

Подготовка на разширяването на ЕС

**Индикатори за интеграция в областта на
транспорта и околната среда
Механизъм за докладване в областта на
транспорта и околната среда 2002**

Резюме

**Ръководители на проекта:
Ан Дом
Вутер де Ридер
Европейска Агенция по околна среда**



Дизайн и художествено оформление на корицата: EEA
Layout: Brandenburg a/s

Бележка

Съдържанието на настоящата публикация не изразява непременно официалните мнения на Европейската Комисия или на други институции на Европейските общности. Европейската агенция за околна среда, както и лицата или фирмите, действащи от името на Агенцията, не носят отговорност за възможното използване на информацията, съдържаща се в настоящия доклад.

В Интернет може да бъде намерена много допълнителна информация за Европейския съюз.

Тя е достъпна през сървър Европа (<http://europa.eu.int>).

В края на настоящата публикация е представена каталожна информация.

Люксембург: Бюро за Официални публикации на

Европейските общности, 2002

ISBN 92-9167-545-8

©EEA, Copenhagen, 2002

Екологично производство

Настоящата публикация се отпечатва съгласно най-високите екологични стандарти.

Отпечатано в Дания от Scanprint A/S

Екосертификат: ISO 14001

Сертификат за качество: ISO 9001: 2000

Регистриран в Схемата за екоуправление и екоодит (EMAS) —
лиценз № DK- S-000015

Одобен за печат с екоетикет "Северен лебед", лиценз № 541 055

Printed on recycled and chlorine-free bleached paper

Отпечатано на рециклирана и безхлорно
избелена хартия

European Environment Agency

Kongens Nytorv 6

DK 1050 Copenhagen K

Denmark

Tel: (45) 33 36 71 00

Fax: (45) 33 36 71 99

E mail: eea@eea.eu.int

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



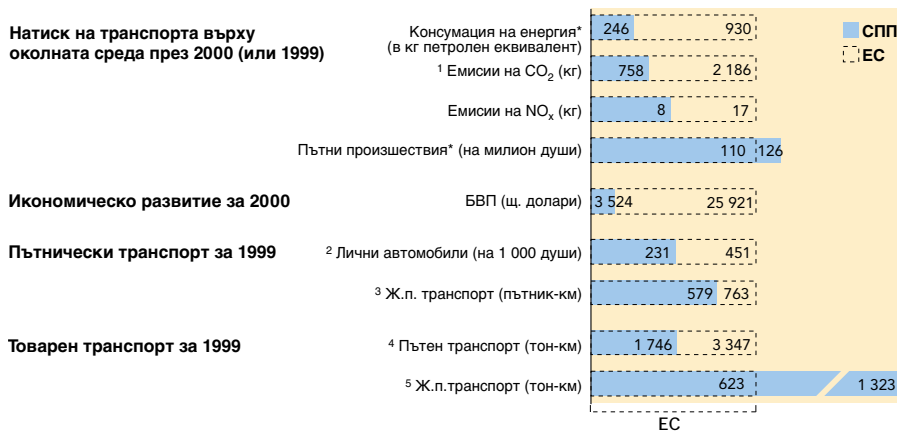
Страните в процес на присъединяване: с различни стартови позиции, но придвижващи се бързо към неустойчивите модели на транспорта в ЕС

Политическото и икономическо реструктуриране на страните в процес на присъединяване (СПП) през последното десетилетие доведе до съществени промени на техните транспортни системи. Транспортните обеми, които намаляха значително вследствие икономическата рецесия от началото на 90-те години, сега, заедно с възстановяването на икономиките, отново се увеличават. Разпределението по видове транспорт (пазарният дял на отделните видове) еволюира към система с преобладаващо автомобилен транспорт, макар все още да е значително по-равномерно, отколкото в ЕС. Затова, точно като в ЕС, тенденциите в транспорта в СПП се отклоняват от целите на стратегията за устойчиво развитие, а именно, да се отдели ръстът в транспортния сектор от икономическия растеж, и да се премине от автомобилен към ж.п., воден и обществен транспорт.

