proponuje środki dla sektora lotnictwa, takie, jak np. włączenie sektora do Programu Handlu Emisją, przy uniknięciu tworzenia zagrożenia dla konkurencyjności tych sektorów. Promowana bę-

dzie wydajność energetyczna w transporcie kolejowym poprzez pełne wdrożenie właściwych rozwiązań prawnych do 2007 r.

Odnosnie opodatkowania pojazdów, Komisja wzywa Radę do możliwie szybkiego przyjęcia propozycji wiążącej wysokość opodatkowania z emisją CO₂, i zachęca państwa członkowskie do wprowadzania takich modyfikacji w przypadku planowania reform swych systemów fiskalnych (COM(2005)261).

Proponowane środki – transport

- Środki obejmujące – w razie potrzeby, prawodawstwo, celem zapewnienia pełnego i spójnego podejścia, aby osiągnąć emisje na poziomie 120 g CO₂/km do 2012 r. Cel ten powinien być osiągnięty na bazie osiągnięcia emisji na poziomie 140 g CO₂/km poprzez dobrowolne porozumienia do roku 2008–2009.
- Wzmocnienie wysiłków na rzecz rozwoju rynków czystszych, inteligentniejszych, bardziej energooszczędnych i bezpieczniejszych pojazdów, w następstwie propozycji dyrektywy o promocji czystych pojazdów transportu drogowego (COM(2005)634) (2007–2012).
- Umocnienie ogólnoeuropejskich systemów informacji w czasie rzeczywistym o ruchu i podróżach (RTTI) oraz zarządzania ruchem (2007–2012).
- Wprowadzenie zachęt finansowych na rzecz rynkowego wdrożenia wydajnych pojazdów (2007).
- Zaproponowanie poprawionej dyrektywy definiującej wydajność paliwa samochodowego (1999/94/EC) (2007).
- Wydanie mandatu dla normy europejskiej i międzynarodowej o pomiarze oporu tocznego opony (2008).
- Zdefiniowanie minimalnych wymagań wydajności dla samochodowych systemów klimatyzacji (2007–2008).
- Zaproponowanie programu znakowania opon (2008).
- Uproszczenie dobrowolnych porozumień i zaproponowanie innych środków w zakresie monitorowania właściwego ciśnienia opon (2008–2009).
- Rozważenie obowiązkowego stosowania w nowych pojazdach systemów monitorowania ciśnienia w oponach (2008–2009).
- Przedłożenie Zielonej Księgi o transporcie miejskim proponującej wspólne rozwiązania oparte na konkretnych, sprawdzonych już środkach, w tym – w zależności od potrzeby, opłaty za wykorzystanie infrastruktury i kongestję (2007).
- Zaproponowanie zharmonizowania wymagań celem promowania wydajności paliwa w programach szkoleniowych dla kierowców i projektach wspierających (2008).
- Promowanie wydajności energetycznej w sektorze lotniczym poprzez SESAR – Projekt badawczy Zarządzania Ruchem Lotniczym w ramach Jednego Europejskiego Nieba (2007–2012).

- Zaproponowanie prawodawstwa obejmującego sektor lotniczy Programem Handlu Emisji w UE (koniec 2006 r.).
- Wykorzystanie potencjału do zoptymalizowania czyszczenia kadłubów okrętów (2007–2008).
- Wykorzystanie oszczędności ze stosowania przybrzeżnych systemów zasilania dla przycumowanych okrętów poprzez proponowane prawodawstwo (2008–2009).
- Promowanie żeglugi przybrzeżnej i autostrad morskich (2007–2012).
- Wdrożenie ram prawnych dla transportu kolejowego (2007).

Podsumowanie – działania na rzecz kolei

Plan działań na rzecz wydajności energetycznej tworzy podstawy do identyfikacji zadań jakie mają być dalej podejmowane przez sektor kolejowy. Zadania te mogą być zdefiniowane następująco:

- dalsze zwiększenie atrakcyjności transportu kolejowego w celu wzmocnienia przeniesienia międzygałęziowego na korzyść kolei;
- głębsze zaangażowanie w planowanie transportu miejskiego i publicznego;
- poprawa wydajności energetycznej przez:
 - lepsze zarządzanie zużyciem paliwem,
 - polepszony tryb prowadzenia pojazdów (szkolenie kierowców/maszynistów);
- wdrożenie prawodawstwa kolejowego – konkurencja napędzająca oszczędność energii.

Źr. CER

Literatura

- [1] Zielona Księga o Wydajności Energetycznej, „Robić Więcej za Mniej”, COM (2005) 265 final z 22.06 2005 r. W trakcie konsultacji publicznych dotyczących Zielonej Księgi otrzymano łącznie 241 odpowiedzi nt. działań we wszystkich sektorach energetycznych. (Dokument roboczy personelu Komisji (SEC(2006)693 z 29.05.2006).
- [2] Wuppertal Institute 2005, w oparciu o Mantzos (2003) i „Gospodarczą Ocenę Celów Redukcji Emisji w Sektorze na rzecz Zmiany Klimatu”, ECOFYS, marzec 2001. Dodatkowa informacja dostępna w raporcie końcowym Oceny Oddziaływania (CLWP: 2006/TREN/032), załącznik 4, lipiec 2006.
- [3] Komunikat Komisji dla Rady i Parlamentu Europejskiego, „Utrzymać Europę w Ruchu – Zrównoważona mobilność dla naszego kontynentu. Średniookresowy przegląd Białej Księgi Transportu”; COM(2006)314 final.
- [4] Komunikat nt. Inicjatywy Inteligentnego Samochodu (COM(2006)59 final) i 2. Komunikat nt. Bezpieczeństwa (COM(2005)431 final).
- [5] COM(2005)718 final.
- [6] COM(2005)459 final.