

Euroopa Liidu laienemise lävel

Transpordi ja keskkonnakaitse kompleksindikaatorid
TERM 2002

Kokkuvõte

Projektijuhid:
Ann Dom
Wouter de Ridder
Euroopa Keskkonnaagentuur



Kaane kujundus: EEA
Disain: Brandenburg a/s

Märkus

Käesoleva publikatsiooni sisu ei kajasta tingimata Euroopa Komisjoni või teiste Euroopa ühenduste institutsioonide ametlike seisukohti. Euroopa Keskkonnaagentuur ega ükski tema nimel esinev füüsiline või juriidiline isik ei ole seaduslikult vastutav raportis esitatud informatsiooni väärkasutuse eest.

Euroopa Liidu kohta saab põhjalikumalt informatsiooni Internetist. Euroopa serveri aadress on <http://europa.eu.int>.

Katalogiseerimiseks vajalik info on selle publikatsiooni lõpus.

Luxembourg: Euroopa Ühenduste ametlike väljaannete talitus, 2002

ISBN 92-9167-538-5

© EEA, Copenhagen, 2002

Keskkonnamärgitud toodang

Käesolev trükitud on trükitud vastavalt kõige kõrgematele keskkonnanormidele.

Trükitud Taanis Scanprint A/Si poolt

Keskkonnatõend: ISO 14001

Kvaliteeditõend: ISO 9001: 2000

EMAS registreeritud – litsents nr DK-S-000015

Kinnitatud trükkimiseks Põhjamaade Luige keskkonnamärgiga, litsents nr 541 055

Trükitud taaskasutatavale kloorivabale paberile.



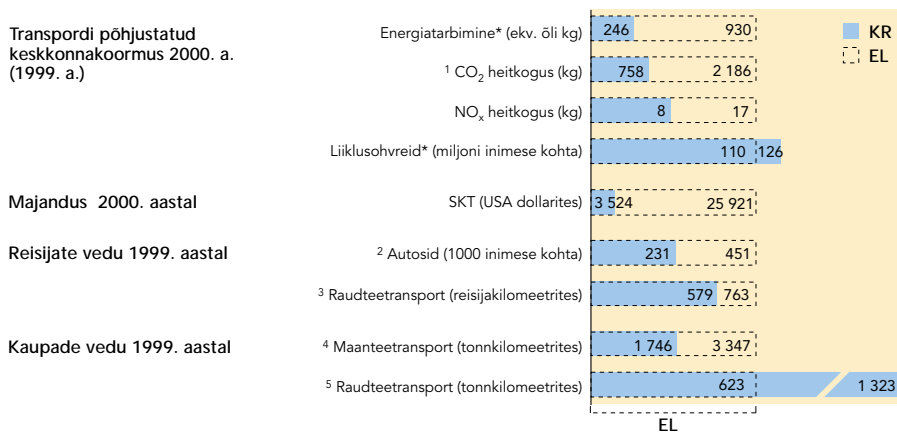
Euroopa Keskkonnaagentuur
Kongens Nytorv 6
DK-1050 Copenhagen K
Taani
Tel: (45)33 36 71 00
Faks: (45)33 36 71 99
E-post: eea@eea.eu.int
Internet: <http://www.eea.eu.int>

Kandidaatriikidel (KR) on küll erinev lähtepositsioon võrreldes liikmesriikidega, kuid nad liiguvad kiiresti Euroopa Liidu keskkonnakahjuliku transpordimajanduse suunas

Viimase kümne aasta poliitilised ja majanduslikud muudatused kandidaatriikides on oluliselt muutnud ka nende transpordisüsteeme. Transpordivahendite hulk vähenes märkimisväärselt majanduslanguse ajal 90ndate alguses. Üheskoos majanduselu paranemisega kasvab praegu järjepidevalt ka transpordivahendite arv. Kuigi erinevate transpordiliikide turuosade lõikes on üldpilt praegu veel märksa parem kui Euroopa Liidus, areneb kõige enam maanteetransport. Sarnaselt Euroopa Liidule liiguvad kandidaatriikide transpordi arengusuunad kaugemale säästva arengu strateegia eesmärkidest. See tähendab, et vastupidiselt strateegia eesmärkidele on transpordi areng seotud majandusarenguga ning eelistatakse maanteetransporti raudtee-, vee- ja ühistranspordile.