Консумацията на енергия в транспорта, както и свързаните с нея емисии на парникови газове на глава от населението в СПП са все още три до пет пъти по-ниски, отколкото в ЕС, а емисиите на азотни окиси на глава от населението са около 50 % по-ниски. Автомобилните и железопътни мрежи не са така гъсти и поради това фрагментацията на територията в СПП не е толкова ясно изразена. Но това положение бързо се променя.

Както и в ЕС, увеличават се емисиите на парникови газове и консумацията на енергия в транспорта. През последните 10 години се е удвоила общата дължината на магистралите, което доведе до увеличена фрагментация на земите. Автомобилният парк е средно с четири-пет години по-стар, така че в сравнение с ЕС, СПП изостават с няколко години по отношение въвеждането на по-чисти технологии и горива. Наблюдава се намаляване на емисиите на някои замърсители на въздуха (като напр. NO_x), което показва, че СПП са в процес на преодоляване на това технологично изоставане. Въпреки това качеството на въздуха в градовете все още е незадоволително. Увеличеният трафик все повече намалява ефекта от подобрената безопасност на автомобилите и инфраструктурата; броят на пътните произшествия в момента се стабилизира на около 21 000 годишно в СПП, в сравнение с 41 000 в страните от ЕС.

Фигура 1 Сравнителни показатели на СПП и ЕС за натиска върху околната среда, БВП и транспортната дейност, на глава от населението (в абсолютни стойности)



Бележки: * Данните се отнасят за 1999 г.

¹ Кипър, Малта и Турция не са включени в данните за СПП.

² България и Турция не са включени в данните за СПП.

³ Естония и Турция не са включени в данните за СПП.

⁴ България, Кипър, Малта, Словацка Република и Турция не са включени в данните за СПП.

⁵ Турция не е включена в данните за СПП.

Източници: Интегрирана оценка на околната среда, 2001а; Европейска Агенция по околна среда, 2002а-д; Програма за мониторинг и оценка на трансграничното замърсяване на въздуха, 2002; Икономическа комисия на обединените нации за Европа, 2001а-б; Евростат, 2002а; Световна Банка, 2002

Текущата политика отдава приоритет на развитието на инфраструктурата и технологиите, както и на регулирането на горивата; все още не е разработен по-интегриран подход

През последните десетилетия ЕС насочи политиката си в областта на транспорта и околната среда главно върху инвестирането в инфраструктура (напр. Транс-европейската транспортна мрежа (TEN-T)) и в законодателната уредба на околната среда и безопасността. Подобна тенденция се появява и в СПП, което не е учудващо, тъй като интеграцията в областта на европейското законодателство е съществена предпоставка за присъединяване. Индикаторите, представени в този доклад, вече красноречиво показват ползата от ранно въвеждане в СПП на европейските стандарти за автомобилите, горивата, околната среда и безопасността.

Високото качество на мрежата на транспортната инфраструктура представлява гръбнака на обществото и икономиката, а също така и условие за бъдещата интеграция на СПП в ЕС. Следователно, развитието на TEN-T и нейното разширяване на изток е един от ключовите приоритети на транспортната политика. Въпреки това, все още не е направена стратегическа оценка на влиянието върху околната среда на TEN-T и нейното разширяване, както и на нейните икономически и социални предимства и въздействия.

Данните за инвестициите в инфраструктурата са стари, но по-новите данни за финансиране от международни банки показват, че се отдава значителен приоритет на пътното строителство, в сравнение с развитието на ж.п. транспорта. Това подсказва наличието на риск от продължаващо намаляване на приноса на ж.п. транспорта към развитието на транспортните системи в СПП, характерен за изминалите години.

