

EIA IPPC SEA



Ing. Petr Mynář, Ing. Vladimír Zdražil:
Vliv vývozu a investic na životní prostředí v zemi cílového určení (2)



RNDr. Věra Tížková:
Mobilní solidifikační linka (6)



Doc. Ing. Vladimír Lapčík, CSc.:
Autovrakoviště v procesu posuzování vlivů na životní prostředí (8)



Příloha: Pracovní konference: SEA v ČR... (I – IV)



ENVIBRNO 2004

Vlivy vývozu a investic na životní prostředí v zemi cílového určení

Ing. Petr Mynář,
Ing. Vladimír Zdražil

Každý stát, kterému záleží na prosperitě svých podniků, podporuje jejich exportní aktivity. Česká republika pochopitelně není žádnou výjimkou. Pro státní podporu exportu jsou státem zřízeny (a výhradně vlastněny) dvě instituce – Exportní garanční a pojišťovací společnost, a. s. (EGAP) a Česká exportní banka, a. s. (ČEB). Tyto instituce realizují státní podporu vývozu formou pojištění vývozních rizik a poskytování zvýhodněných vývozních úvěrů. Umožňují tak českým vývozcům vstupovat do soutěže na mezinárodním trhu za podmínek srovnatelných s těmi, které využívá jejich hlavní zahraniční konkurence.

Již v roce 2000 přijala Ministerská rada zemí OECD (Organisation for Economic Cooperation and Development, založena 1961, dnes celkem 30 členských zemí, Česká republika od roku 1995) závěr zavést ekologické aspekty do státní podpory vývozu poskytované formou úvěrového pojištění a zvýhodněného financování. Ve Společných postupech zemí OECD byl v prosinci 2001 přijat závazek, že všechny státní instituce pro podporu vývozu zahrnou do svých podmínek princip nepodporovat v rámci státní podpory vývozu projekty, které poškozují životní prostředí. Hodnocení vlivů vývozu a investic na životní prostředí se tak stalo od roku 2002 součástí podmínek a postupů českých proexportních institucí pro

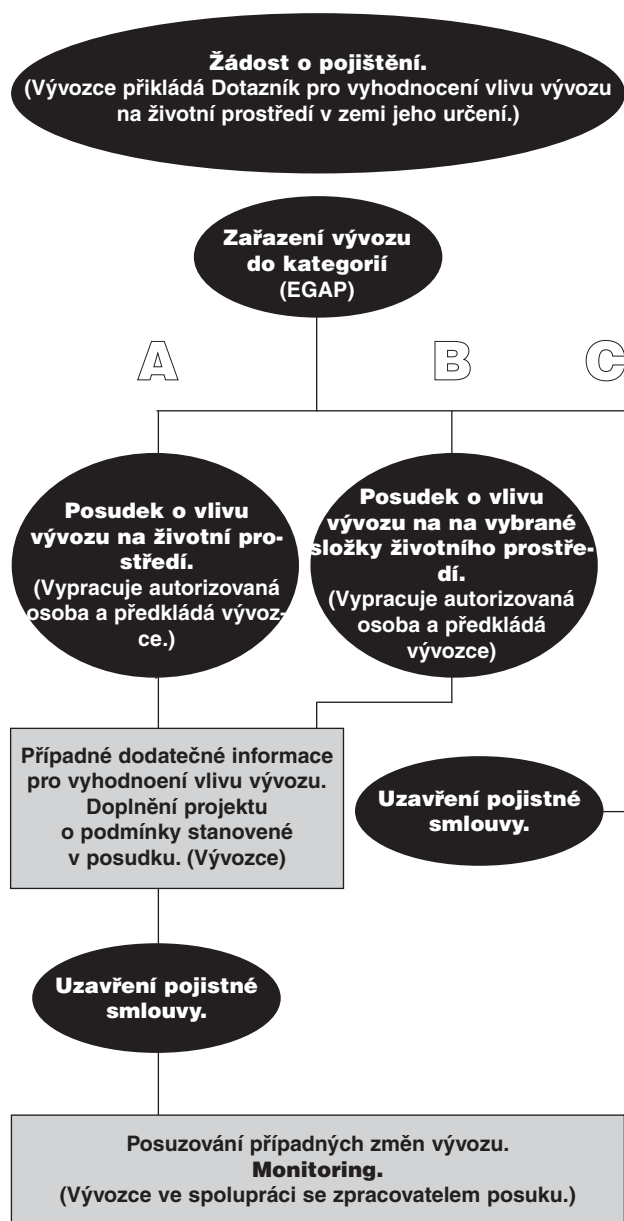
poskytnutí pojištění nebo zvýhodněných úvěrů.

Postup hodnocení

Hodnocení vlivu na životní prostředí podléhá vývozy, u nichž je žádáno o pojištění úvěru se státní podporou s délkou splácení dva roky a více, a rovněž u pojištění investic do zahraničí. Pozitivní hodnocení přijatelnosti vlivu vývozu na životní prostředí v zemi konečného určení je jedním z předpokladů pro uzavření pojistné smlouvy nebo poskytnutí úvěru. Odpovědnost za ekologickou nezávadnost projektu spočívá vždy na hlavním dodavateli. Pokud je český vývozce v postavení subdodavatele, postačí pro účely hodnocení vlivu vývozu při pojištění úvěru předložení již existujícího posudku vypracovaného pro hlavního dodavatele (a naopak – pokud je český vývozce hlavním dodavatelem, bude jím zabezpečený posudek sloužit i pro jeho subdodavatele). To platí samozřejmě za předpokladu, že posudek zahrnuje i všechny odpovídající dodávky zajišťované subdodavatelem.

Postup hodnocení, pro který se vžilo označení „exportní EIA“, demonstrujeme na podmínkách EGAP. Postup u ČEB je shodný, přičemž pro obě instituce postačuje jediný posudek.

Schéma procesu hodnocení je uvedeno na následujícím obrázku:



1. Žádost o pojištění, dotazník

Vývozce předloží k žádosti o pojištění dotazník pro vyhodnocení vlivu vývozu na životní prostředí. Tento dotazník je nedílnou součástí žádosti o pojištění a bez jeho vyplnění (a následného pozitivního hodnocení přijatelnosti vlivu vývozu na životní prostředí v zemi konečného určení) nebude pojistná smlouva uzavřena.

2. Zařazení do kategorií

Na základě údajů z dotazníku zařadí EGAP příslušný vývoz do jedné z následujících kategorií:

- kategorie A, kam náleží vývozní projekty, u kterých lze předpokládat potenciálně značné negativní vlivy na životní prostředí a jejichž vlivy přesahují území, na kterém bude daný projekt realizován, zejména vývozní projekty do citlivých odvětví, nebo ty, které mají být umístěny v citlivých oblastech,
- kategorie B, kam náleží vývozní projekty, u nichž je vliv na životní prostředí méně výrazný než u vývozu kategorie A, je místně ohraničený a není neodstranitelný; do kategorie B budou zařazeny všechny vybrané vývozy, které nespádají do kategorie A ani C,
- kategorie C, kam náleží vývozní projekty, u nichž je vliv na životní prostředí minimální nebo žádný.

Dotazníky a rámcový seznam citlivých odvětví a citlivých oblastí lze vyhledat na internetových stránkách EGAP www.egap.cz. Seznam citlivých odvětví přibližně odpovídá výčtu dle tuzemského zákona 100/2001 Sb., (včetně 25% limitu rozšíření případně modernizace již existujících provozů a zařízení), citlivé oblasti však navíc zahrnují možná specifika cizích zemí (patří sem např. pouštní a polopouštní oblasti, tropické a subtropické lesy, pobřežní šelfy, korálové útesy a další).