Transpordi energiatarbimine ja vastavate kasvuhoonegaaside heide ühe inimese kohta kandidaatriigis on praegu veel kolm-neli korda väiksem kui Euroopa Liidus. Lämmastikoksiidide heitkogus ühe inimese kohta on kandidaatriigis umbes 50 % väiksem kui Euroopa Liidus. Maantee- ja raudteevõrk on hõredam ja nende riikide territoorium seega teedega vähem tükeldatud. Aga olukord muutub kiiresti.

Energiatarbimine ning transpordist põhjustatud kasvuhoonegaaside heitkogused kasvavad nii kandidaatriikides kui Euroopa Liidus. Maanteed üldpikkus on viimase 10 aasta jooksul kahekordistunud, mis on suurendanud maa killustamist. Autopark on keskmiselt 4–5 aastat vanem, seega jäävad kandidaatriigid Euroopa Liidust mitu aastat maha puhtamate tehnoloogiate ja kütuste kasutamise osas. Mõnede saasteainete heide vähenemine (näit. NO_x) näitab, et kandidaatriigid on vähendamas tehnoloogiaalast mahajäämust. Linnaõhu kvaliteet on aga endiselt halb. Üha enam tühistab liikluse suurenemine kõik pingutused, mida tehakse autode ja infrastruktuuri ohutuse parandamiseks ning liiklusohvrite arv on kandidaatriikides jäänud püsima umbes 21 000 ohvrile aastas võrreldes Euroopa Liidu 41 000 ohvriga.

Joonis 1 Kandidaatriikide ja ELi keskkonnakoormuste, SKT ja transpordi võrdlus (absoluutarvudes ühe inimese kohta)


Märkused: * Andmed 1999. aasta kohta.

1 Küprose, Malta ja Türgi andmeid pole arvestatud kandidaatriikide andmete hulka.

2 Bulgaaria ja Türgi andmeid pole arvestatud kandidaatriikide andmete hulka.

3 Eesti ja Türgi andmeid pole arvestatud kandidaatriikide andmete hulka.

4 Bulgaaria, Küprose, Malta, Slovaki ja Türgi andmeid pole arvestatud kandidaatriikide andmete hulka.

5 Türgi andmeid pole arvestatud kandidaatriikide andmete hulka.

Allikad: IEA, 2001a; EEA, 2002a-e ja EMEP, 2002; UNECE, 2001a-b; Eurostat, 2002a; Maailmapank, 2002

Praegune poliitika eelistab infrastruktuuri arendamist, tehnoloogia ja kütuse regulatsiooni; terviklikum lähenemine pole veel levinud

Viimastel aastakümnetel on Euroopa Liit oma transpordi- ja keskkonnapoliitikas põhiliselt rõhunud infrastruktuuri investeringutele (näit. üle-euroopaline transpordivõrk TEN-T) ning ohutuse ja keskkonnakaitse alastele eeskirjadele. Sama suundumust on märgata kandidaatriikides, mille üle pole ka põhjust imestada, sest Euroopa Liidu õiguse integreerimine riiklikusse on ühinemise eelduseks. Käesolevas aruandes toodud indikaatorid viitavad Euroopa Liidu sõidukite-, kütuse-, keskkonna- ja ohutusalaste standardite varajase juurutamise plussidele kandidaatriikides.

Kvaliteetne transpordi infrastruktuur on väga oluline ühiskonna ja majanduse jaoks ning kandidaatriikide liitumisel Euroopa Liiduga. Selletõttu on TEN-T areng ja selle laiendamine itta üks Euroopa Liidu transpordipoliitika prioriteete. TEN-T ja selle idasuunalise laiendamise osas pole tehtud ühtegi strateegilist keskkonnahinnangut, samuti pole hinnatud selle transpordivõrgu majanduslikku ega sotsiaalset kasu ja mõju.

Andmed infrastruktuuri tehtud investeringute kohta on vananenud. Värsked andmed rahvusvaheliste pankade kapitalimahutuste kohta näitavad, et maanteedehitamist eelistatakse raudtee arendamisele. See näitab, et on oht raudteetranspordi osa veelgi suuremaks vähenemiseks peagi ühinevate riikide transpordisüsteemides.