Напоследък в ЕС се появиха допълнителни политически линии, целящи ограничаване на растежа в транспорта и подобряване на съотношението между пазарните дялове на

отделните видове транспорт. Те предвиждат интернализация на външните разходи, доброволни споразумения с бизнеса, съживяване на железопътния транспорт и на вътрешните водни пътища, определяне на цели и стратегии, по-добра координация с органите на благоустройството и планирането, както и използване на стратегическите оценки на околната среда в подкрепа на инфраструктурното планиране. В ЕС е осъществен известен напредък в тези области. СПП биха могли да се възползват от опита на ЕС в прилагането на тези относително нови инструменти.

От Срещата на върха в Кардиф през 1998 г. до днес, седем страни-членки са разработили национални интегрирани стратегии за транспорта и околната среда, а други седем са внедрили, или са в процес на внедряване на национални системи за мониторинг, основаващи се на индикатори. Съветът по транспорт също така покани бъдещите страни-членки да приемат принципите на ЕС за интеграция. Въпреки това в СПП все още липсват Национални интегрирани системи, както и Национални системи за мониторинг, основаващи се на индикатори.

История и контекст на Механизма за докладване в областта на транспорта и околната среда

Това е третият доклад, основаващ се на индикатори, по линия на Механизма за докладване в областта на транспорта и околната среда (TERM), следващ миналите доклади (TERM 2000, TERM 2001) и включващ за първи път страните, кандидатстващи за членство в ЕС: страните в процес на присъединяване (СПП). Докладът сравнява тези тенденции със скорошното развитие в ЕС.

Основната цел на Механизма е да проследява напредъка и ефективността на стратегиите за интеграция в областта на транспорта и околната среда, на основата на няколко главни индикатора. Индикаторите на Механизма са подбрани и групирани така, че да засягат няколко ключови въпроса:

1. Подобрява ли се екологичното въздействие на транспортния сектор?
2. По-добре ли се справяме с управлението на транспортните нужди и с подобряването на разпределението на пазарните дялове на отделните видове транспорт?
3. Съществува ли по-добра координация между благоустройственото и транспортното планиране, така че да се постигне съответствие между транспортните нужди и необходимостта от присъединяване?
4. Оптимизираме ли използването на наличния капацитет на транспортната инфраструктура и вървим ли към транспортна система, която е по-добре балансирана от гледна точка на отделните видове транспорт?
5. Предвиждаме ли по-справедлива и по-ефективна система на ценообразуване, която да гарантира интернализирани на външните разходи?
6. Колко бързо се внедряват “чисти” технологии и колко ефективно се използват превозните средства?
7. Колко ефективно се използват инструментите за управление и мониторинг на околната среда в подкрепа на определянето на политиката и вземането на решения?





Тези въпроси (с изключение на въпрос 3, за който липсват достатъчно данни) осигуряват структурната рамка за представяне на ключовите тенденции и послания, съдържащи се в останалата част на настоящото резюме

Някои ключови послания

Както и предишните доклади, TERM 2002 *Подготовка на разширяването на ЕС* оценява тенденциите при отделните индикатори с оглед доближаване до съществуващите ‘интеграционни’ цели и стратегии*. Те са почерпени от документи, определящи политиката на ЕС, като напр. Шестата Програма за действие в областта на околната среда (6ЕАР), общата транспортна политика, стратегията на ЕС за устойчиво развитие, както и отделни директиви в областта на околната среда и транспорта.

* Описание на документите, свързани с политиката в областта на транспорта и околната среда, е дадено на стр. 17.

‘Графичните лица’ срещу всеки един индикатор целят да дадат лаконична оценка на тенденцията при съответния индикатор в СПП, основана най-общо на следния принцип:

-  положителна тенденция, развиваща се в посока на целите и стратегията на политиката
-  известно положително развитие, което, обаче, или е недостатъчно за постигане целите на политиката, или пък тенденцията в рамките на индикатора е противоречива
-  неблагоприятна тенденция, извън посоката на целите или стратегията на политиката
-  невъзможност да се оцени тенденцията поради липса на данни или на политически цели или стратегия.