Zařazení do příslušné kategorie EGAP bezodkladně oznámí vývozci. Je-li hodnota vývozu nižší než 500 mil. Kč nebo vývoz tvoří méně jak 5 % z celkového objemu zakázky a je-li zřejmé, že projekt nemá negativní vliv na životní prostředí a není zařazen do kategorie A či B, může EGAP od požadavku na další vyhodnocování upustit. Aby se však předešlo umělému snižování hodnoty vývozu těsně pod hranici 500 mil. Kč, je věnována zvýšená pozornost i hodnotám od 400 mil. Kč.

Při pochybnostech o zařazení vývozu do kategorie stejně tak jako při pochybnostech o kvalitě, respektive obsahu předloženého posudku (viz dále) a formulovaných podmínek ochrany životního prostředí, si může EGAP vyžádat externí konzultaci autorizované osoby pro posuzování vývozu na životní prostředí.

3. Postup v jednotlivých kategoriích

Kategorie A

Vývozce je povinen předložit EGAP expertní posudek o vlivu daného vývozu na životní prostředí s jednoznačným hodnocením o přijatelnosti vlivu vývozu na životní prostředí v zemi jeho konečného určení.

Posudkem je:

- a) posudek předložený v českém a anglickém jazyce vypracovaný osobou autorizovanou podle právních předpisů v zemi konečného určení vývozu za podmínky, že vliv vývozu na životní prostředí vyhovuje pravidlům Světové banky; potvrzení o autorizaci této osoby musí být přiloženo k posudku s tím, že exportní pojišťovna může následně ověřit oprávnění této autorizované osoby,
- b) posudek předložený v anglickém jazyce, uznaný mezinárodní finanční institucí, v případě, že je vývoz financován touto institucí,
- c) posudek předložený v anglickém jazyce, uznaný zahraniční úvěrovou pojišťovnou v případě, že vývoz je součástí projektu, na jehož pojištění se podílí tato zahraniční úvěrová pojišťovna,
- d) posudek předložený v českém a anglickém jazyce, vypracovaný českým zpracovatelem, uvedeným v seznamu zpracovatelů posudků uznaných EGAP (lze vyhledat na www.egap.cz). EGAP uznává zpracovatele, kteří získali certifikát Ministerstva životního prostředí ke zpracovávání tohoto typu posudků. Jde o autorizované osoby dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, které úspěšně složily zkoušku k posuzování vlivů vývozu a investic na životní prostředí v zemi cílového určení.

Je zřejmé, že je uznávána celá škála posudků. Teprve v případě, že není k dispozici žádný akceptovatelný posudek, přichází v úvahu posudek vypracovaný českým zpracovatelem.

Posudek dle písmene d) vypracuje zpracovatel pro vývozce na jeho náklady, a to v souladu s pravidly Světové banky. V případě, že pojištění vývozních úvěrových rizik je poskytováno v souvislosti s vývozem, který tvoří méně než 5 % hodnoty celého projektu (a nemůže-li

vývozce předložit posudek podle písm. a) až c)), může exportní pojišťovna odsouhlasit, aby pro zjednodušení byl posudek místo podle pravidel Světové banky vypracován v souladu s limity uvedenými ve zvláštních tuzemských (českých) environmentálních právních předpisech.

Součástí posudku je i informování místní veřejnosti a řádné vypořádání získaných připomínek. Již z tohoto důvodu vyplývá potřeba zvláště v případě zpracování posudku dle písmene d) koordinované spolupráce s místními úřady státní správy a samosprávy země konečného určení vývozu.

Výsledkem posudku musí být jednoznačné stanovisko, zda vliv vývozu na životní prostředí v zemi konečného určení vývozu vyhovuje ekologickým limitům a kritériím podle pravidel Světové banky nebo zvláštním tuzemským právním předpisům. Pokud zkoumaný vývoz těmito limitům a kritériím nevyhovuje, bude EGAP požadovat změnu technických parametrů vývozu tak, aby kritéria a limity pro dané odvětví byly dodrženy. V opačném případě nebude pojistná smlouva uzavřena. Požadované standardy jsou tedy považovány za minimální a nepodkročitelné. Tak je nastaveno základní rovné konkurenční prostředí na mezinárodní úrovni i v oblasti dodržování environmentálních parametrů.

Vývozce má povinnost dodržet ekologické parametry vývozu obsažené v odborném posudku. V případě negativní odchylky má EGAP právo požadovat nápravu, v opačném případě se vývozce vystavuje postihu při případné likvidaci pojistné události podle podmínek sjednaných pojistnou smlouvou.

Kategorie B

EGAP postupuje jako v případě zařazení vývozu do kategorie A. Posudek o vlivu vývozu na životní prostředí však nemusí obsahovat komplexní informace o vlivu vývozu na životní prostředí, ale pouze informace relevantní menší míře negativních vlivů vývozu na životní prostředí. Pokud se jedná o subdodávky pro mezinárodní projekt, může být využit posudek zpracovaný pro hlavního dodavatele. Pokud se jedná o vývoz, kde vývoz neobsahuje žádné podstatné zahraniční subdodávky, postačí, bude-li po-

sudek předložen pouze v českém jazyce. Rozsah posudku se určí na základě procedury stanovení rozsahu a obsahu v rámci konzultací vývozce s EGAP.

Kategorie C

U vývozu zařazeného do kategorie C nevyžaduje EGAP další vyhodnocení vlivu vývozu na životní prostředí.

4. Monitorování dodržování ekologických parametrů

Součástí posudků předkládaných v rámci kategorií A a B je i návrh monitoringu klíčových ukazatelů kvality životního prostředí v průběhu přípravy, výstavby a provozu záměru. Dodržování podmínek vlivu vývozu na životní prostředí je sledováno, např. formou monitorovacích zpráv, které bude vývozce předkládat EGAP v průběhu realizace vývozu. Při předání vývozního projektu zahraničnímu kupujícímu bude zpracován závěrečný protokol, obsahující vyhodnocení skutečně dosažených parametrů. Případné nedodržení hodnot ochrany životního prostředí stanovených ve výchozím posudku může vést k postihu vývozce při případné likvidaci pojistné události (nebo ze strany ČEB k odepření čerpání exportního úvěru).

5. Likvidace pojistných událostí

Při likvidaci pojistné události bude EGAP zkoumat zda příčinou pojistné události nebylo nedodržení hodnot ochrany životního prostředí obsažených v posudku. Přiměřeně k tomu je EGAP oprávněna uplatnit postih vůči vývozci.

Zkušenosti z hodnocení

Proces hodnocení vlivů vývozu a investic na životní prostředí v zemi cílového určení je zatím v počátcích. Přesto již byl zpracován první reálný projekt. Jde o export tepelné elektrárny 1x 500 MW (s výhledem rozšíření o druhý blok 500 MW) do Indie.

Elektrárna má být umístěna ve státě Karnataka poblíž města Bellary. Stát Karnataka trpí dlouhodobě nedostatkem energie, naprostá většina zdrojů je přítom vodních, závislých na sezónních

vlivech. Proto se vláda státu rozhodla posílit kapacitu tepelných zdrojů. Specifika lokality výstavby jsou odlišná od našich zvyklostí a dá se říci, že v našich podmínkách by byl projekt ekonomicky nerealizovatelný. Uhlí je dopravováno po železnici z dolů vzdálených cca 600 km. Zdroj vody (řeka Marali Halla) se nachází ve vzdálenosti 32 km, na tuto vzdálenost je voda čerpána podzemním potrubím. Průtoky jsou ovšem kolísavé a v málo vodných obdobích není možno elektrárnu zásobovat. Z tohoto důvodu je v elektrárně umístěn vodní rezervoár, který vystačí na 3 měsíce (!) provozu. Voda je proto vzácností a není vypouštěna, ale je znovu používána v technologickém procesu. Čištění spalin spočívá pouze v instalaci elektrostatických filtrů pro odloučení prachových částic, systém odsíření spalin není instalován. Koncentrace v přízemní vrstvě je řešena pouze výškou komína (275 metrů) a při limitní (reálná bude nižší) emisní koncentraci 2000 mg/Nm³ SO₂ na výstupu z komína nepřekročí maximální (v Indii definovány jako 24 hodinové) přízemní koncentrace 8,68 µg/m₃, což vyhovuje limitu i pro citlivé oblasti (30 µg/m₃). K projektu se vyjádřily souhlasně Karnatacká státní rada pro kontrolu znečištění (Karnataka State Pollution Control Board, obdoba našeho ČIŽP) a Ministerstvo životního prostředí a lesů (Ministry of Environment and Forests, obdoba našeho MŽP), které udělily souhlas s realizací projektu. Posouzení vývozu bylo provedeno v souladu s procedurami Světové banky Operational Policy (OP) 4.01 a Bank Procedures (BP) 4.01, limitní hodnoty pro daný typ zařízení byly odvozeny z Pollution Prevention and Abatement Handbook (The World Bank Group, April 1999).