Viimasel ajal on Euroopa Liidus tekkinud uus suund, mille eesmärk on ohjeldada liikluse kasvu ja parandada erinevate transpordiliikide osakaalu üldpilti. Siia kuuluvad kaudsete kulude arvestamine, vabatahtlikud lepingud tööstusettevõtetega, raudtee- ja siseveeteede transpordi elavdamine, eesmärkide püstitamine, parem koordineerimine koos ruumiplaneerimisega ja strateegiliste keskkonnavalaste hinnangute kasutamine infrastruktuuri planeeringutes. Euroopa Liidus on nendes küsimustes märgata

mõningast edasiminekut. Kandidaatriigid võiksid Euroopa Liidult nende suhteliselt uute meetmete osas kogemusi omandada.

Alates 1998. aastal peetud Cardiffi tippkohtumisest on seitse Euroopa Liidu liikmesriiki välja töötanud riikliku transpordi- ja keskkonnastrateegia. Seitse riiki on loonud või loomas riiklikku indikaatoritel põhinevat seiresüsteemi. Transpordinõukogu on ka tulevasi liikmesmaid üles kutsunud ELi integratsiooni põhimõtteid rakendama. Kandidaatriikides selliseid riiklikke komplekseid strateegiaid ja indikaatoripõhiseid seiresüsteeme veel pole.

Taustainfo TERMi kohta

See on kolmas indikaatoritel põhinev aruanne TERMi raames (transpordi- ja keskkonnaalase aruandluse vahend) ning esimest korda on kaasatud ka kandidaatriigid. Aruandes võrreldakse neis esinevaid suundumusi Euroopa Liidu omadega.

TERMi peaeesmärk on jälgida transpordi ja keskkonna kompleksstrateegiate arengut ja tõhusust põhiliste indikaatorite alusel. TERMi näitajad on valitud ja rühmitatud nii, et saada vastused seitsmele küsimusele:

1. Kas transpordisektori keskkonnakäitumine on paranemas?
2. Kas me liigume transpordinõudluse korralduse paremaks muutmise ja erinevate transpordiliikide turuosade parema jaotuse suunas?
3. Kas ruumilist ja transpordialast planeerimist on hakatud paremini koordineerima, et transpordinõudlus vastaks ühinemisvajadusele?
4. Kas me optimeerime praeguse transpordi infrastruktuuri võimsuse kasutamist ja liigume tasakaalustatuma ühendvedudesüsteemi suunas?
5. Kas me liigume ausama ja tõhusama hinnasüsteemi suunas, mis tagaks kaudsete kulude arvestamise?
6. Kui kiiresti toimub puhtamate tehnoloogiate rakendamine ja kui tõhusalt kasutatakse sõidukeid?
7. Kas keskkonnajuhtimist ja –seiret kasutatakse otsuste tegemisel piisavalt?





Kõik küsimused peale kolmanda, mille kohta pole piisavalt andmeid, annavad infot peamiste suundumuste kohta, millest on juttu aruandes edaspidi.

Mõned olulised märkused

Nagu varasemadki aruanded, hindab TERM 2002 *Euroopa Liidu laienemise lävel* indikaatorite alusel suundumusi poliitikate ühendamise eesmärkide* arengus. Need eesmärgid tulenevad ELi poliitilistest dokumentidest nagu näiteks VI keskkonna tegevuskava, ühine transpordipoliitika, ELi säästva arengu strateegia ja mitmed keskkonna- ning transpordialased direktiivid.

* Vastavate transpordi- ja keskkonnapoliitika dokumentide kirjeldus on leheküljel 17.

'Näod' indikaatorite juures hindavad indikaatori arengutendentsi kandidaatriigis:

-  positiivne suund, liikumine poliitilise eesmärgi suunas;
-  mõningane positiivne areng, mis pole piisav poliitilise eesmärgi saavutamiseks, ebaselge suund;
-  ebasoovitatav suund, poliitilisest eesmärgist eemaldumine;
-  arengutendentsi on võimatu määratleda lünklike andmete või poliitilise eesmärgi puudumise tõttu.

