

# Προετοιμάζοντας το έδαφος για τη διεύρυνση της ΕΕ

Δείκτες ολοκλήρωσης του τομέα μεταφορών και  
περιβάλλοντος  
TERM 2002

Περίληψη

Σύμβουλοι διαχείρισης έργου:  
Ann Dom  
Wouter de Ridder  
Ευρωπαϊκός Οργανισμός Περιβάλλοντος



Σχεδιασμός εξώφυλλου: ΕΟΠ  
Σχέδιο εκτύπωσης: Μπρανδενμπόργκ

## **ΓΝΩΣΤΟΠΟΙΗΣΗ**

Τα περιεχόμενα της παρούσας έκθεσης δεν αντικατοπτρίζουν κατ' ανάγκη τις επίσημες απόψεις του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Περιβάλλοντος, της Ευρωπαϊκής Επιτροπής ή άλλων οργάνων της Ευρωπαϊκής Κοινότητας. Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Περιβάλλοντος ή οποιοδήποτε πρόσωπο ή εταιρεία που ενεργεί εξ ονόματος του οργανισμού δεν φέρουν ουδεμία ευθύνη για πιθανή χρήση των πληροφοριών που περιλαμβάνονται στην έκθεση.

Στο διαδίκτυο υπάρχει οποιαδήποτε άλλη πληροφορία για τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Περιβάλλοντος  
(<http://europa.eu.int>)

Η βιβλιογραφία βρίσκεται στο τέλος της έκδοσης.

Λουξεμβούργο: Οργανισμός Εκδόσεων για την Ευρωπαϊκή Ένωση, 2002

ISBN 92-9167-529-6

© ΕΟΠ, Κοπεγχάγη, 2002

## **Οικολογική παραγωγή**

Η παρούσα δημοσίευση εκτυπώθηκε σύμφωνα με τα υψηλότερες περιβαλλοντικές προδιαγραφές.

*Τυπώθηκε στη Δανία από την εταιρεία Scanprint A/S*

Οικολογικό πιστοποιητικό: ISO 14 001

Πιστοποιητικό ποιότητας: ISO 9001: 2000

Καταχώριση στο EMAS — αριθ. αδείας DK- S-000015

Εγκεκριμένο για εκτύπωση σύμφωνα με το περιβαλλοντικό σήμα Nordic Swan, αριθ. αδείας 541 055

Τυπώθηκε σε ανακυκλώσιμο χαρτί.



Ευρωπαϊκός Οργανισμός Περιβάλλοντος  
Kongens Nytorv 6  
DK-1050 Κοπεγχάγη Κ  
Δανία  
Τηλ. +45-33 36 71 00  
Φάξ +45-33 36 71 99  
Ηλεκτρονική διεύθυνση: [eea@eea.eu.int](mailto:eea@eea.eu.int)  
Ιστοσελίδα: <http://www.eea.eu.int>

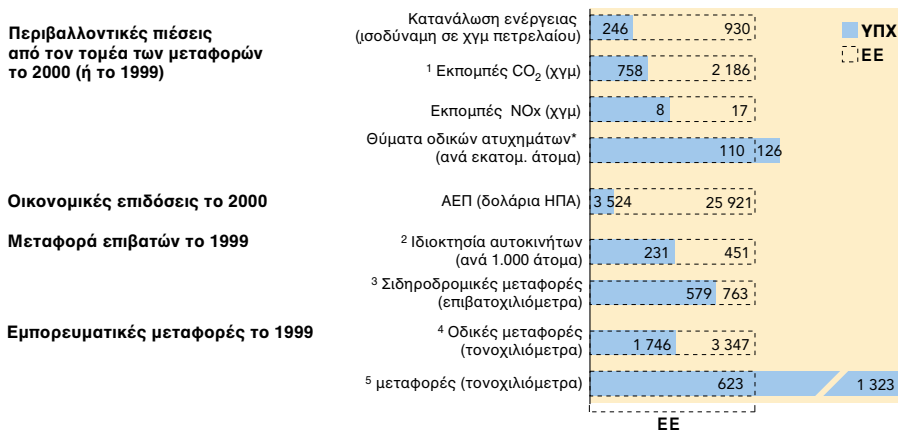
# Οι υποψήφιες για προσχώρηση χώρες ξεκινούν από διαφορετικό σημείο εκκίνησης, αλλά κατευθύνονται ταχέως προς τα μη βιώσιμα πρότυπα μεταφορών της ΕΕ