Českému vývozci byl dán na základě úspěšného výsledku posouzení příslib pojištění vývozu.

*Ing. Petr Mynář (1961), projektový manažer
firmy INVESTprojekt NNC, s.r.o., Brno.
mynar@investprojekt.cz*

*Ing. Vladimír Zdražil (1970), odborný pracovník Ústavu aplikované ekologie FLE ČZU,
Kostelec nad Černými lesy
zdrazil@kostelec.czu.*

listopad 2003

Mobilní solidifikační linka na výrobu rekultivační stabilizované směsi

RNDr. Věra Tížková

1. Úvod

Nedílnou součástí většiny průmyslových výroby je vznik nebezpečných odpadů. Jejich využití, případně odstranění, je stále velkým problémem. V případě výroby železa a oceli jsou jedním z těchto odpadů jemné kaly z čištění plynů, které jsou v současné době převážně ukládány na skládky, z menší části přidávány do cementových směsí jako korekční složky. V následujícím textu se seznámíme s návrhem, který vzešel při řešení úkolu zadaného Třineckými železárnami, a. s. Navržené řešení spočívá ve smíchání kalů s energetickým sádrovcem (produkt odsíření odpadních plynů) a dalšími přísadami (cement, vápno) na speciální lince. Výsledným produktem procesu je stabilizovaná směs použitelná pro rekultivační účely (dále RSS – rekultivační stabilizovaná směs).

Technologie výroby RSS je poměrně jednoduchá. Mobilní solidifikační linka bude sestávat z násypky pro kaly, sila pro energetický sádrovec, cement a vápno, vynášecích šnekových dopravníků, pásového dopravníku k dopravě kalů do míchačky, drtiče, míchačky s přidavným turbomíchacím zařízením pro důkladnou homogenizaci surovin mícháním, vynášecího pásového dopravníku hotového výrobku a nakladače hotového výrobku – stabilizátu. Předpokládaná roční kapacita linky je 50 000 tun RSS, což odpovídá 25 000 tunám zpracovaných kalů.

2. Charakteristika zájmové lokality

Pro výstavbu mobilní solidifikační linky bude využita část technologie stávající výroby strus-

ko-betonových tvárníc (zásobní silo, vodní hospodářství), která je v současnosti provozována na haldě na jižním okraji areálu Třineckých železáren a. s. Stávající zpevněná panelová plocha je umístěna na 7 m mocném návozu průmyslových odpadů. Kromě výroby tvárníc se zde nachází Uhelné sklady a betonárna Štěrkoven Dolní Benešov.

Zájmové území je silně antropogenně ovlivněno. Jedná se o průmyslově využívanou lokalitu se značným znečištěním ovzduší, půdy a vodních toků na jižním okraji města Třince. Ve vzdálenosti 5 km se nachází hranice Chráněné krajinné oblasti Beskydy.

3. Vlivy záměru na životní prostředí

Stavba je situována mimo obytnou zónu v průmyslové oblasti, v souladu s územním plánem města Třince. Její umístění na haldě Třineckých železáren a.s. znamená eliminaci negativních vlivů na půdu, krajinný ráz, ekosystémy, faunu a flóru.

Ochrana povrchových a podzemních vod je zajištěna umístěním technologie na betonové pracovní ploše se sběrným kanálem zakončeným jímkou o kapacitě 22 m³. Odpadní srážková voda z jímky bude odvážena do vodního hospodářství kyslíkokonvertorové ocelárny, případně na ČOV Třinec. Technologická odpadní voda nebude vznikat. Zamezení vzniku prašnosti bude zajištěno tím, že veškeré technické vybavení bude zastřešeno, případně zcela opláštěno. Obslužné komunikace budou zkrápěny, veřejné komunikace podle potřeby čištěny.

Doprava je řešena tak, aby co nejméně využívala veřejné komunikace – pro dopravu surovin budou využívány vnitropodnikové komunikace Třineckých železáren, a. s. Hluk a emise výfukových plynů způsobených dopravou hotového výrobku budou v nejbližší obytné zástavbě dosahovat přibližně stejné úrovně jako v případě, kdy by v zájmové lokalitě byla provozováno pouze výroba tvárnic. Hlučnost mobilní solidifikační linky je výrobcem garantována pod úroveň 80 dB, což se projeví ve vzdálenosti 300 m, kde jsou umístěny obytné domy, hlukem nižším než 50 dB.

4. Vývoj hodnocení záměru

V Oznámení při zahájení procesu posuzování vlivů záměru na životní prostředí byl vstupním materiálem nebezpečný odpad – jemné kaly z čištění plynů na kyslíkokonvertorové ocelárně, katalogové číslo 10 02 13. Jednalo se tudíž o zpracování odpadu, přičemž výstupní materiál byl charakterizován jako výrobek. V rámci připomínkového řízení upozornilo MŽP, odbor odpadů, že pokud provozovatel neučiní certifikaci výstupního produktu dle zákona č. 22/1997 Sb., o technických požadavcích na výrobky, je povinen deklarovat výstupní produkt ze solidifikační linky jako nebezpečný odpad dle vyhlášky MŽP č. 381/2001 Sb. V případě, že provede prostřednictvím pověřené osoby změnu kategorie odpadu dle vyhlášky č. 376/2001 Sb., je možné s tímto nakládat jako s odpadem ostatním. V případě certifikace na produkt je nutno jednoznačně stanovit kvalitativní a kvantitativní složení vstupních odpadů a dalších příměsí. Při využití výstupního produktu je nutné vyhovět zákonu č. 185/2001 Sb., o odpadech a jeho prováděcím vyhláškám.

Před zpracováním posudku EIA došlo k dokončení procesu certifikace jak vstupních surovin, tak finálního výrobku na výrobky dle zákona č. 22/1997 Sb. Certifikáty byly vydány na základě všech požadovaných zkoušek a protokolů.

Jako vstupní suroviny budou používány:

- Fe korekce cementářské suroviny (původ-

ní označení – kaly kyslíkokonvertorové ocelárny); na mezideponii, kam se kaly z výroby odváží, dochází k jejich řízené úpravě, na základě které lze kal využívat jako železitou korekci při výrobě cementu. Laboratorní analýzy z března 2002 prokazují, že kaly splňují převážně limity třídy vyluhovatelnosti I, výjimečně II (fluoridy, rozpuštěný organický uhlík), test ekotoxicity je negativní.

- REHAS ET - popílková malta pro stavbu hrází skládek odpadů a pro vyrovnání terénních nerovností,
- vápno, cement.

