

Příprava podmínek pro rozšíření EU

**Indikátory pro integraci dopravy a životního prostředí
TERM 2002**

Shrnutí

**Vedoucí projektu:
Ann Dom
Wouter de Ridder
Evropská agentura pro životního prostředí**



Obálka a grafická úprava: EEA
Layout: Brandenburg a/s

Poznámka

Informace obsažené v této publikaci nemusí vždy vyjadřovat oficiální stanovisko Evropské komise či jiných institucí Evropských společenství. Evropská agentura životního prostředí a jiné fyzické či právnické osoby jednající jménem Agentury neodpovídají za možné způsoby použití informací obsažených v této zprávě.

Další podrobnější informace o Evropské unii lze získat v internetu na serveru Europa (<http://europa.eu.int>).

Katalogizační údaje se nacházejí na konci této publikace.

Lucemburk: Úřad pro úřední publikace Evropských společenství, 2002

ISBN 92-9167-537-7

© EEA, Kodaň, 2002

Ekologická výroba

Tato publikace byla vytištěna za dodržení nejvyšších ekologických standardů

Vytištěno v Dánsku — vytiskla firma Scanprint A/S

Certifikát ekologického systému řízení podle normy ISO 14001

Certifikát jakosti podle normy ISO 9001:2000

Registrováno u EMAS — licence č. DK- S-000015

Schváleno pro tisk s ekologickou značkou Nordic Swan, licence č. 541 055

Vytištěno na recyklovaném, bezchlorově běleném papíru.



Evropská agentura pro životní prostředí

Kongens Nytorv 6

DK-1050 Kodaň K

Dánsko

Tel: (45) 33 36 71 00

Fax: (45) 33 36 71 99

E-mail: eea@eea.eu.int

Internet: <http://www.eea.eu.int>

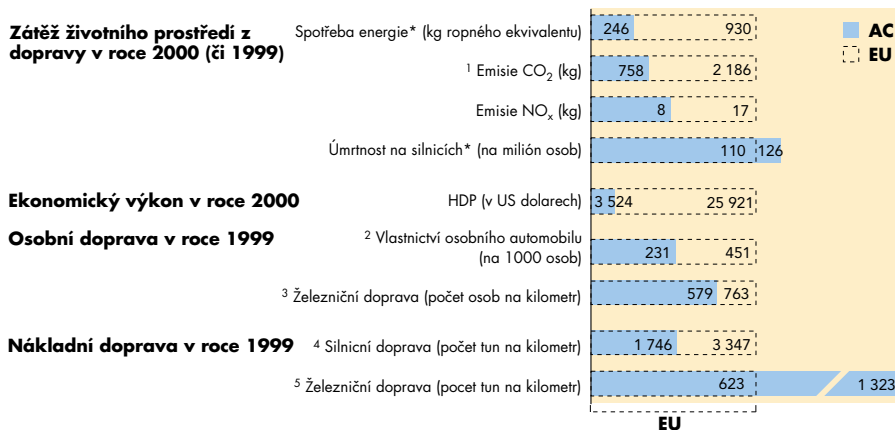
Kandidátské země — jiná výchozí pozice, ale trendy v dopravě jsou z hlediska udržitelnosti podobně nevyhovující jako v EU

V důsledku politické a ekonomické restrukturalizace došlo v kandidátských zemích (ACs) během uplynulého desetiletí k podstatným změnám v systému dopravy. Poté co objemy dopravy zaznamenaly na začátku devadesátých let následkem ekonomické recese významný pokles, začínají nyní v rámci současného oživení ekonomiky opět narůstat. Dělna přepravní práce (tržní podíl jednotlivých druhů dopravy) je sice v porovnání s EU stále ještě mnohem lepší, ale přesto je zde patrná silící orientace na silniční dopravu. Ve vývoji dopravy lze tedy v kandidátských zemích podobně jako v EU pozorovat odklon od cílů strategie udržitelného rozvoje, spočívajících například v oddělení křivek rostoucího ekonomického výkonu a růstu dopravy a v posunu od silniční dopravy k dopravě železniční, vodní a veřejné.