Η πολιτική και οικονομική αναδιάρθρωση που πραγματοποιήθηκε στις υποψήφιες για προσχώρηση χώρες (ΥΠΧ) την τελευταία δεκαετία οδήγησε σε ουσιαστικές αλλαγές στα συστήματα μεταφορών τους. Ο όγκος των μεταφορών, ο οποίος παρουσίασε σημαντική πτώση έπειτα από την οικονομική ύφεση στις αρχές της δεκαετίας του '90 αυξάνεται τώρα ξανά καθώς οι οικονομίες ανακάμπτουν. Η κατανομή μεταξύ των τρόπων μεταφοράς (τα μερίδια αγοράς των διαφορετικών τρόπων μεταφοράς) — μολονότι είναι ακόμη πολύ καλύτερη σε σύγκριση με εκείνη της ΕΕ — εξελίσσεται προς ένα σύστημα προανατιολισμένο στις οδικές μεταφορές. Επομένως, όπως ακριβώς και στην ΕΕ, οι τάσεις των υποψήφιων για προσχώρηση χωρών ως προς τις μεταφορές δείχνουν απομάκρυνση από τους αντικειμενικούς σκοπούς της στρατηγικής της βιώσιμης ανάπτυξης, δηλαδή της αποσύνδεσης της ανάπτυξης των μεταφορών από την οικονομική ανάπτυξη και τη μεταβολή από τις οδικές προς τις σιδηροδρομικές, πλωτές και δημόσιες μεταφορές.

Η κατά κεφαλήν κατανάλωση ενέργειας και οι συναφείς εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου που προέρχονται από τις μεταφορές εξακολουθούν να είναι στις υποψήφιες για προσχώρηση χώρες τρεις με τέσσερις φορές χαμηλότερες από ό,τι στην ΕΕ, ενώ οι κατά κεφαλήν εκπομπές οξιδίων του αζώτου είναι περίπου 50 % χαμηλότερες. Τα οδικά και σιδηροδρομικά δίκτυα είναι λιγότερο πυκνά και επομένως ο κατακερματισμός του εδάφους τους λιγότερο έντονος. Ωστόσο, η κατάσταση αυτή μεταβάλλεται με ταχύ ρυθμό.

Όπως και στην ΕΕ, οι εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου και η κατανάλωση ενέργειας που προέρχονται από τις μεταφορές παρουσιάζουν ανοδικές τάσεις. Το μήκος των αυτοκινητόδρομων διπλασιάστηκε την τελευταία δεκαετία, επιτείνοντας τον κατακερματισμό του εδάφους. Ο στόλος των αυτοκινήτων είναι κατά μέσο όρο τέσσερα με πέντε χρόνια παλαιότερος από εκείνον της ΕΕ, συνεπώς οι υποψήφιες για προσχώρηση χώρες βρίσκονται αρκετά χρόνια πίσω από την ΕΕ σε ό,τι αφορά την υιοθέτηση καθαρότερων τεχνολογιών και καυσίμων. Οι μειώσεις που παρατηρούνται σε ορισμένους αέριους ρύπους (π.χ. ΝΟ<sub>x</sub>) δείχνουν ότι οι υποψήφιες για προσχώρηση χώρες έχουν ξεκινήσει να γεφυρώνουν αυτό το τεχνολογικό χάσμα. Εντούτοις, η ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα παραμένει χαμηλή. Η αύξηση της κυκλοφορίας αντισταθμίζει τις βελτιώσεις ασφαλείας σε αυτοκίνητα και υποδομές; ο αριθμός των θυμάτων έχει σταθεροποιηθεί τώρα περίπου στα 21 000 ετησίως στις υποψήφιες για προσχώρηση χώρες σε σύγκριση με τα 41 000 στην ΕΕ.

**Εικόνα 1** Αναλογίες μεταξύ των υποψήφιων για προσχώρηση χωρών και των χωρών της ΕΕ (με απόλυτες τιμές) ως προς με τις περιβαλλοντικές πιέσεις, το ΑΕΠ και τις επιδόσεις στον τομέα των μεταφορών, εκφραζόμενες κατά κεφαλήν



**Σημειώσεις:** \* Τα στοιχεία αναφέρονται στο 1999.

1 Η Κύπρος, η Μάλτα και η Τουρκία δεν περιλαμβάνονται στα στοιχεία για τις ΥΠΧ.

2 Η Βουλγαρία και η Τουρκία δεν περιλαμβάνονται στα στοιχεία για τις ΥΠΧ.

3 Η Εσθονία και η Τουρκία δεν περιλαμβάνονται στα στοιχεία για τις ΥΠΧ.

4 Η Βουλγαρία, η Κύπρος, η Μάλτα, η Σλοβακική Δημοκρατία και η Τουρκία δεν περιλαμβάνονται στα στοιχεία για τις ΥΠΧ.

5 Η Τουρκία δεν περιλαμβάνεται στα στοιχεία για τις ΥΠΧ.