Výstupním produktem bude:

- Granulát pro technickou rekultivaci báňských výsypek, typ: Rekultivační stabilizovaná směs – RSS, která bude sloužit k rekultivaci, těsnění skládek, stavbě hrázek a jako náhrada výplňového materiálu na stavbách. Laboratorními analýzami výluhu RSS v září 2001 a květnu 2002 byly zjištěny hodnoty nižší než limity třídy vyluhovatelnosti I, test ekotoxicity je negativní.

Celý záměr byl tedy z hlediska nakládání se vstupními surovinami a výstupním produktem postaven díky ukončené certifikaci mimo kompetenci zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech a jeho prováděcích předpisů.

5. Závěr

Proces posuzování vlivů na životní prostředí byl ukončen vydáním souhlasného stanoviska MŽP v únoru 2003. V současné době se připravuje dokumentace pro stavební povolení, která bude obsahovat náležitosti uvedené v podmínkách stanoviska. Dle sdělení oznamovatele/investora stavby se podařilo splnit požadavky všech dotčených úřadů. Budoucnost ukáže, zda se tento zajímavý způsob úpravy a zpracování problematických materiálů ukáže jako efektivní a životaschopný.

RNDr. Věra Tížková

GHE, a.s., Ostrava

Autovrakoviště v procesu posuzování vlivů na životní prostředí

Doc. Ing. Vladimír Lapčík, CSc.

Rostoucí motorizace vyvolává v posledních letech stále větší potřebu řešit odpovídajícím způsobem problematiku starých vozidel s ukončenou životností. Tato potřeba je mj. umocněna skutečností, že ještě nedávno vyráběné (a mnohdy stále provozované) automobily mají ve svých útrokách nemalý podíl materiálů a látek, které, aniž bychom si to uvědomovali, jsou zdraví velmi škodlivé.

Krajské koncepce hospodaření s odpady byly v České republice zpracovávány v období let 2000 až 2002 jako základní programové dokumenty oborů v kraji (některé kraje dokončovaly své koncepce ještě v prvních měsících roku 2003). Vláda České republiky vyhlásila svým nařízením č. 197/2003 Sb., ze dne 4.6.2003. Plán odpadového hospodářství České republiky, čímž se cíle závazné části tohoto plánu staly povinnými pro plány odpadového hospodářství krajů. Plány odpadového hospodářství krajů zahrnují i problematiku autovraků, která má být mj. řešena výstavbou menších autovrakovišť.

Základním dokumentem, který upravuje nakládání s autovraky v Evropské unii, je směrnice Evropského parlamentu a Rady 2000/53/ES o vozidlech s ukončenou životností z 18. 9. 2000 a její dodatky vydané formou Rozhodnutí Komise Evropských společenství v roce 2002. Tento předpis Evropského společenství je transformován do českých právních předpisů formou změny zákona o odpadech č. 185/2001 Sb., změnou jeho prováděcího předpisu, kterým je vyhláška č. 383/2001 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady, a dále dílčí změnou zákona č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích.

Pro plnou harmonizaci s uvedenými předpisy ES byly provedeny změny týkající se zejména povinností osob oprávněných ke sběru, výkupu, zpracování, využívání a odstraňování autovraků nakládat s autovraky vzniklými z vozidel kategorie M1 a N1 tak, aby bylo dosaženo směrnicí ES stanovených kvót pro opětovné využití a materiálové využití jejich demontovaných částí. Účinnost uvedených novel se předpokládá od 1. 1. 2004.

Pro vlastní implementaci, respektive zavedení do praxe požadavků novely zákona o odpadech, bude sloužit tzv. Realizační program ČR pro autovraky. Jeho zpracování zabezpečuje a koordinuje MŽP a to na základě přílohy k již zmíněnému nařízení vlády č. 197/2003 Sb., o Plánu odpadového hospodářství.

V případě výstavby autovrakovišť je nutno konstatovat, že tyto záměry naplňují dikci bodu 10.1 (zařízení pro nakládání s nebezpečnými odpady), kategorie I, přílohy č. 1 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí. Záměry kategorie I vždy podléhají posouzení. Proto výstavba každého autovrakoviště musí být v plném rozsahu posouzena bez ohledu na velikost vrakoviště bez možnosti využití zkráceného postupu (záměry II vyžadující zjišťovací řízení) posuzování vlivů na ŽP.

Menší autovrakoviště jsou většinou budována s kapacitou cca 100 kusů „čistých“ vraků a 3 až 6 kusů vraků s náplněmi. Součástí většiny takovýchto autovrakovišť jsou i výkupny druhotných surovin. Celková plocha areálu (oplocená) bývá většinou v rozsahu 2000 m².

Počet návštěvníků je většinou předpokládán ve výši asi 20 až 30 denně. Je předpokládán

příjezd cca 25 osobních vozidel zákazníků denně a jednoho nákladního vozidla pro odvoz odpadů týdně.

Vybudování autovrakoviště je obvykle realizováno v několika etapách (důvodem je ve většině případů finanční situace malých podnikatelů), přičemž už 1. etapa výstavby má zabezpečit vybudování veškerých nutných objektů pro zahájení provozu (sklad nebezpečných odpadů, přístřešky, zpevněné plochy izolované, zpevněné plochy ostatní, částečně zpevněné příjezdové a odstavné plochy, oplocení, vjezdy, parkoviště atd.), v dalších etapách výstavby je pak většinou řešeno dobudování provozního zázemí (dílny, šatny apod.), příp. ochranných zdí.

Jak již bylo uvedeno výše, v areálu bývá obvykle s autovrakovištěm provozována i výkupna druhotných surovin. Pro výkupnu nebývají většinou realizovány žádné stavební objekty. Pouze se umístí váha a kontejnery pro sběr barevných kovů. Pozn.: Posouzení záměru výstavby autovrakoviště (nakládání s nebezpečnými odpady) se přímo netýká výkupny druhotných surovin.

Zpevněné izolované plochy jsou z finančních důvodů zpravidla budovány postupně v několika etapách. Je však nutno poznamenat, že v cílovém stavu by měla být realizována nepropustná úprava plochy celého prostoru, ve kterém budou umístěny automobilové vraky, zakončená odlučovačem vhodným pro parkovací plochy. Odlučovač ropných látek včetně sběrného potrubí je nutno realizovat již v první etapě výstavby (odlučovač i kanalizaci je nutno dimenzovat tak, aby tato zařízení bylo možno využít bez podstatných úprav při nepropustné úpravě plochy celého prostoru pro ukládání autovraků).

Areál posuzovaného autovrakoviště bude tedy sloužit pro výkup autovraků, respektive pro sběr druhotných surovin. Autovraky musí být přijímány tak, aby je bylo možno ihned umístit pod přístřešek na izolovanou zpevněnou plochu. Přístřešky bývají dimenzovány pro umístění 1 až 6 autovraků najednou. Autovraky nesmí být dočasně uloženy na ostatních plochách (vodohospodářsky nezabezpečených) v areálu autovrakoviště před úpravou, tj. odstraněním nebezpečných vlastností (je nutno podrobně zpracovat v provozním řádu autovrakoviště).

Nebezpečné látky a nebezpečné díly se z autovraků odeberou v zastřešeném objektu (je nutno dodržovat předepsaný postup při jejich demontáži podle § 19 a přílohy č. 18 vyhlášky MŽP č. 383/2001 Sb.). Nebezpečné látky – nebezpečné odpady (např. baterie, nádrže, výbušné součásti – airbagy, motorová paliva, motorové a převodové oleje, oleje z hydrauliky, brzdové kapaliny, náplně klimatizačního systému, chladicí kapaliny, součásti obsahující rtuť atd.) je nutno uložit ve skladu nebezpečných odpadů. Nebezpečné díly – nebezpečné odpady (díly znečištěné ropnými látkami – motory, převodovky, příp. rozvodovky a další) je nutno demontovat a uložit např. do plechových van k tomu účelu vyrobených. Vany musí být rovněž uloženy na izolovanou zpevněnou plochu.