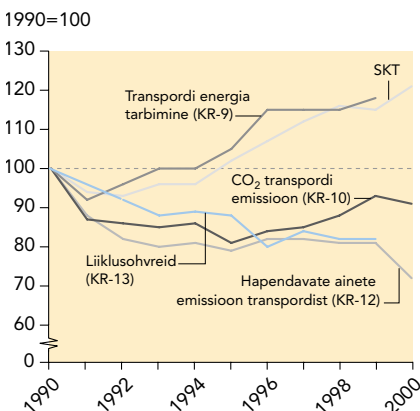
Kas transpordisektori keskkonkakäitumine on paranemas (1)?

- ☹ Peamiselt tänu maanteetranspordi kasvule kasvab ka transpordisektori energiatarbimine kiiresti.
- ☹ Transpordi põhjustatud süsihappegaasi emissioonid kandidaatriikides langesid 1990ndate alguses, kuid tõusevad taas koos liikluse elavnemisega.
- ☹ Transpordist tekkinud saasteainete õhku paiskumine vähenes kandidaatriikides 1990ndate alguses ning on sellest ajast alates jäänud muutumatuks.
- ☹ Linnaõhu kvaliteet on paranemas, kuid linnaelanikud peavad paiguti siiski taluma tervisele ohtliku saastetasemega õhku.
- ☹ 1990ndate alguses liiklusohvrite arv kandidaatriikides vähenes. Praegu hukkub umbes 21 000 ohvrit aastas.

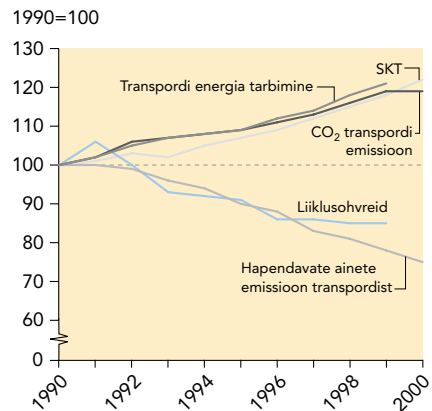
Transpordi põhjustatud surve keskkonnale kandidaatriikides ja 15 ELi riigis, 1990–2000

Joonis 2

Kandidaatriigid



Liikmesriigid



Märkus: Energia tarbimine hõlmab raudtee-, maantee- ja lennuliiklust (nii sise- kui rahvusvahelistel liinidel), liiklust siseveekogudel, õljuhthmeid ja muud transporti (KR-9 — välja on jäänud Balti riigid ja Sloveenia kuna puuduvad andmed aastatest 1990 ja 1991). Emissiooniandmed hõlmavad kõiki transpordiliike, välja arvatud rahvusvaheline lennuliiklus ja merelaevandus; KR-10 — välja on jäänud Küpros, Malta ja Türgi, KR-12 — välja arvatud Malta.

Allikad: IEA, 2001a; EKA, 2002a-e ja EMEP, 2002; UNECE, 2001b; Eurostat, 2002a; Maailmapank, 2002.

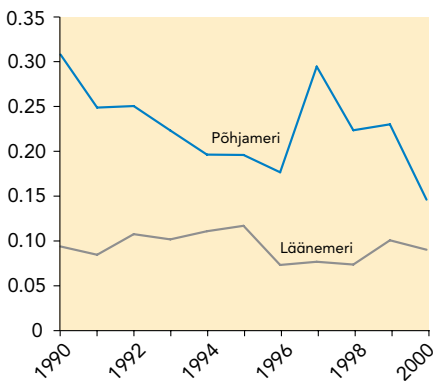
Kas transpordisektori keskkonnakäitumine on paranemas (2)?

- ☹️ Transpordi infrastruktuuri maakasutus kasvab.
- ☹️ Maa killustatus on kandidaatriikides väiksem kui ELs, aga infrastruktuuri arenedes see suureneb.
- ☹️ Infrastruktuurivõrkude laienemine suurendab survet kaitsealadele.
- ☹️ Avastatud ebaseaduslike õliheitmete arv laevadelt on jäänud samale tasemele Läänemeres; Mustas meres sellist seiret ei tehta.
- ☹️ On oodata vanaautode ja kasutatud rehvide hulga märgatavat kasvu.