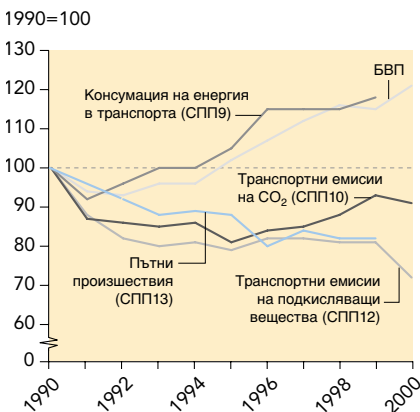
Подобрява ли се екологичното въздействие на транспортния сектор (1)?

- ☹️ Консумацията на енергия в транспорта се увеличава бързо, главно в резултат на развитието на автомобилния транспорт
- ☹️ В СПП емисиите на CO₂, причинени от транспорта, намаляват в началото на 90-те години, но понастоящем се увеличават успоредно с увеличените транспортни обеми
- ☹️ В СПП емисиите на замърсители на въздуха, причинени от транспорта, намаляват в началото на 90-те години и оттогава запазват относително постоянно ниво
- 😊 Качеството на въздуха в градовете се подобрява, но градското население все още е изложено на нива на замърсяване, които представляват риск за здравето
- ☹️ Броят на пътните произшествия в СПП спада в началото на 90-те години, но в момента остава на ниво около 21 000 произшествия годишно

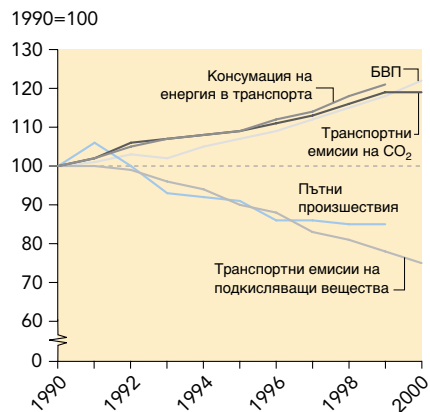
Екологичен натиск на транспорта в СПП и ЕС-15, 1990–2000

Фигура 2

Страни в процес на присъединяване



Страни-членки



Бележки: Консумацията на енергия включва автомобилен и ж.п. транспорт, вътрешен и международен въздушен транспорт, вътрешно корабоплаване, петролопроводи и не-конкретизиран транспорт (СПП-9 изключва Балтийските страни и Словения поради липса на данни за 1990 и 1991г.). Данните за емисиите включват всички видове транспорт без международен въздушен транспорт и морско корабоплаване; СПП-10 изключва Кипър, Малта и Турция, СПП-12 изключва Малта.

Източници: Интегрирана оценка на околната среда, 2001а; Европейска агенция по околна среда, 2002а-д; Програма за мониторинг и оценка на трансграничното замърсяване на въздуха, 2002; Икономическа комисия на Обединените нации за Европа, 2001б; Евростат, 2002а; Световна Банка, 2002.

Подобрява ли се екологичното въздействие на транспортния сектор (2)?

- ☹ Увеличава се отнемането на земи от транспортната инфраструктура
- ☹ Фрагментацията на земята в СПП е по-малка, отколкото в ЕС, но се увеличава с развитието на инфраструктурата
- ☹ Разширяването на инфраструктурните мрежи увеличава натиска върху определени природни области
- ☹ Броят на откритите незаконни петролни разливи вследствие корабоплаването остава непроменен в Балтийско море, а в Черно море изобщо не се наблюдава
- ☹ Очаква се значително нарастване на броя на излезлите от употреба автомобили и на използваните автомобилни гуми

Фигура 3 (а) Годишен брой на установените петролни разливи (на час плаване) в Балтийско и Северно море и (б) преработка на използвани автомобилни гуми в ЕС+3

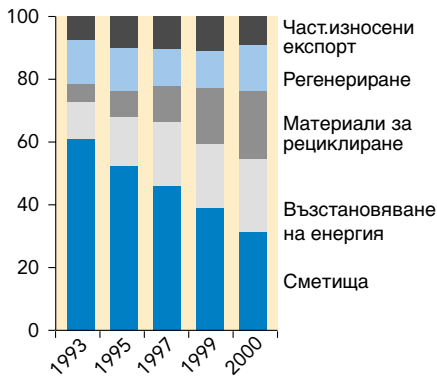
(а)

Брой петролни разливи на час плаване



(б)

Дял в %



Бележки: ЕС+3 означава ЕС + Исландия, Лихтенщайн и Норвегия. Процентите са изчислени на основа тонове автомобилни гуми.