Spotřeba energie dopravou a s tím spojené emise skleníkových plynů jsou v kandidátských zemích v přepočtu na jednoho obyvatele stále tři až čtyřikrát nižší než v EU a emise oxidů dusíku jsou nižší zhruba o 50 %. Silniční a železniční síť je méně hustá, a proto zde také zatím nedošlo k tak výrazné územní fragmentaci. Tato situace se však velmi rychle mění.

Podobně jako v EU narůstají i v kandidátských zemích emise skleníkových plynů z dopravy a spotřeba energie. V průběhu uplynulých deseti let se zdvojnásobila délka dálnic, čímž došlo k rozšíření fragmentace půdy. Používaná motorová vozidla jsou v průměru o čtyři až pět let starší, což znamená, že se kandidátské země v zavádění čistších technologií a paliv v porovnání s EU opožďují o několik let. Z příkladu poklesu emisí určitých polutantů (například NO_x) je zřejmé, že se kandidátské země snaží tuto mezeru danou méně vyspělými technologiemi překlenout. Kvalita ovzduší měst však zůstává nadále špatná. Rychlý růst dopravy je jen stěží vyrovnáván optimalizací bezpečnostních opatření motorových vozidel a infrastruktury; roční úmrtnost na silnicích se nyní v kandidátských zemích ustálila na přibližně 21 000 v porovnání s 41 000 v EU.

Graf 1 Poměr zátěže na životní prostředí, HDP a přepravního výkonu mezi kandidátskými zeměmi a EU (absolutní hodnoty), vyjádřeno v přepočtu na jednoho obyvatele



Poznámky: * Údaj se vztahuje k roku 1999.

¹ Do údajů o kandidátských zemích nejsou zahrnuty Kypr, Malta a Turecko.

² Do údajů o kandidátských zemích nejsou zahrnuty Bulharsko a Turecko.

³ Do údajů o kandidátských zemích nejsou zahrnuty Estonsko a Turecko.

⁴ Do údajů o kandidátských zemích nejsou zahrnuty Bulharsko, Kypr, Malta, Slovenská republika a Turecko.

⁵ Do údajů o kandidátských zemích není zahrnuto Turecko.

Zdroje: IEA, 2001a; EEA, 2002a-e and EMEP, 2002; UNECE, 2001a-b; Eurostat, 2002a; Světová banka, 2002

Současné politické strategie upřednostňují rozvoj infrastruktury a technologií spolu s regulací paliv; integrovanější přístup dosud chybí

V průběhu posledních desetiletí zaměřila EU svou politiku dopravy a životního prostředí především na investice do infrastruktury (např. transevropská dopravní síť (TEN-T)) a na ekologickou legislativu a bezpečnostní předpisy. Podobný vývoj se projevuje také v kandidátských zemích, zejména proto, že pro ně je integrace *acquis* EU nezbytným vstupním předpokladem. Indikátory uvedené v této zprávě již ukazují úspěchy plynoucí z předvstupního zavedení norem EU pro motorová vozidla a paliva a uplatňování ekologických a bezpečnostních standardů v kandidátských zemích.

Kvalitní síť dopravní infrastruktury je nezbytná jak pro společnost a hospodářství tak i pro budoucí integraci kandidátských zemí do EU. Jednu z klíčových priorit společné dopravní politiky proto představuje další rozvoj transevropské sítě TEN-T a její prodloužení na východ. Dosud však nebylo provedeno strategické posouzení vlivu této sítě a jejího prodloužení na životní prostředí ani jejího ekonomického a společenského přínosu či dopadu.

Údaje o investicích do infrastruktury jsou staršího data, ale z aktuálních číselných údajů o financování mezinárodními bankami vyplývá, že výstavbě silnic je v současné době dáována vyšší priorita než rozvoji železniční sítě. To by mohlo znamenat, že železniční doprava, jež v minulosti sehrála významnou roli v rozvoji dopravního systému kandidátských zemí, bude nadále ztrácet svou důležitou pozici.