Kovové součásti autovraku, kontaminované ropnými látkami, je nutno uložit a chránit před povětrnostními vlivy ve skladech s nepropustnou podlahou, aby nedošlo k vymývání ropných látek působením dešťových vod.

Využitelné součásti (katalyzátory, kovové součásti obsahující měď, hliník, hořčík, dále pneumatiky, velké plastové součásti a sklo) budou z autovraku vyňaty a dále předány k recyklaci či k dalšímu využití – např. k odprodeji náhradních dílů zákazníkům.

Skladovací operace by měly být provedeny tak, aby nedošlo k poškození součástí obsahujících kapaliny nebo využitelných součástí a náhradních dílů.

Po výše uvedených operacích, provedených v rámci technologického postupu, bude zbytek autovraku (zbavený nebezpečných vlastností) umístěn na zpevněnou odstavnou plochu, kde má být po určitý čas uložen, aby případní zákazníci měli možnost prohlídky a odkoupení náhradních dílů. Po odprodeji využitelných náhradních dílů bude torzo autovraku odvezeno odbornou firmou k zešrotování.

Kontejnery pro jednotlivé druhy odpadů je nutno umístit na zpevněných plochách volných prostranství. Všechny hořlavé odpady musí být skladovány odděleně ve skladu nebezpečných odpadů (každý odpad je nutno umístit do odpovídajícího shromažďovacího prostředku).

Součástí stavby menších autovrakovišť nebývá většinou žádné trvalé technické ani tech-

nologické zařízení – demontáž vozidel je prováděna pomocí ručního nářadí.

Pozemky pro výstavbu autovrakovišť je nutno ve většině případů vyjmout ze zemědělského půdního fondu. Většinou je rovněž nutno provést skrývku ornice v rozsahu odnímané půdy.

V mnoha případech je nutno realizovat opatření plynoucí z rizika zaplavení dotčené lokality blízkými vodotečemi (děje se tak většinou dosypáním a zvýšením nivelety na celé ploše areálu provozovny).

Na autovrakovišti, které bude umístěno v dosahu obytné zástavby (i tato varianta dle zkušeností připadá v úvahu), bude nutno vyloučit práce v nočních hodinách, respektive od 22. hodiny večerní do 6. hodiny ranní, ve dnech pracovního klidu a státem uznaných svátků. Při zjištění zvýšené hladiny hluku ve vztahu k obytné zástavbě bude nutno provést měření hluku a v případě nutnosti realizovat protihluková opatření (přímo u obytných objektů, protihluková clona, respektive plot s protihlukovou funkcí).

Odvoz a odstraňování odpadů zajišťují v drtivé většině případů specializované firmy. Smlouvy a potřebné doklady od firem by měl investor zajistit do doby kolaudace stavby autovrakoviště.

Vzhledem k charakteru odpadů, které mají být umístěny ve skladech nebezpečných odpadů autovrakoviště, nelze zcela vyloučit vznik emisí ze skladovaných odpadů. Tyto emise se mohou dostávat do vnějšího prostředí přirozeným větráním skladů nebezpečných odpadů (větrání z důvodů požárního zabezpečení), respektive prostřednictvím fugitivních emisí. V případě, že by byly tyto emise subjektivně zjištěny (např. čichem) v období provozu autovrakoviště, bude nezbytné provést měření úrovně škodlivin ve vzdušné odcházející z prostoru skladů odpadů při provětrávání.

V rámci výstavby autovrakoviště je vhodné realizovat odpovídající ozelenění areálu. Doporučuje se uplatnění zahuštěné výsadby. Použitá zeleň by měla odpovídat svým charakterem zeleni typické pro danou krajinnou oblast.

Stavba menšího autovrakoviště nepředstavuje záměr velkého rozsahu. Představuje však záměr, který by mohl mít značný vliv na životní prostředí. Je proto nutno dokonalým technic-

kým a technologickým řešením eliminovat možné negativní vlivy této akce na životní prostředí na minimum, a to i v období výstavby.

Pro omezení, případně vyloučení nepříznivých vlivů těchto staveb na životní prostředí je nutno splnit specifické podmínky, které je možno shrnout následovně:

- zajistit, aby bylo zpracováno autorizovanou osobou posouzení, které zhodnotí, zda posuzovaná lokalita nebude zasažena v případě povodní, respektive při výskytu víceleté vody,
- specifikovat shromažďovací prostředky pro všechny druhy odpadů, které bude možno potenciálně uložit ve skladu nebezpečných odpadů autovrakoviště,
- zpracovat pro provoz autovrakoviště provozní řád (musí mj. obsahovat přesný technologický postup při demontáži autovraků, seznam odpadů, se kterými bude nakládáno, požadavek, že mimo vodohospodářsky zabezpečená místa nebudou umístována neочиštěná neodmaštěná vozidla), požární, havarijní a povodňový plán,
- doložit smlouvami (nebo předběžnými smlouvami) s potenciálními odběrateli způsoby odstraňování odpadů vznikajících v souvislosti s výstavbou autovrakoviště; předložit ke kolaudaci stavby doklady o evidenci odpadů vzniklých v průběhu výstavby areálu,
- zahrnout do projektové dokumentace popis pracovního režimu a organizování provozu stavebních prací v průběhu výstavby,
- zajistit průběžné sledování, případně analýzu a uložení výkopového materiálu na skládky příslušných skupin (bude-li zjištěn kontaminovaný materiál) v souvislosti s prováděním výkopových prací na posuzované lokalitě; v případě výskytu kontaminované zeminy bude nutno dané místo sanovat,
- realizovat opatření plynoucí z případného rizika zaplavení dotčené lokality (dosypání a zvýšení nivelety),
- realizovat již v úvodní fázi výstavby odlučovač ropných látek včetně sběrného potrubí; odlučovač i kanalizaci dimenzovat tak, aby tato zařízení bylo možno využít bez pod-

statných úprav při nepropustné úpravě plochy celého areálu, kde budou umístěny autovraky (cílový stav); odpadní vodu předčištěnou v odlučovači ropných látek vést, pokud možno, do sběrače veřejné kanalizace obce,

- v cílovém stavu výstavby areálu autovrakoviště bude nutno zajistit, aby plocha celého prostoru, ve kterém budou umístěny automobilové vraky, byla upravena jako nepropustná (izolovaná),
- vyloučit stavební práce v nočních hodinách, respektive od 21. hodiny večerní do 7. hodiny ranní, ve dnech pracovního klidu a státem uznaných svátků,
- zajistit v rámci výstavby odpovídající ozeleňení areálu autovrakoviště (výhledově realizovat zahuštěnou výsadbu); navrhovaná zeleň musí odpovídat svým charakterem zeleni typické pro danou krajinnou oblast,
- zajistit, aby podlahy skladu nebezpečných odpadů byly opatřeny polystyrénovým nátěrem,
- doložit smlouvami (nebo předběžnými smlouvami) s potenciálními odběrateli způsoby odstraňování nebezpečných a ostatních odpadů vznikajících v souvislosti s provozem autovrakoviště,
- zajistit provedení měření hluku při zjištění zvýšené hladiny hluku ve vztahu k obytné zástavbě; v případě nutnosti realizovat protihluková opatření (přímo u obytných objektů nebo realizací protihlukové clony),
- zajistit provedení měření či posouzení úrovně škodlivin ve vzdušině odcházející z prostoru skladu odpadů při provětrávání v případě, že by tyto emise byly subjektivně zjištěny; realizovat v odůvodněném případě příslušná opatření ke snížení emisí,
- v případě umístění autovrakoviště v dosahu obytné zástavby vyloučit práce na něm v nočních hodinách, respektive od 22. hodiny večerní do 6. hodiny ranní, ve dnech pracovního klidu a státem uznaných svátků,
- nakládat s autovraky pouze ve smyslu schváleného provozního řádu autovrakoviště (nepřipustit umístění neočištěných neodmaštěných vozidel na vodohospodářsky

nezabezpečených plochách; přijaté automobily s provozními náplněmi nevršit v žádném případě na sebe a neukládat na boku nebo na střeše),

- nepřipustit uložení jiného odpadu, než pro jaký je sklad nebezpečných odpadů navržen,
- zajistit vedení provozního deníku, kde budou přesně evidovány odpady přijaté do skladu nebezpečných odpadů.