Joonis 3 Aastane avastatud õlilaikude arv lennutunni kohta Läänemeres ja Põhjameres (a) ja kasutatud rehvide töötlemine EL+3s (b)

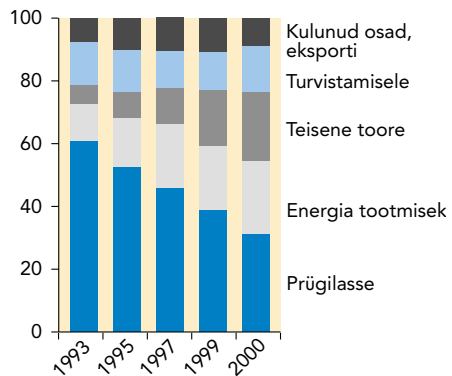
(a)

Õlilaike lennutunni kohta



(b)

Osa %



Märkus: EL+3 tähistab ELi koos Islandi, Liechtensteini ja Norraga. Protsendid on arvatud rehvi tonnide alusel.

Allikad: Helsingi Konventsioon (<http://www.helcom.fi/>); Bonni Leping (<http://www.bonnagreement.org/>); ETRA, 2002

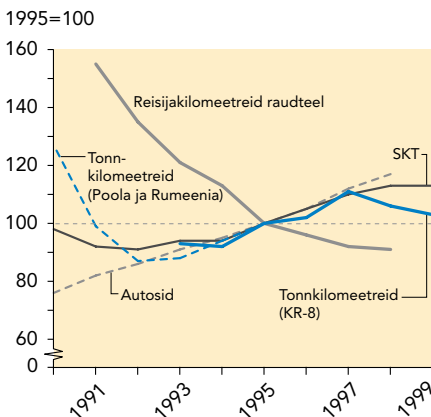
Kas me liigume transpordinõudluse korralduse paremaksmuutmise ja erinevate transpordiliikide turuosade parema jaotuse suunas?

- ☹️ Kaubavedude intensiivsus (transporditud tonnkilomeetrid majandustegevuse ühiku kohta) kandidaatriikides väheneb, kuid see on ikkagi veel viis korda kõrgem kui ELs.
- ☹️ Kandidaatriikide kaubavedudes suureneb maanteetranspordi osakaal, kuid raudteev vedude osa on siiski oluliselt suurem kui ELs.
- ❓ Reisijate transport kandidaatriikides suureneb, kuid olukorra hindamiseks on andmed selles valdkonnas puudulikud.
- ☹️ Kandidaatriikides suureneb reisijate veol maantee- ja õhuliikluse osakaal, kuid raudtee osa on ikkagi tunduvalt suurem kui ELs keskmiselt.

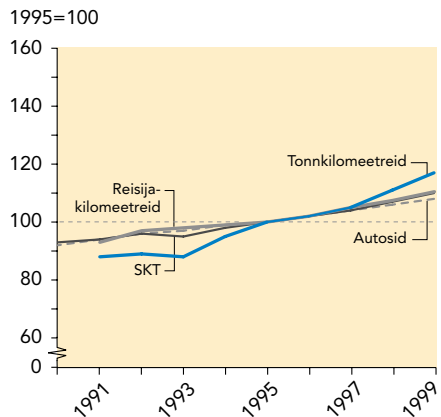
Transpordimahud, SKT ja autode arv, 1990–99

Joonis 4

Kandidaatriigid



Liikmesriigid



Märkus: SKT 1995. a. hindades. Kaubaveod hõlmavad maantee-, raudteetransporti ja vedusid siseveeteedel. Kandidaatriikide andmed on kogutud Tšehhist, Eestist, Ungarist, Lätist, Leedust, Poolast, Rumeeniast ja Sloveeniast. Reisijate vedu (EL) hõlmab auto-, bussi-, rongi-, trammi-/metrooliiklust ja lennuliiklust siseriiklikel, rahvusvahelistel ja Euroopast välja suunduvatel lennuliinidel. Andmeid kandidaatriikide reisiliikluse kohta on vähe. Selle asemel on toodud autoomandi indikaator.

Allikad: UNECE, 2001a; Eurostat, 2002a; Maailmapank, 2002.