V nedávné době se v EU začaly prosazovat doplňkové politické strategie usilující o omezení růstu sektoru dopravy

a zkvalitnění dělby přepravní práce. Tyto strategie zahrnují internalizaci externích nákladů, dobrovolné dohody s průmyslem, revitalizaci železniční dopravy a vnitrozemských vodních cest, stanovení úkolů a cílů, zlepšení koordinace v oblasti prostorového plánování a využití strategického posouzení vlivu na životní prostředí při plánování infrastruktury. V EU byl v těchto oblastech zaznamenán částečný úspěch. Kandidátské země by mohly zkušenosti načerpaných Evropskou unií při prosazování těchto poměrně nových nástrojů využít.

Od Cardiffského summitu v roce 1998 vyvinulo sedm členských států EU národní strategie pro integraci dopravy a životního prostředí a sedm států zavedlo či právě zavádí národní monitorovací systémy založené na indikátorech. Rada pro dopravu vyzvala rovněž budoucí členské země, aby přijaly integrační principy EU. Národní strategie pro integraci a monitorovací systémy založené na indikátorech však v kandidátských zemích dosud chybějí.

Pozadí a kontext TERMu

Tento dokument je po předchozích zprávách TERM 2000 a TERM 2001 v pořadí třetí zprávou založenou na indikátorech, která vznikla v rámci mechanismu zpravodajství o dopravě a životním prostředí (TERM). Poprvé zahrnuje údaje o kandidátských zemích (ACs) a porovnává trendy v těchto zemích s aktuálním vývojem v EU.

Hlavním úkolem TERMu je monitorovat úspěšnost a efektivitu integračních strategií pro dopravu a životní prostředí na základě klíčového souboru indikátorů. Indikátory TERMu byly vybrány a uspořádány tak, aby pokrývaly sedm hlavních otázek:

1. Snižuje se zátěž životního prostředí z dopravy?
2. Zvládneme již úspěšněji poptávku v dopravě a dělbu přepravní práce?
3. Zkvalitňuje se koordinace v oblasti prostorového a dopravního plánování za účelem vyváženějšího poměru mezi poptávkou v dopravě a její přístupností?
4. Dokážeme již lépe využívat stávajících kapacit dopravní infrastruktury a směřujeme k vyváženějšímu intermodálnímu dopravnímu systému?
5. Jsme již na cestě ke spravedlivějšímu a účinnějšímu cenovému systému, jež zaručí internalizaci externích nákladů?
6. Jak rychle dochází k zavádění čistších technologií a s jakou účinností jsou používána motorová vozidla?
7. S jakou účinností jsou nástroje managementu a monitorování životního prostředí využívány v procesu tvorby ekologické politiky a politického rozhodování?





Tyto otázky — vyjma otázky 3, k níž chybí dostatečné množství údajů — vytvářejí strukturní rámec pro prezentaci základních trendů a informací v následující části shrnutí.

Několik klíčových informací

Podobně jako předchozí zprávy vyhodnocuje také TERM 2002 sady indikátorů s přihlédnutím k plnění stávajících 'integračních' úkolů a cílů *. Tyto cíle byly vytýčeny ve strategických dokumentech EU jako např. 6. akčním programu životního prostředí (6EAP), společné dopravní politice, strategii udržitelného rozvoje EU a různých směrnicích o životním prostředí a dopravě.

* Popis souvisejících dokumentů dopravní a ekologické politiky se nachází na straně 17.

Symbole uvedené u každého indikátoru mají s pomocí následujících všeobecných vysvětlivek poskytnout výstižné hodnocení trendu indikátoru v kandidátských zemích:

-  pozitivní trend, směřující ke splnění politického úkolu či cíle
-  určitý pozitivní vývoj, avšak spíše nedostačující ke splnění politického cíle popř. smíšený trend v rámci indikátoru
-  nepříznivý trend, znamenající odklon od politického úkolu či cíle
-  vyhodnocení trendu je nemožné vzhledem k neúplnosti dat nebo chybějícímu politickému cíli.