K variantám zřízení autovrakovišť je možno uvést následující:

Oznamovatelé většinou disponují pouze jednou vhodnou lokalitou pro jeho vybudování tzn., že realizace stavby na jiné lokalitě není reálná. Je nutno vzít rovněž v úvahu skutečnost, že navržená autovrakoviště jsou ve většině případů v souladu s koncepcí hospodaření s odpady daného kraje (vytvoření sítě sběrných středisek pro autovraky). Vzhledem k těmto skutečnostem lze akceptovat, že umístění autovrakoviště nebývá řešeno **variantně z geografického hlediska**.

Technologické varianty rovněž nebývají řešeny. Vzhledem k tomu, že součástí stavby většinou nejsou žádná trvalá technická ani technologická zařízení, která je možno řešit variantně, lze tento přístup rovněž akceptovat.

Tolik tedy ve stručnosti k posuzování vlivů malých autovrakovišť na životní prostředí.

Závěrem je nutno poznamenat, že mnohé původní představy českých likvidátorů autovraků v oblasti získků z prodeje použitelných karosářských dílů či agregátů automobilů byly až příliš optimistické. Většinou vycházely ze zkušeností ze Spolkové republiky Německo, což se ovšem na naše poměry nedá mechanicky aplikovat, neboť v Německu se jedná v mnoha případech o díly na drahé automobily, pro jejichž majitele je jistě mnohdy výhodnější nakoupit daleko levnější díl z havarovaného automobilu. Nepoškozené díly jsou proto vykupovány, evidovány pomocí výpočetní techniky a poté nabízeny v celém Německu distribučními sítěmi specializovaných firem.

Přestože velká autovrakoviště většinou nezaplnila původní představy o získcích z prodeje použitelných náhradních dílů, v menších městech je tento prodej pro provozovatele malých

autovrakovišť většinou ziskový, neboť je zde v reálném provozu více starších automobilů, na něž jejich majitelé hledají náhradní díly mnohdy pouze v těchto provozovnách.

Literatura:

1. Právní normy v oblasti odpadového hospodářství platné v České republice a Evropské unii.
2. Lapčík, V.: Možnosti zpracování starých automobilů recyklací. In: Odpady '97 (sborník mezinárodní konference, Spišská Nová Ves, 6. – 7.11.1997). Geologia, Spišská Nová Ves, 1997, s. 200-207. ISBN 80-7078-405-9.
3. Lapčík, V.: Posudek k dokumentaci o hodnocení vlivů na životní prostředí ve smyslu přílohy č. 5 k zákonu č. 100/2001 Sb., na záměr „Autovrakoviště a výkupna druhotných surovin“. Vypracováno na vyžádání odboru výkonu státní správy VIII Ministerstva životního prostředí v Olomouci. Ostrava, červenec 2003. 30 s., fotodokumentace (4). Místo a datum veřejného projednání: Dům kultury Uherský Brod, 21.8.2003.
4. Zelený, Z.: Autovraky – harmonizace českých právních předpisů. Odpadové fórum č. 10, 2003, s. 16.
5. Bujok, P.: Ověřování propustnosti horninových a zeminových materiálů měřením v polních podmínkách. In: Současnost a perspektiva těžby a úpravy nerudných surovin (sborník referátů konference, VŠB-TU Ostrava). VŠB-TU, Ostrava, 2002, s. 241-242. ISBN 80-248-0081-0.

Doc. Ing. VLADIMÍR LAPČÍK, CSc.

Institut environmentálního inženýrství HGF

VŠB – Technická univerzita Ostrava

17. listopadu 15, CZ – 708 33 Ostrava-Poruba

E-mail: vladimir.lapcik@vsb.cz

ENVIBRNO 2004 s novou koncepcí

Ve dnech 20. – 24. dubna 2004 se bude konat 11. ročník mezinárodního veletrhu techniky pro tvorbu a ochranu životního prostředí ENVIBRNO. Oproti předchozím ročníkům, kdy byl koncept založen na tradičním složkovém pojetí ochrany životního prostředí bude vycházet z komplexního integrovaného přístupu napojeného na systém výměny informací o nejlepších dostupných technikách (BAT). Nová koncepce se odvíjí od implementace souboru legislativy Evropské unie do legislativy tuzemské, včetně směrnice 96/61/EC o Integrované prevenci (IPPC).

Významnou součástí veletržního dění bude 2. ENVIKONGRES, který se bude zabývat do-

pady implementace IPPC a problematikou nejlepší dostupné techniky ve střední Evropě.

Své dosavadní zkušenosti s Integrovaným povoláním by si zde měli vyměnit provozovatelé, zástupci státní zprávy a pracovníci Agentury pro integrované povolování, která na ENVIKONGRESU vkročí do třetího roku své existence. Počítá se také s prezentací zkušeností zahraničních odborníků v této oblasti. Novým prvkem je maximální otevřenost vůči veřejnosti. Veletrh ENVIBRNO 2004 se bude konat pod záštitou Ministerstva životního prostředí, Ministerstva zemědělství a Ministerstva průmyslu a obchodu. Záštitu nad ENVIKONGRESEM převzal osobně ministr životního prostředí Libor Ambrozek.

EIA Posuzování vlivů na životní prostředí – vydává MŽP ve spolupráci s Centrem EIA při Českém ekologickém ústavu.

- Redakce Mgr. Naděžda Bilincová, ČEÚ, Kodaňská 10, 10 010 Praha 10 - Vršovice, tel.267 22 52 88,
- Administrace a objednávky: SEVT a. s., Pekařova 4, 18 106 Praha 8 - Bohnice, 283 0 90 354 (52), fax. 233 55 34 22, e-mail sevt@sevt.cz. • ISSN – tištěná verze. 1211-7296 • MK ČR E 7678.
- Předplatné měsíčníku Věstník a Zpravodaj MŽP s čtvrtletníkem EIA pro rok 2004 je 750,- Kč.
- Sazba: Litostudio.cz. Tisk PeMa. Otištěné příspěvky nemusí vždy vyžadovat stanovisko MŽP.

Pracovní konference „SEA v ČR – zkušenosti, stav, východiska“ a panel expertů EU k problematice SEA v ČR z pohledu Evropské unie

Závěry a doporučení

Ve dnech 24. – 26. září 2003 se konaly v Ústavu aplikované ekologie České zemědělské university v Kostelci nad Černými lesy dvě vzájemně pořadatelsky a obsahem propojené akce, zabývající se problematikou posuzování vlivů plánů a programů (konceptí) na životní prostředí (SEA) v českém právu a praxi a v mezinárodním kontextu v historii, současnosti a v blízkém výhledu, představovaném obdobím vstupu ČR do EU.

První akcí v pořadí byl jednodenní „workshop“ pro uzavřený okruh českých odborníků za účasti pozvaných zahraničních hostů ze Švédska, Holandska, SRN a Rakouska, pořádaný v rámci „package“ SEA twinningového projektu pomoci EU zemím střední a východní Evropy v rámci programu PHARE o EIA/SEA, připravený ve spolupráci s MŽP a s ÚAE ČZU garantem twinningového projektu ze SRN panem Haral-dem Jendrikem.