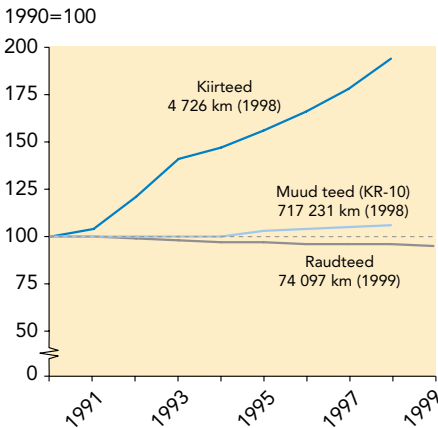
Kas me optimeerime praeguse transpordi infrastruktuuri võimsuse kasutamist ja liigume tasakaalustatuma ühendvedude süsteemi suunas?

- ② Kiirteede pikkus on viimase 10 aastaga peaaegu kahekordistunud, kuid kandidaatriikides on teede tihedus ikkagi veel väiksem kui ELs.
- ② Investeeringute kohta saadud piiratud andmed näitavad, et eelistatud on teedega seotud investeeringud.

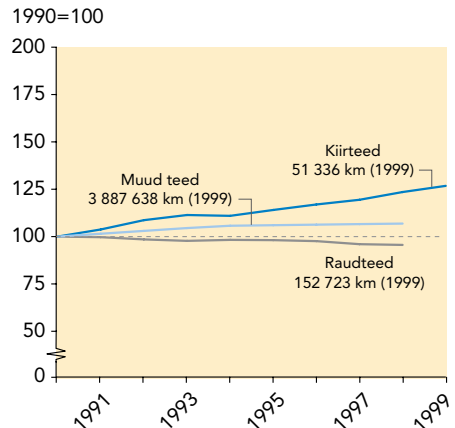
Joonis 5

Suundumused transpordi infrastruktuuri ulatuse osas kandidaatriikides ja ELs, 1990–99

Kandidaatriigid



Liikmesriigid



Märkus: Maanteed, v.a. kiirteed, andmed KR-10 osas (puuduvad Tšehhi, Eesti ja Türgi). Õlijuhtmete ja siseveeteede osas üldiselt muutusi pole ja need on graafikult välja jäetud.

Allias: UNECE, 2001a (ja Eurostat, 2002a lünkade täitmiseks).

Kas me liigume ausama ja tõhusama hinnasüsteemi suunas, mis tagaks kaudsete kulude arvestamise hinnas?

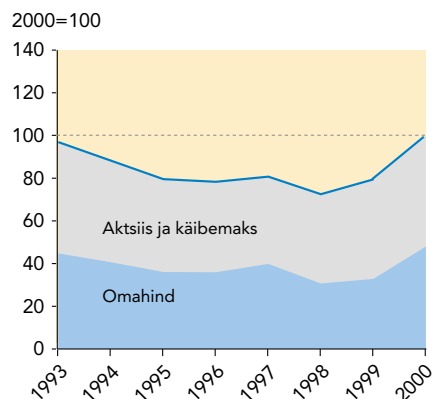
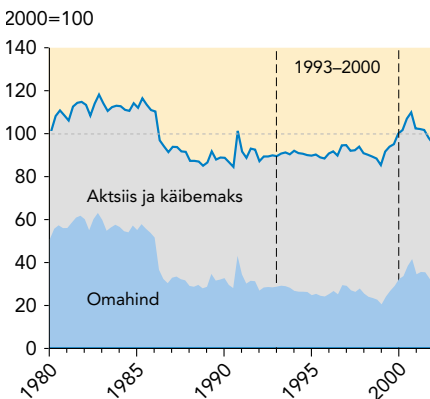
- ❓ Kandidaatriikides pole transpordi kaudseid kulusid veel määratud.
- ☹️ Kandidaatriikides on kehtestatud vaid üksikud instrumendid kaudsete kulude arvestuseks.
- ☹️ Kütusehindade arengutendents ei soodusta efektiivsema kütusekasutusega transpordiliikide kasutamist.