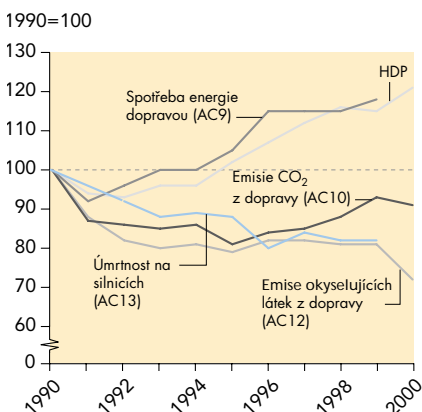
Snižuje se zátěž životního prostředí z dopravy (1)?

- ☹ Spotřeba energie dopravou se rychle zvyšuje, a to zejména v důsledku růstu silniční dopravy
- ☹ Emise CO₂ z dopravy v kandidátských zemích na začátku devadesátých let poklesly, nyní se však úměrně rostoucím objemům dopravy zvyšují
- ☹ Emise látek znečišťujících ovzduší z dopravy v kandidátských zemích na začátku devadesátých let poklesly a od této doby je lze považovat za stabilní
- ☹ Kvalita ovzduší měst se zlepšuje, ale obyvatelstvo měst je stále vystavováno hladinám znečištění, které představují zdravotní riziko
- ☹ Úmrtnost na silnicích v kandidátských zemích na začátku devadesátých let poklesla, v současné době však počet obětí nehod činí okolo 21 000 ročně

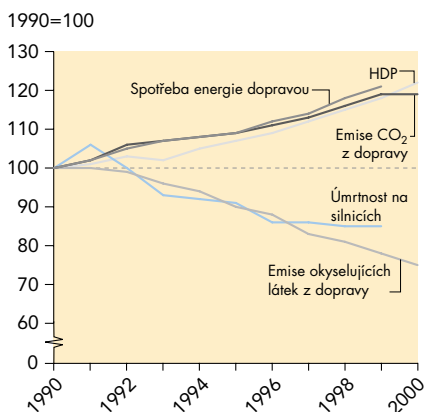
Zátěž životního prostředí z dopravy v kandidátských zemích (ACs) a 15 zemích EU (EU-15) v období 1990–2000

Graf 2

Kandidátské země



Členské státy EU



Poznámky: Spotřeba energie zahrnuje silniční a železniční dopravu, vnitrostátní a mezinárodní leteckou dopravu, říční dopravu, ropovody a nespécifikované druhy přepravy (do počtu AC-9 nejsou zahrnuty pobaltské státy a Slovinsko vzhledem k chybějícím údajům pro roky 1990 a 1991). Údaje o emisích zahrnují všechny druhy dopravy kromě mezinárodní letecké dopravy a námořní lodní dopravy; do počtu AC-10 nejsou zahrnuty Kypr, Malta a Turecko, do počtu AC-12 není zahrnuta Malta.

Zdroje: IEA, 2001a; EEA, 2002a-e a EMEP, 2002; UNECE, 2001b; Eurostat, 2002a; Světová banka, 2002.

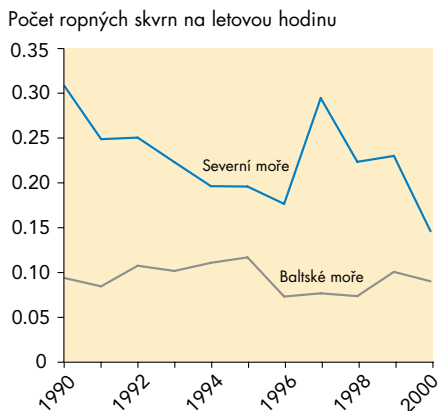
Snižuje se zátěž životního prostředí z dopravy (2)?

- ☹ Zábor půdy dopravní infrastrukturou se zvyšuje
- ☹ Fragmentace půdy je v kandidátských zemích v porovnání s EU nižší, ale roste úměrně rozvíjející se infrastruktuře
- ☹ Rozšiřováním sítě infrastruktury se zvětšuje negativní vliv na vymezené přírodní lokality
- ☹ Počet zaznamenaných případů ilegálního vypouštění ropy z lodí zůstává v Baltském moři stabilní, zatímco v Černém moři není vypouštění monitorováno
- ☹ Množství motorových vozidel s končící životností a použitých pneumatik má v dohledné době podstatně narůstat