Navazující akcí byla dvoudenní konference o SEA, pořádaná ÚAE ČZU v Kostelci nad Černými lesy ve spolupráci s MŽP za účasti jednak domácích i zahraničních účastníků uvedeného „workshopu“ a dále širšího okruhu několika desítek dalších odborníků ze státní správy, samospráv krajů, autorizovaných osob pro posuzování vlivů na životní prostředí, nevládních neziskových organizací a dalších zájemců z ČR i ze zahraničí, včetně Polska, Slovenska a JAR.

Ve „workshopu“ zazněly nejdříve prezentace o historii, současnosti a výhledu SEA v ČR, ve

Švédsku, Holandsku, SRN a Rakousku, zejména s ohledem na potřebu brzké implementace Směrnice EU 2001/42/EC o posuzování vlivů některých (určitých) plánů a programů (konceptí) na životní prostředí. Poté byly diskutovány připravené i spontánní otázky týkající se některých dílčích problémů a odlišností v zastoupených zemích, s cílem poučit se o řešeních některých problematických segmentů právních úprav, procesních zvyklostí a institucionálního zajištění této problematiky pro českou legislativu i praxi. Nakonec byly formulovány zástupci vedení obou stran twinningového projektu určité dílčí závěry a doporučení, které byly poté tlumočeny na následné konferenci SEA 2003 jako jeden z příspěvků a podkladů pro diskusi spolu s dalšími plánovanými vystoupeními a příspěvky vlastní konference.

Toto spojení obou akcí se společným tématem SEA se ukázalo jako neobyčejně šťastné a plodné, stejně jako výběr zahraničních krátkodobých expertů a hostů, vystupujících na konferenci s prezentacemi národních přístupů k SEA směrnici a její implementaci do právních řádů svých zemí.

Z obou akcí vyplynula pro účastníky z České republiky následující hlavní poučení, závěry a doporučení, týkající se české legislativy, dosavadní praxe, budování správních struktur a dalšího vývoje po implementaci Směrnice EU 2001/42/EC:

- Legislativa, instituce i používané pracovní postupy se bez ohledu na společný účel a cíle EIA/SEA v jednotlivých prezentovaných zemích

výrazně odlišují. Tyto země necítí potřebu své tradice a právní, procesní ani institucionální kontext nějak násilně sjednocovat, unifikovat a představují velmi širokou paletu možností, jak se přiblížit literě i duchu Směrnice 2001/42/EC. Je zřejmé, že směrnici nepovažují za „svazující“ a nutící je přestat respektovat vlastní kulturní, právní a politickou tradici, takže očekávají zcela samozřejmě, že se tak budou chovat i transformující se země střední a východní Evropy, včetně České republiky.

- stojí za zaznamenání některé prezentované zvláštnosti zúčastněných zemí, jako jsou např. ve Švédsku dlouhá demokratická tradice a stabilita právního řádu, otevřenost politiky a samozřejmost účasti veřejnosti v ní, do kterých se obtížně implementují ty prvky směrnic EU, které jsou ve Švédsku již dávno nepsanou samozřejmostí, ale také existence „environmentálního tribunálu“, kde veřejnost může uplatnit své námítky proti činnosti orgánů veřejné správy v oblasti péče o životní prostředí. V Holandsku existence nezávislé „komory“ (komise), složené z expertů zabývajících se EIA/SEA, nezávislé na státních orgánech a zprostředkující veškeré zadávání dokumentací a posudků tak, aby byla vyloučena možnost neobjektivních posouzení, ovlivněných tím, kdo je platí. Tato komora plní i funkci expertního poradního orgánu pro investory, místní, provinční i státní orgány. Autorizace z rukou státních orgánů se nepovažuje za vyšší záruku odbornosti, než „samočistící proces“ uvnitř této komory a prostá konkurence mezi experty. Totéž platí o SRN a Rakousku. V SRN a Rakousku je složitost implementace směrnic EU způsobena federativními uspořádáními států, která vyžadují kromě obecné federální právní úpravy ji přijmout i na úrovni spolkových zemí.

- Ve zvládnutí principů SEA v legislativě, institucionálním zajištění a v rutinní praxi sice ČR ještě nedosáhla plnění všech ustanovení Směrnice EU 2001/42/EC, ale díky tradici a vysoké úrovni územního plánování a stavebního řádu dle zákona č. 50/1976 Sb., na něj navazujících prováděcích předpisů a zejména díky zákonu č. 17/1992 Sb., o životním prostředí a zákonu č. 244/1992 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí v tom má přesto již více než desetiletě-

tu zkušenost. V žádném případě není pozadu ani za vyspělými evropskými zeměmi, naopak, je zřejmé, že principy Směrnice 2001/42/EC se neodchylují od zkušeností ČR z dosavadní aplikace SEA a jejich implementace do novely zákona č. 100/2001 Sb., tak, jak je připravena, nepovedou, až na rozšíření předmětu posuzování, k narušení kontinuity s právním okolím ani se zavedenou praxí.

- Podobně i nový stavební zákon, připravovaný ve spolupráci MMR jako hlavního gestora, MŽP a MV, posunuje svým pojetím, spočívajícím v průběžném konfrontování námětů na změny v území se všemi třemi pilíři dlouhodobé udržitelnosti vývoje v území (environmentální, kulturně-sociální a ekonomický), ve směru moderních trendů vyspělých zemí. Zajišťuje posuzování vlivů lidských plánů a aktivit na životní prostředí ve dvou zásadních fázích, s odpovídající mírou poznání jak širších územních i věcných kontextů u koncepcí, tak z hlediska podrobných znalostí dotčeného území a možných impaktů u jednotlivých záměrů.

- Posuzování vlivů koncepcí na životní prostředí, vytvářených a schvalovaných ústředními správními úřady, provádějí v některých evropských zemích ministerstva životního prostředí, v jiných samotní zpracovatelé koncepce. Praxe se tedy liší a ani Směrnice EU 2001/42/EC nedává návod, kdo je má provádět. Předpokládá se, že si to státy upraví dle své úvahy, legislativního kontextu a zvyklostí. Shoda panuje v tom, že je třeba předkladatele koncepcí naučit se vnímat a respektovat environmentální rozměry svých záměrů a koncepcí již při tvorbě příslušných dokumentů, podrobovat je posouzení odbornou i laickou veřejností, pracovat aktivně s jejich připomínkami a námítkami od samotného vzniku zadání pro zpracování koncepce. **Cílový stav je integrace environmentálních principů do samotné tvorby koncepcí, nikoliv jejich trvalá „vnější oponentura“.** Nicméně většina účastníků vnímá specifickou situaci transformujících se zemí střední a východní Evropy, ignorujících v době socialistické etapy jejich existence ekologické poznání, a po vysvětlení i zahraniční účastníci **berou na vědomí fakt, že v České republice dosud není doba zralá pro zbavení MŽP této důležité průřezové kompetence v péči**

o životní prostředí a předání jí hospodářským resortům. V tomto kontextu se jeví jako zcela vyhovující, jak byl předložen ze strany MŽP návrh na novelu zákona č. 100/2001 Sb., dohodnutý co do koordinace s novým stavebním zákonem s MMR, zatímco protinávrh MPO, obsažený ve vládním návrhu novely, předložené do vlády, se jeví nejen jako legislativně-technicky vadný, nekonzistentní v pojetí i v pojmech s ostatními ustanoveními novely, ale i **předčasný z hlediska sledovaného účelu.** Většina zasvěcených účastníků konference proto přivítala informaci zástupců MŽP o průběhu a hlasování poslanců – členů podvýboru pro ŽP Poslanecké sněmovny PČR z 25. 9. 2003, kdy byl schválen pozměňovací návrh poslankyně p. Šedivé a poslance p. Kužvarta na **opětovné vyškrtnutí § 10j z vládního návrhu novely. Návrh MŽP ponechává odpovědnost za vyhodnocení koncepce z hlediska vlivů na životní prostředí, její zveřejnění, projednání s odbornou i laickou veřejností a zapracování oprávněných připomínek na předkládajícím resortu,** od návrhu MPO se liší pouze v tom, že **MŽP** není v procesu SEA degradováno na jedno z desítek připomínkových míst, ale **ponechává mu důstojnou pozici odborného orgánu, schopného ve vymezené lhůtě posoudit koncepci i připomínky ve všech potřebných souvislostech a kritériích udržitelnosti vývoje** a připravit tak schvalujícímu orgánu **objektivní podklady o vlivech koncepce na ŽP k rozhodnutí. Politická odpovědnost za respektování nebo nerespektování tohoto stanoviska však zůstává na předkladateli a schvalovateli koncepce,** není právně vymahatelná a pod sankcí, což odpovídá liteře i duchu Směrnice EU. **Pro toto tato úprava vyhovuje** pro příští období, přičemž další možný posun lze očekávat s Kodexem životního prostředí, o němž se závěry a doporučení zmiňují jinde.