Източници: Хелзинска Конвенция (<http://www.helcom.fi/>); Споразумението от Бон (<http://www.bonnagreement.org/>); ETRA – Европейска Агенция за транспорта, 2002.

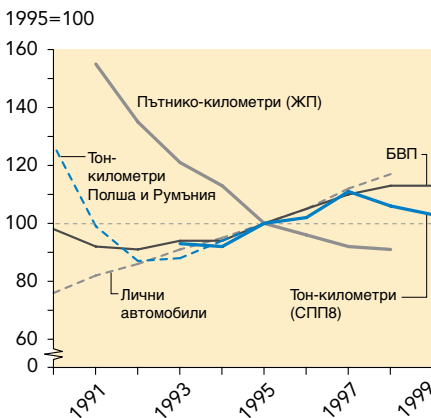
По-добре ли се справяме с управлението на транспортните нужди и с подобряване разпределението на пазарните дялове на отделните видове транспорт?

- ☹ В СПП спада интензивността на товарния транспорт (транспортиран тон-км на единица икономическа дейност), но все още тя е пет пъти по-висока, отколкото в ЕС
- ☹ Наблюдава се изместване на товарния транспорт в СПП към автомобилния, но в сравнение с ЕС делът на ж.п.- транспорта все още е много по-висок
- ❓ В СПП нараства пътническият транспорт, но данните са недостатъчни, за да се определи количествено това нарастване
- ☹ Наблюдава се изместване на пътническия транспорт в СПП към автомобилния и въздушния, но делът на ж.п.-транспорта е все още много над средния за ЕС

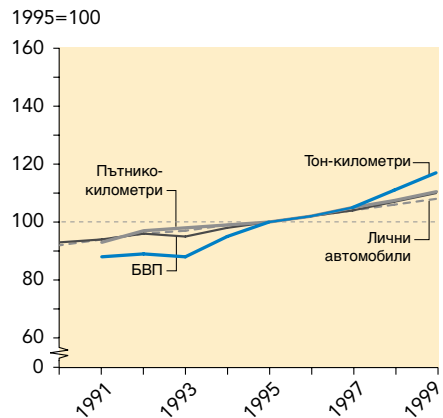
Транспортни обеми, БВП и лични автомобили, 1990–99

Фигура 4

Страни в процес на присъединяване



Страни-членки



Бележки: БВП по цени за 1995. Товарният транспорт включва автомобилен, ж.п. и вътрешно корабоплаване. Данните за СПП се отнасят за Чешка република, Естония, Унгария, Латвия, Литва, Полша, Румъния и Словения. Пътническият транспорт (ЕС) включва леки автомобили, автобуси, влакове, трамваи/метро и вътрешен, европейски и извъневропейски въздушен транспорт. Данните за автомобилния пътнически транспорт в СПП са оскъдни; като заместващ индикатор са посочени личните автомобили.

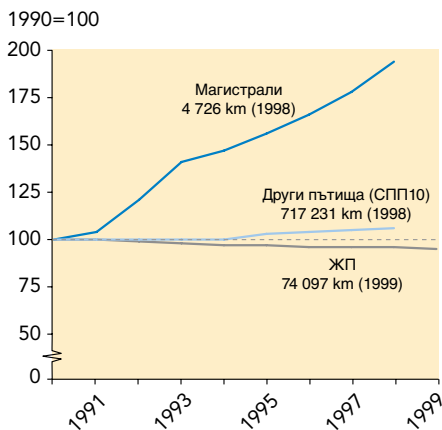
Източници: Икономическа комисия на Обединените нации за Европа, 2001a; Евростат, 2002a; Световна банка, 2002.