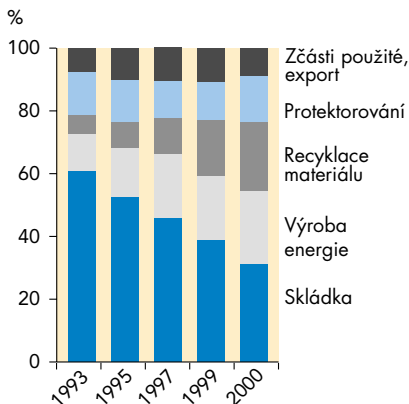
Graf 3

(a) Počet zaznamenaných ropných skvrn za rok v přepočtu na letovou hodinu v Baltském a Severním moři a (b) nakládání s odpadními pneumatikami v EU+3

(a)



(b)



Poznámky: Údaj EU+3 se vztahuje na EU a Island, Lichtenštejnsko a Norsko. Údaje v procentech se zakládají na počtu tun pneumatik.

Zdroje: Helsinská konvence (<http://www.helcom.fi/>); Bonnská dohoda (<http://www.bonnagreement.org/>); ETRA, 2002.

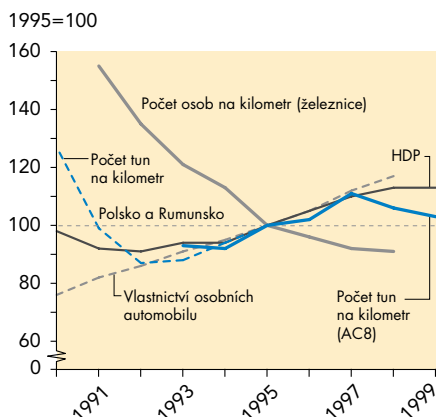
Zvládáme již úspěšněji poptávku v dopravě a dělbu přepravní práce?

- ☺ Intenzita nákladní dopravy (počet tun na kilometr na jednotku ekonomické aktivity) v kandidátských zemích klesá, je však nadále v průměru pětkrát vyšší v porovnání s EU
- ☹ Nákladní doprava se v kandidátských zemích přesouvá na silnice, ale podíl železniční dopravy je ve srovnání s EU stále podstatně vyšší
- ❓ Osobní doprava se v kandidátských zemích zvyšuje, údaje však nelze pro neúplnost kvantifikovat
- ☹ Osobní doprava se přesouvá na dopravu silniční a leteckou, ale podíl železniční dopravy v kandidátských zemích dosud výrazně přesahuje průměr EU

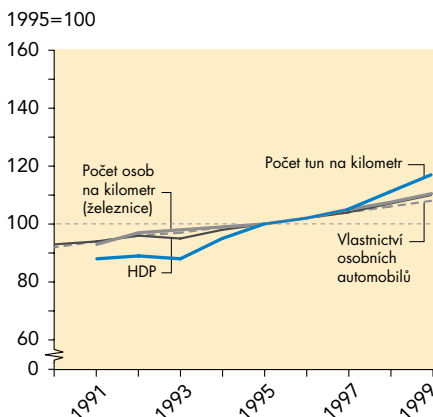
Objemy dopravy, HDP a vlastnictví osobních automobilů v období 1990–99

Graf 4

Kandidátské země



Členské státy EU



Poznámky: HDP je uveden v cenách aktuálních pro rok 1995. Nákladní doprava zahrnuje silniční, železniční a říční dopravu. Údaje o kandidátských zemích se vztahují na Českou republiku, Estonsko, Maďarsko, Lotyšsko, Litvu, Polsko, Rumunsko a Slovinsko. Osobní doprava (EU) zahrnuje osobní motorová vozidla, autobusy MHD a cestovní autobusy, železnici, tramvaj/metro a vnitrostátní leteckou dopravu v rámci Evropy a mimo ni. Údaje o silniční osobní dopravě v kandidátských zemích jsou spíše ojedinělé; vlastnictví osobního automobilu funguje jako zástupný indikátor.

Zdroje: UNECE, 2001a; Eurostat, 2002a; Světová banka, 2002.