- Odlišná konstrukce zajištění odborné a morální úrovně expertů provádějících posuzování vlivů na životní prostředí v ČR, spočívající v nutnosti dosažení autorizace od orgánu státní správy, je v podmínkách transformujících se zemí, kde nepůsobí dlouhá tradice trhu, pluralitní demokracie a veřejné kontroly, obhajitelná. Udělování autorizace po zkoušce u odborné komise, možnost odebrání autoriza-

ce při opakovaném selhání, obojí ve správním řízení, s možností opravných prostředků, výběr zpracovatelů dokumentací a posudků EIA nebo vyhodnocení SEA z veřejně přístupného záznamníku cca 500 autorizovaných osob a důsledné zveřejňování výsledků procesů EIA i SEA garantují dostatečně omezení zasahování úředníků státu do objektivnosti těchto procesů.

- Institut odborné komory, sdružující experty EIA a SEA v určité samosprávné organizaci obdobné komorám architektů, stavebních inženýrů a techniků činných ve výstavbě a působící i jako konzultační odborné zázemí pro investory, samosprávy zejména malých obcí bez odborného aparátu ap., je v ČR zatím námětem neaktuálním, spíše zaměřeným pro vzdálenější budoucnost. Poradenskou „nadstavbu“ mohou vykonávat autorizované osoby individuálně nebo prostřednictvím výše uvedených existujících komor, odborných komisí Svazu měst a obcí, nevládních organizací typu vědecko-technických společností, vědeckých a školských institucí apod.

- Účastníci „workshopu“ i konference berou na vědomí, že i v zahraničí se považuje za optimální souběžná práce týmu zpracovatelů vlastní koncepce a týmu zpracovatelů SEA, nikoliv nástup prací na hodnocení z hlediska vlivů na životní prostředí až po vypracování vlastní koncepce. Právě vzájemné ovlivňování, zajištění zpětné vazby již od analytických prací na koncepci, kontrola správnosti SWOT analýzy, úplnosti variant scénářů možného vývoje, stanovení priorit, cílů a opatření jsou předpokladem dobrého výsledku a co nejrychlejšího postupu, bez „slepých uliček“ a zbytečných návratů k předchozím fázím prací na koncepci, bez nepřijemných zdržení a nutnosti řešení rozporů.

- Účastníci „workshopu“ i konference se shodují, že také účast veřejnosti je třeba zajistit co nejširší a v procesech posuzování vlivů na životní prostředí co nejdříve, nikoliv plnit jen nezbytný minimální rozsah daný směrnicí SEA. Je třeba brát v úvahu i Aarhuskou úmluvu a úmluvu z Espoo, dát veřejnosti příležitost nikoliv připomínkovat až hotové dílo, ale zúčastnit se již na tvorbě zadání, variant konceptů, rozhodování o nich. Jak nový stavební zákon, tak novela zákona č. 100/2001 Sb., s tím již počítají a předpokládají účast veřejnosti již do

fáze zjišťovacích řízení spojených s přípravami zadání prací na koncepci, včetně územně plánovací dokumentace. Je to nezbytné i s vědomím, že to klade podstatně vyšší nároky na příslušné správní úřady, které připomínky veřejnosti zpracovávají, vyhodnocují a připravují podklady pro navazující správní řízení o povolení záměrů nebo pro projednání a schválení koncepce.

- Účastníci „workshopu“ i konference jsou si vědomi, že je třeba urychlit a zintenzivnit práce na metodických pomůckách pro SEA („guidelines“) pro regionální a lokální autority, spolupůsobící při pořizování, projednávání a schvalování územních plánů regionů, měst a obcí a dalších oborových koncepcí, podléhajících SEA posouzení, a také na bilaterálních smlouvách se sousedními zeměmi o posuzování vlivů přesahujících státní hranice nejen pro záměry, ale v souladu se Směrnicí EU 2001/42/EC i pro koncepcce, jakmile budou schváleny příslušné implementující zákony.

- Účastníci „workshopu“ uznávají účelnost uspořádání samostatných „workshopů“ k tématům „účast veřejnosti“ a „posuzování vlivů na životní prostředí přesahujících státní hranice“ v rámci twinningu ještě v letošním roce a uspořádání celostátní porady OSEA s OVSS MŽP a s krajskými úřady 18. – 19. 11. 2003 v Jiřetíně pod Jedlovou tak, aby vstup ČR do EU v roce 2004 byl i v této agendě co nejlépe připraven a byly aktualizovány pracovní postupy, související s posuzováním vlivů záměrů ucházejících se o podporu z předvstupních fondů EU v rámci programů ISPA, PHARE a SAPARD na čerpání prostředků z kohezního a strukturálních fondů EU.

- Účastníci konference vyslechli mj. i informaci JUDr. Evy Kružíkové z ÚEP Praha o postupu prací na výhledové nové systematické právní úpravě péče o životní prostředí ve formě **kodexu, který by měl odstranit současnou roztržičnost předpisů o životním prostředí**

podle jednotlivých složek prostředí a dílčích problematik, odstranit mezery, ale také některé duplicity v předpisech o životním prostředí a založit přesnou horizontální i vertikální hierarchii v nich. Počítá se v ní i se zahrnutím IPPC, problematiky hluku, spadající zatím do předpisů hygienických (zdravotních), některé problémy jsou zatím řešeny ve variantách. Součástí dosud zadaných etap nejsou problémy ochrany přírody a krajiny, které budou řešeny až v návaznosti na vývoj kolem novely zák. č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, po implementaci evropských směrnic a zahrnutí programu NATURA 2000. **Z této informace je zřejmé, že úvahy o dalším vývoji péče o životní prostředí v ČR nekončí aktuálními legislativními pracemi na novém stavebním zákonu a novele zák. č. 100/2001 Sb., ale v souladu s evropskými a globálními trendy se dynamicky vyvíjejí. V tomto vývoji je prostor i pro úvahy o zahrnutí ekonomických aspektů a kritérií do nástrojů péče o životní prostředí**, jak byly diskutovány zejména na „workshopu“, které by mohly napomoci v komunikaci environmentalistů s ekonomy a politiky při hledání nejúčinnějších, sociálně a ekonomicky přijatelných forem ochrany životního prostředí.

- **Za účelem seznámení širší odborné veřejnosti s přijatými novými právními předpisy, metodikami a potřebami institucionálního zajištění potřeb, vyplývajících z implementace Směrnice EU 2001/42/EC ještě před vstupem ČR do EU se spolupořadatelé konference dohodli, že v březnu 2004 bude uspořádána další konference o SEA, zaměřená na regionální, mikroregionální a lokální problematiku SEA v potřebných vazbách.**

Za pořadatele:

*Ústav aplikované ekologie
Lesnické a environmentální fakulty
České zemědělské univerzity v Praze
Kostelec nad Černými lesy*