Оптимизираме ли използването на наличния капацитет на транспортната инфраструктура и вървим ли към транспортна система, която е по-добре балансирана от гледна точка на отделните видове транспорт?

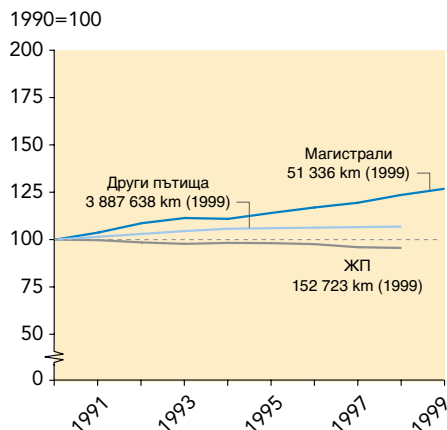
- ② За 10 години общата дължина на магистралите почти се е удвоила, но в СПП гъстотата на пътната мрежа е значително по-малка в сравнение с ЕС
- ② Ограничените данни за инвестиции показват приоритет на инвестициите в пътищната мрежа

Фигура 5 Тенденции в дължината на транспортната инфраструктура в СПП и ЕС, 1990–99

Страни в процес на присъединяване



Страни-членки



Бележки: Данните за пътищата, без магистралите, са за СПП-10 (без Чешката република, Естония и Турция). Петропроводите и вътрешното корабплаване остават на относително стабилно ниво и по тази причина не са посочени на схемата.

Източници: Икономическа комисия на Обединените нации за Европа, 2001а (и Евростат, 2002а, за попълване на липсващи данни).

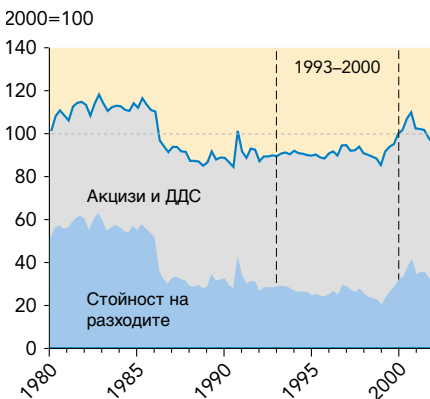
Напредваме ли към по-справедлива и по-ефективна система на ценообразуване, която да гарантира интернализирание на външните разходи?

- ❓ За СПП външните разходи за транспорта още не са измерени количествено
- ☹ В СПП се прилагат твърде малко инструменти за интернализирание
- ☹ Тенденциите в цените на горивата не благоприятстват използването на тези видове транспорт, които са по-икономични на гориво

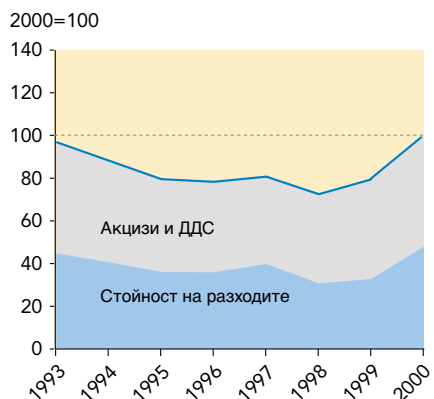
Средно-претеглена стойност на разходите за горива (ЕС) и дизел (СПП), ДДС и акцизи

Фигура 6

Четири страни в процес на присъединяване



Страни-членки



Забележка: Схемата за ЕС посочва средно-претеглените цени на безоловния бензин и дизеловото гориво, на база данни за продажбите. Тъй като липсват данни за продажбите за СПП (Чешка Република, Унгария, Полша и Турция), посочено е само дизеловото гориво. Обърнете също така внимание и на разликата във времевите периоди на двете схеми.