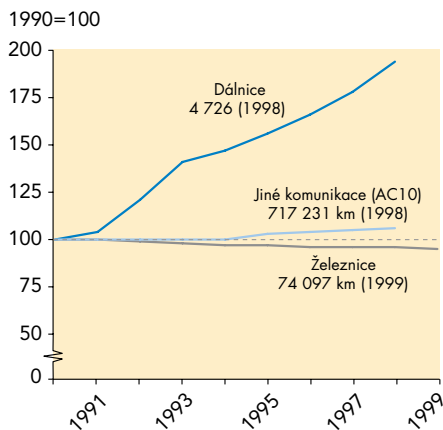
Dokážeme již lépe využívat stávajících kapacit dopravní infrastruktury a směřujeme k vyváženějšímu intermodálnímu dopravnímu systému?

- ② Délka dálnic se za posledních deset let téměř zdvojnásobila, hustota silniční sítě je však v kandidátských zemích stále nižší než v EU
- ② Z omezeného množství údajů o investicích je zřejmé upřednostňování investic do silniční dopravy

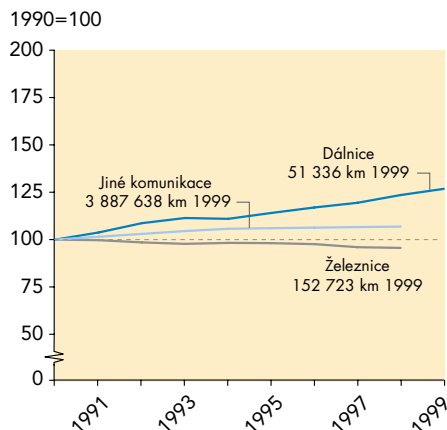
Graf 5

Trendy v délce dopravní infrastruktury v kandidátských zemích a EU v období 1990–99

Kandidátské země



Členské státy EU



Poznámky: Údaje o silničních komunikacích, vyjma dálnic, se týkají AC-10 (kromě České republiky, Estonska a Turecka). Délka ropovodů a vnitrozemských vodních cest zůstala víceméně stabilní a nebyla proto graficky znázorněna.

Zdroj: UNECE, 2001a (a Eurostat, 2002a pro doplnění chybějících údajů).

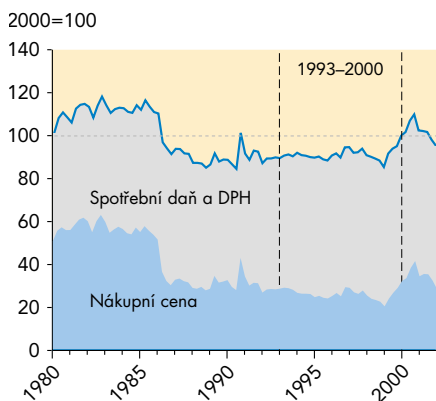
Jsme již na cestě ke spravedlivějšímu a účinnějšímu cenovému systému, jež zaručí internalizaci externích nákladů?

- ❓ Externí náklady dopravy v kandidátských zemích ještě nebyly kvantifikovány
- ☹️ V kandidátských zemích je zatím v platnosti jen několik nástrojů pro internalizaci
- ☹️ Vývoj cen paliv nepřispívá k upřednostňování druhů dopravy úsporných z hlediska spotřeby paliv

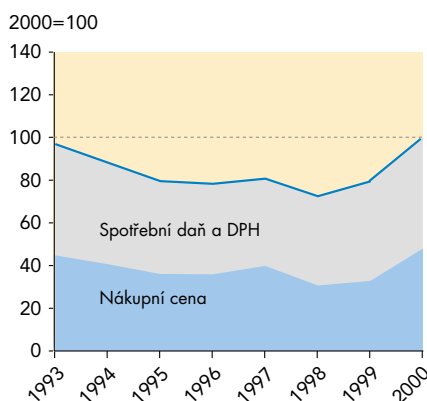
Vážená průměrná nákupní cena paliv (EU) a motorové nafty (AC), DPH a spotřební daně

Graf 6

Čtyři kandidátské země



Členské státy EU



Poznámka: Graf EU se vztahuje na váženou průměrnou cenu bezolovnatého benzínu a motorové nafty, založenou na prodejních číslech. Vzhledem k tomu, že pro kandidátské země (Českou republiku, Maďarsko, Polsko a Turecko) nejsou taková čísla k dispozici, je v grafu znázorněna pouze motorová nafta. Je rovněž nutné vzít v úvahu časový rozdíl mezi oběma grafy.