Kütuse (EL) ja diisli (KR) sisseostuhindade, käibemaksu ja aktsiisimaksu kaalutud keskmine

Joonis 6

Neli kandidaatriiki

Liikmesriigid



Märkus: ELi graafikul on toodud pliivaba bensiini ja diislikütuse kaalutud keskmine hind, mis põhinevad müügiandmetel. Kuna kandidaatriikide müügiandmed pole teada (Tšehhi, Ungari, Poola, Türgi), on esitatud vaid diislikütuse kõver. Pange tähele ka ajavahemike erinevust kahel graafikul.

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

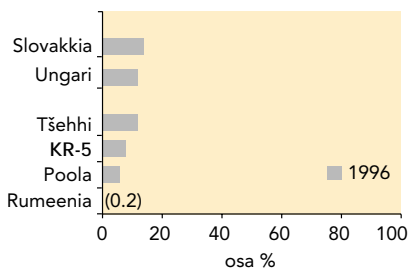
Kui kiiresti toimub puhtamate tehnoloogiate rakendamine ja kui tõhusalt kasutatakse sõidukeid?

- ❓ Energiatõhususe kohta kandidaatriikides andmeid pole, ELs on näha mõningat paranemist kõikide transpordiliikide osas, v.a. raudteetransport.
- ❓ Eriemissiooni (õhku paisatav saastekogus transpordiühiku kohta) kohta kandidaatriikides andmeid pole; EL maantee sõidukite osas on näha olulist paranemist.
- ☹️ Kandidaatriikide autopark on keskmiselt 4–5 aastat vanem kui ELi autopark.
- 😊 Sõidukite ja kütuse standardite osas on olukord paranemas, kuid katalüüsjärelpõletiga autode osakaal kandidaatriikides on ikka veel väike.

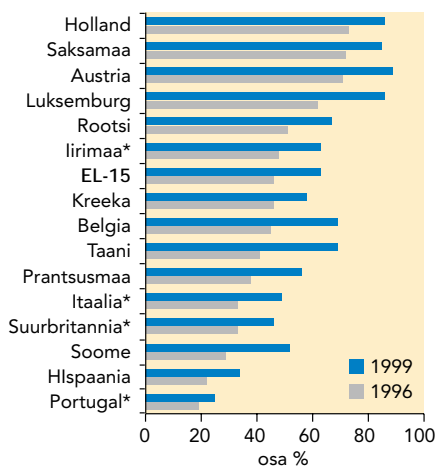
Joonis 7

Katalüüsjärelpõletiga bensiinimootoriga autode osa protsentides kandidaatriikides (1996) ja ELs (1996 ja 1999)

Kandidaatriigid



Liikmesriigid



Märkus: Iirimaa, Itaalia, Suurbritannia ja Portugali andmed vastavad aastatele 1996–98, mitte 1996–99.
Allikad: Eurostat, 2002a; REC, 1998; UNECE, 2001a.

Kas keskkonnajuhtimist ja -seiret kasutatakse otsuste tegemisel piisavalt?

- ☹️ Kandidaatriikides pole keskkonna ja transpordi ühisstrateegiaid.
- ☹️ Asutuste vahel on märgata kasvavat koostööd keskkonnakaitse ja transpordi küsimustes, kuid see jõuab harva mingi konkreetse dokumendini.
- ☹️ Kandidaatriigid ei seira keskkonnakaitse põhimõtete lülitamist transpordipoliitikasse.
- ☹️ Mõned kandidaatriigid on kehtestanud strateegilise keskkonnamõju hindamise nõude, kuid keskkonnamõjude rakendamine transpordipoliitikas piirdub pilootprojektidega.

Ülevaade keskkonnajuhtimise integreerimise meetmetest kandidaatriikides

Tabel 1

	Ühine transpordi- ja keskkonna strateegia	Ametkondade koostöö	Transpordi- ja keskkonnaseire	Strateegiline keskkonnamõju hindamine
Bulgaaria		✓		✓
Küpros				
Tšehhi		✓		✓
Eesti		✓		
Ungari				
Läti		✓*		
Leedu		✓*	VT	
Malta				
Poola	✓		VT	✓
Rumeenia				
Slovakkia	✓	✓		✓
Sloveenia			VT	
Türgi				