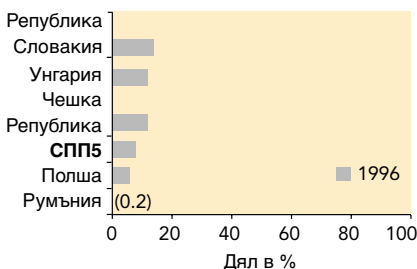
Източници: Интегрирана оценка на околната среда, 2001б; Евростат, 2002б.

Колко бързо се внедряват 'чисти' технологии и колко ефективно се използват превозните средства?

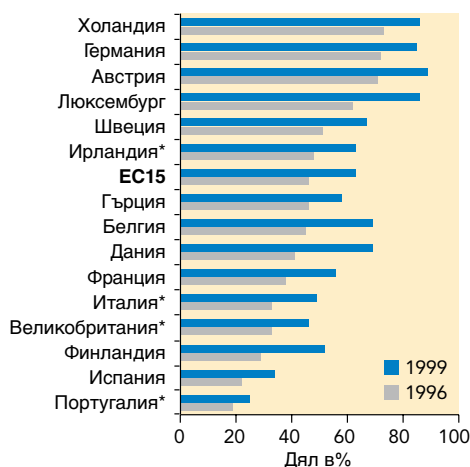
- ② Няма данни за енергийната ефективност в СПП; в ЕС всички видове транспорт показват известно подобрене, с изключение на ж.п. транспорта
- ② За СПП няма данни относно специфичните емисии на превозните средства (емисии на замърсители на въздуха за транспортна единица); автомобилните превозни средства в ЕС показват значително подобрене
- ☹ Автомобилният парк в СПП е средно четири до пет пъти по-стар от този в ЕС
- ☹ Повишават се стандартите, свързани с превозните средства и горивата, но в СПП делът на автомобилите, оборудвани с катализатори, все още е нисък

Фигура 7 Процент на бензиновите автомобили, ползващи катализатори, в СПП (1996) и в ЕС (1996 и 1999)

Страни в процес на присъединяване







Страни-членки



Забележка: Данните за Ирландия, Италия, Обединеното Кралство и Португалия се отнасят за периода 1996–98, а не за периода 1996–99.

Източници: Евростат, 2002а; Наредба на ЕС, 1998; Икономическа комисия на Обединените нации за Европа, 2001а.

Колко ефективно се използват инструментите за управление и мониторинг на околната среда в подкрепа на определянето на политиката и вземането на решения?

-  В СПП липсват интегрирани стратегии за транспорта и околната среда
-  В СПП вече се появява взаимодействие между институциите в областта на транспорта и околната среда, но то рядко приема установена форма
-  СПП не извършват мониторинг върху интегрирането на проблемите на околната среда в транспортната политика
-  Някои СПП имат установени законови изисквания за стратегическа оценка на околната среда, но прилагането им в транспортния сектор е ограничено само до някои пилотни инициативи

Преглед на инструментите за управленска интеграция в СПП

Таблица

	Интегрирана стратегия за транспорта и околната среда	Институционално сътрудничество	Мониторинг на транспорта и околната среда	Стратегическа оценка на околната среда
България		✓		✓
Кипър				
Чешка Република		✓		✓
Естония		✓		
Унгария				
Латвия		✓*		
Литва		✓*	Раз.м	
Малта				
Полша	✓		Раз.м	✓
Румъния				
Словакия	✓	✓		✓
Словения			Раз.м	
Турция				

Забележка: ✓ Приета, има такава, или вече действа.

Раз.м. Разработва се в момента.

* Създадени са само временни работни групи.

Източници: Европейска Агенция по околна среда, 2001б; Регионален екологичен център (РЕЦ), 2001.