Zdroje: IEA, 2001b; Eurostat, 2002b.

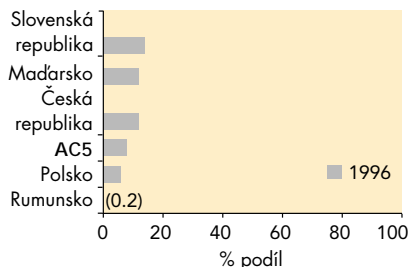
Jak rychle dochází k zavádění čistších technologií a s jakou účinností jsou používána motorová vozidla?

- ❓ Pro kandidátské země nejsou k dispozici žádné údaje o energetické účinnosti; v EU došlo u všech druhů dopravy vyjma železniční k určitému zlepšení
- ❓ Pro kandidátské země nejsou k dispozici žádné údaje o specifických emisích (emise látek znečišťujících ovzduší na dopravní jednotku) z motorových vozidel; u emisí ze silničních motorových vozidel v EU byl zaznamenán významný pokrok
- ☹️ Používaná motorová vozidla v kandidátských zemích jsou v průměru o čtyři až pět let starší v porovnání s EU
- 😊 Zlepšuje se zavádění norem pro motorová vozidla a paliva, ale podíl vozidel vybavených katalyzátory je v kandidátských zemích stále nízký

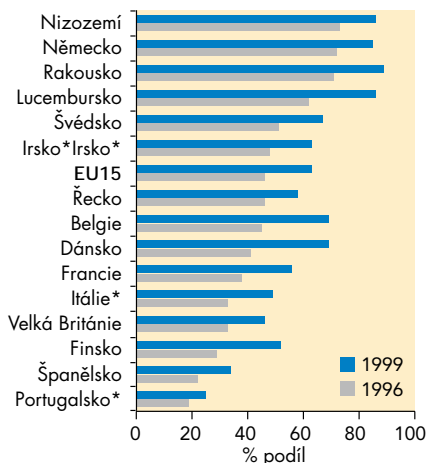
Graf 7

Celkové procento vozidel s benzínovým motorem vybaveným katalyzátorem v kandidátských zemích (1996) a EU (1996 a 1999)

Kandidátské země



Členské státy EU



Poznámka: Údaje o Irsku, Itálii, Velké Británii a Portugalsku se vztahují k období 1996–98 namísto 1996–99.

Zdroje: Eurostat, 2002a; REC, 1998; UNECE, 2001a.

S jakou účinností jsou nástroje managementu a monitorování životního prostředí využívány v procesu tvorby ekologické politiky a politického rozhodování?

- ☹ V kandidátských zemích chybí integrovaná strategie dopravy a životního prostředí
- ☹ K institucionální spolupráci v kandidátských zemích sice dochází, ale ve většině případů není formalizována
- ☹ Kandidátské země neprovádějí monitorování integrace ekologických otázek do svých koncepcí dopravní politiky
- ☹ V několika kandidátských zemích existují zákonné požadavky strategického posouzení vlivu na životní prostředí, ale uplatnění v sektoru dopravy se omezuje na pilotní iniciativy

Přehled nástrojů integrace managementu v kandidátských zemích

Tabulka 1

	Integrovaná strategie T&E	Institucionální spolupráce	Monitorování T&E	Strategické posouzení vlivu na životní prostředí
Bulharsko		✓		✓
Kypr				
Česká republika		✓		✓
Estonsko		✓		
Maďarsko				
Lotyšsko		✓*		
Litva		✓*	UD	
Malta				
Polsko	✓		UD	✓
Rumunsko				
Slovensko	✓	✓		✓
Slovinsko			UD	
Turecko				

Poznámky: ✓ Přijato, realizováno nebo prováděno.
 UD Zavádí se.
 * Ustanoveny pouze přechodné pracovní skupiny.