Märkused: ✓ Olemas
 VT Väljatöötamisel
 * Loodud on ajutised tööühmad

Allikad: EKA, 2001b; REC, 2001

Edasised sammud

Aruanne toob välja olulised lüngad andmetes mõnede indikaatorite osas ja vastuolu erinevatele rahvusvahelistele organisatsioonidele esitatud andmete vahel. See probleem on rohkem kandidaatriikides, kuid tihti on ka liikmesriikide andmed vastuolulised või mittetäielikud. Andmete kvaliteedi ja võrreldavuse parandamise huvides peaksid rahvusvahelised organisatsioonid ühiselt midagi ette võtma. Ka riigid ise peaksid parandama andmete edastamist nendele organisatsioonidele ja raudtee-, veete-, lennutranspordi ning motoriseerimata liiklemise (kõndimine, jalgrattasõit) kohta.

Teiseks raskuseks on see, et pole välja töötatud selgeid poliitilisi eesmärke, mille suhtes peaks indikaatorite arengutendentse hindama. Mõnikord osutub küsitavaks ELi praeguse poliitika ja eesmärkide ülekantavus tulevastele liikmesmaadele. Valges raamatus avaldatud arutelu ühise transpordipoliitika keskkonnaalaste eesmärkide üle on hea viis selliste arutelude jaoks edaspidigi.

Arvestades TERMi geograafilist ulatust ja piiratud vahendeid võib tulevikus osutada vajalikuks tegeleda väksema indikaatorite rühmaga ning vähendada aruannete esitamise sagedust, et töötada eelkõige andmete ja hinnangutega.

TERMi indikaatorite andmelehed moodustavad baasinfosüsteemi käesolevale aruandele. Andmelehed saab laadida EKA veebilehelt: http://themes.eea.eu.int/Sectors_and_activities/transport/indicators

Transpordi- ja keskkonnapoliitika dokumendid

Euroopa Komisjoni kolm tähtsamat dokumenti seoses TERMiga on:

1. Säästva arengu strateegia (SDS)
2. VI keskkonnategevuskava (6EAP)
3. Ühise transpordipoliitika valge raamat (CTP)

Alljärgnevalt lühike loetelu nendes poliitilistes dokumentides püstitatud tähtsamatest küsimustest transpordi, keskkonnakaitse ja laienemise valdkonnas dokumentide kaupa.

SDS 'Kandidaatriigid tuleb aktiivselt kaasata säästva arengu strateegia rakendamisse'. Strateegia üheks prioriteediks on 'säästva transpordi tagamine'. Strateegia heaks kiitnud tippkohtumise kokkuvõttes rõhutatakse, et üha kasvavate transpordimahtudega saab hakkama säästev transpordisüsteem.

6EAP VI keskkonnategevuskava peamised tegevusvaldkonnad on:

- keskkonnavaldkonnaseadusandluse täielik rakendamine;
- säästvat arengut võimaldavate tegutsemisviiside rakendamine, näit. strateegiline keskkonnamõju hindamine, keskkonnakaitseliste eesmärkide ja tegutsemisviiside tähtsustamine ja viimine teiste ametkondadeni;
- maanteede kõrval alternatiivsete lahenduste toetamine, näit. Ühenduse rahalise toe kaudu;
- maanteetranspordi hoolikas kavandamine, et uued arendustööd ei kahjustaks asulaid ja loodust või loomastikku.

CTP Valge raamatu tähtsamad teemad on:

- transpordialase seadusandluse täielik täitmine;
- kandidaatriikide infrastruktuuri ühendamine ELi omaga ja kandidaatriikide sisese infrastruktuuri edasine arendamine;
- olemasoleva hästiarenenud raudteevõrgu ja oskusteabe täielik ära kasutamine erinevate transpordiliikide turuosa tasakaalus hoidmiseks laienenud Euroopas.

Täpsemat teavet laienemisprotsessi seisu ja eesmärkide kohta võib leida aadressil:

http://europa.eu.int/comm/enlargement/index_en.html

Euroopa Keskkonnaagentuur

Euroopa Liidu laienemise lävel
Transpordi ja keskkonnakaitse kompleksindikaatorid
TERM 2002
Kokkuvõte

Luxembourg: Euroopa Ühenduste ametlike väljaannete talitus
2002 — 20pp. — 14,8 x 21 cm
ISBN 92-9167-538-5