Следващи стъпки

Настоящият доклад подчертава съществената липса на данни по отношение на няколко индикатора, както и несъответствието между данните, представени пред различни международни организации. Това се вижда по-ясно при СПП, но често пъти статистиката е непълна или с лошо качество и при настоящите страни-членки. Необходими са съгласувани действия на различни международни организации, за да се подобрят наличните данни и тяхната сравнимост. Отделните държави следва също да подобрят качеството на информацията, подавана на тези организации, особено с оглед на данните за железопътния, водния и въздушния транспорт, както и за не-моторизираните видове транспорт (ходене, каране на велосипед).

Друга трудност представлява липсата на ясни стратегии или цели в политиката, спрямо които да се оценяват тенденциите при отделните индикатори. Автоматичното прехвърляне на цели/стратегии от политиката на настоящите членове на ЕС към новите, бъдещи страни-членки също не винаги има еднозначна стойност. Обсъждането на целите на сектора в областта на околната среда, както е посочено в Бялата книга за общата транспортна политика, може да се превърне в добър форум за разглеждане на тези проблеми.

Предвид обширната географска територия, покрита от Механизма за докладване в областта на транспорта и околната среда, както и предвид ограничените налични ресурси, може да се наложи бъдещата работа да се фокусира върху по-ограничен брой индикатори, както и да се редуцира честотата на докладите, така че работата върху данните и оценките да получи приоритет.

Фактическите данни за индикаторите от Механизма за докладване в областта на транспорта и околната среда формират информационната система, на която се основава настоящия отчет и могат да бъдат свалени от Интернет страницата на Европейската Агенция по околна среда: http://themes.eea.eu.int/Sectors_and_activities/transport/indicators

Документи относно политиката в областта на транспорта и околната среда

Трите основни документа за политиката на Европейската комисия, свързани с Механизма TERM (Механизъм за докладване в областта на транспорта и околната среда), са следните:

1. Стратегия за устойчиво развитие (SDS)
2. Шеста Програма за действие в областта на околната среда (6EAP)
3. Бяла книга за общата транспортна политика (СТР)

По-долу е посочен кратък списък на приоритетите, отнасящи се специално до транспорта, околната среда и разширяването на Съюза, както са определени във всеки от горните документи.

SDS Според тази стратегия, СПП трябва активно да се включат в прилагането на стратегията [за устойчиво развитие]. Един от приоритетите на стратегията е да се 'осигури устойчив транспорт'. Заключениета на Срещата на върха, която прие тази стратегия, акцентират върху това, че устойчивата транспортна система следва да се справи с нарастващите обеми на трафика.

6EAP Ключовите действия, предвидени в Шестата програма за действие в областта на околната среда, са следните:

- Пълно прилагане на европейското законодателство в областта на околната среда;
- Приемане на политики и подходи, позволяващи устойчиво развитие, като напр. чрез въвеждане на стратегически оценки на околната среда (SEA) и превръщането на целите и политиките в областта на околната среда в рутинна дейност на други административни звена;
- Подкрепа на видовете транспорт, които са алтернатива на автомобилния, напр. чрез механизмите за предоставяне на финансова помощ от страна на Общността;
- Внимателно планиране на автомобилния транспорт, така че развитието му да не нанася вреди на малките и големи градове, на околната среда и природата.

СТР Приоритетите на Бялата книга са:

- Пълно прилагане на европейското законодателство в областта на транспорта;
- Свързване на инфраструктурата на СПП с тази на ЕС, и по-нататъшно развитие на инфраструктурата в рамките на СПП;
- Извличане на всички преимущества от наличната, добре развита железопътна мрежа и свързаното с нея ноу-хау, за да се възстанови баланса в разпределението на пазарния дял на отделните видове транспорт в обединена Европа.

Изчерпателна информация относно целите и състоянието на процеса на разширяване може да се намери на адрес:

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

Европейска Агенция по околна среда

Подготовка на разширяването на ЕС
Индикатори за интеграция в областта на транспорта и околната среда
Механизъм за докладване в областта на транспорта и околната среда 2002
Резюме

Люксембург: Бюро за Официални публикации на Европейските общности
2002 — 20pp. — 14.8 x 21 cm
ISBN 92-9167-545-8