Zdroje: EEA, 2001b; REC, 2001.

Další kroky

Jak je patrné z obsahu této zprávy, chybějí u některých indikátorů důležité údaje a mezi údaji zaznamenanými jednotlivými mezinárodními organizacemi navíc existují velké nesrovnalosti. Tyto nedostatky jsou v případě kandidátských zemí markantnější, ale ani statistiky současných členských států EU často nejsou úplné nebo příliš kvalitní. Pro zlepšení kvality dat a jejich porovnatelnost je zapotřebí koordinovaného postupu různých mezinárodních organizací. Jednotlivé země musejí také zkvalitnit postupování svých údajů těmto organizacím a věnovat větší úsilí práci s daty v oblasti železniční a vodní dopravy, letecké dopravy a nemotorizovaných druhů dopravy (pěší doprava, cyklistika).

Za jeden z dalších nedostatků je považována absence jednoznačných politických úkolů nebo cílů, na jejichž pozadí by trendy indikátorů mohly být vyhodnocovány. V některých případech je diskutabilní také aplikovatelnost současných politických cílů EU u budoucích nových členských zemí. Komunikace o ekologických cílech sektoru, která byla ohlášena v rámci Bílé knihy společné dopravní politiky, by mohla představovat vhodné fórum pro projednávání takových otázek.

Vzhledem k širokému geografickému pokrytí TERMu a omezenému množství stávajících zdrojů bude možná zapotřebí další práci v zájmu upřednostnění práce s údaji a hodnocení zaměřit na méně rozsáhlou skupinu indikátorů a omezit frekvenci podávání informací.

Stránky s údaji o indikátorech TERMu tvoří referenční informační systém této zprávy a mohou být staženy z webové stránky EEA:
http://themes.eea.eu.int/Sectors_and_activities/transport/indicators

Dokumenty související s politikou dopravy a životního prostředí

Třemi hlavními politickými dokumenty Evropské komise vztahujícími se ke zprávě TERM jsou:

1. Strategie udržitelného rozvoje (SDS)
2. 6. akční program životního prostředí (6EAP)
3. Bílá kniha společné dopravní politiky (CTP)

Následuje stručný přehled priorit vytyčených jednotlivými politickými dokumenty, které se týkají dopravy, životního prostředí a zároveň rozšíření EU.

SDS Podle této strategie by měly být kandidátské země aktivně zapojeny do prosazování strategie udržitelného rozvoje. Jednou z priorit této strategie je 'zajištění udržitelné dopravy'. V závěrech Summitu, na němž byla tato strategie přijata, je zdůrazněno, že právě trvale udržitelný systém dopravy by měl pomoci při řešení problematiky spojené s rostoucími objemy dopravy.

6EAP Hlavními úkoly 6. akčního programu životního prostředí jsou:

- úplná implementace *acquis* životního prostředí;
- přijetí politických strategií a přístupů, které umožňují trvale udržitelný rozvoj, a to např. podporou strategického posouzení vlivu na životní prostředí (SEA) a převedením ekologických cílů a politiky na jiné orgány státní správy;
- podpora alternativních druhů dopravy namísto dopravy silniční, např. způsobem financování ze strany Společenství;
- důkladnější plánování silniční dopravy, prosazující nové postupy šetrnější k životnímu prostředí měst a přírody.

CTP Prioritami Bílé knihy jsou:

- úplná implementace dopravního *acquis*;
- napojení infrastruktury kandidátských zemí na země EU a další rozvoj infrastruktury kandidátských zemí;
- plné využití stávající dobře vyvinuté železniční sítě a know-how za účelem vyvážené dělby přepravní práce v rozšířené Evropě.

Souhrnné informace o cílech a stavu procesu rozšíření lze najít na adrese http://europa.eu.int/comm/enlargement/index_en.html

Evropská agentura životního prostředí

Příprava podmínek pro rozšíření EU
Indikátory pro integraci dopravy a životního prostředí
TERM 2002
Shrnutí

Lucemburk: Úřad pro úřední publikace Evropských společenství
2002 — 20pp. — 14.8 x 21 cm
ISBN 92-9167-537-7