**Πηγές:** IEA, 2001a· ΕΟΠ, 2002a-e και ΕΜΕΡ, 2002· ΟΕΕ, 2001a-b· Eurostat, 2002a· Παγκόσμια Τράπεζα, 2002

# Οι σημερινές πολιτικές δίνουν προτεραιότητα στην ανάπτυξη των υποδομών και στη ρύθμιση της τεχνολογίας και των καυσίμων· δεν έχει εμφανιστεί ακόμη μια πιο ολοκληρωμένη προσέγγιση

Τις τελευταίες δεκαετίες η ΕΕ έχει επικεντρώσει τις πολιτικές της για τις μεταφορές και το περιβάλλον κυρίως στις επενδύσεις σε υποδομές (π.χ. το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών (TEN-T)) και σε ρυθμίσεις σχετικά με το περιβάλλον και την ασφάλεια. Ένα παρόμοιο πρότυπο αρχίζει να εμφανίζεται και στις υποψήφιας για προσχώρηση χώρες. Ασφαλώς, αυτό δεν προκαλεί έκπληξη, καθώς η ενσωμάτωση του κεκτημένου της ΕΕ αποτελεί προϋπόθεση για την ένταξη. Οι δείκτες που παρουσιάζονται σε αυτή την έκθεση δείχνουν ήδη τα οφέλη από την πρόωπη θέσπιση των προτύπων της ΕΕ σχετικά με τα οχήματα, τα καύσιμα, το περιβάλλον και την ασφάλεια στις υποψήφιας για προσχώρηση χώρες.

Ένα καλής ποιότητας δίκτυο υποδομής στον τομέα των μεταφορών αποτελεί τον βασικό κορμό της κοινωνίας και της οικονομίας, καθώς και της μελλοντικής ενσωμάτωσης των υποψήφιας για προσχώρηση χωρών στην ΕΕ. Επομένως, η ανάπτυξη του TEN-T και η επέκτασή του προς ανατολάς αποτελεί μία από τις κείριες προτεραιότητες της κοινής πολιτικής μεταφορών. Ωστόσο, δεν έχει πραγματοποιηθεί ακόμη στρατηγική περιβαλλοντική αξιολόγηση του TEN-T και της επέκτασής του, ούτε έχουν αξιολογηθεί τα οικονομικά και κοινωνικά οφέλη και ο αντίκτυπος του δικτύου.

Τα στοιχεία για τις επενδύσεις σε υποδομές είναι παλαιά, αλλά πρόσφατα στοιχεία διεθνών τραπεζών σχετικά με τις χρηματοδοτήσεις υποδεικνύουν ότι δίνεται τώρα μεγαλύτερη προτεραιότητα στην οδοποιία από ότι στην ανάπτυξη του σιδηροδρομικού δικτύου. Στο σημείο αυτό ελλοχεύει ο κίνδυνος περαιτέρω διάβρωσης της συμβολής που είχαν στο παρελθόν οι σιδηροδρομικές μεταφορές στα συστήματα μεταφορών των υποψήφιας για προσχώρηση χωρών.

Πιο πρόσφατα, έχουν διαμορφωθεί στην ΕΕ επιπρόσθετες γραμμές πολιτικής που αποσκοπούν στον περιορισμό της ανάπτυξης των μεταφορών και στη βελτίωση της κατανομής μεταξύ των τρόπων μεταφοράς. Σε αυτές περιλαμβάνονται η εσωτερικευση του εξωτερικού κόστους, οι εθελοντικές συμφωνίες με τη βιομηχανία, η αναζωογόνηση

των σιδηροδρόμων και εσωτερικών πλωτών μεταφορών, η θέσπιση αντικειμενικών σκοπών και στόχων, ο καλύτερος συντονισμός με τον τομέα χωροταξίας και η χρήση της στρατηγικής περιβαλλοντικής αξιολόγησης για την υποστήριξη του σχεδιασμού των υποδομών. Σε αυτούς τους τομείς έχει επιτευχθεί κάποια πρόοδος στην ΕΕ. Οι υποψήφιος για προσχώρηση χώρες μπορούν να αποκομίσουν μαθήματα από την εμπειρία της ΕΕ αναφορικά με αυτά τα σχετικά νέα εργαλεία.

Από τη σύνοδο κορυφής του Κάρντιφ, το 1998, επτά κράτη μέλη έχουν αναπτύξει ολοκληρωμένες εθνικές στρατηγικές μεταφορών και περιβάλλοντος και επτά έχουν θεσπίσει ή θεσπίζουν εθνικά συστήματα παρακολούθησης βάσει δεικτών. Το Συμβούλιο Μεταφορών έχει καλέσει επίσης τα μελλοντικά κράτη μέλη να υιοθετήσουν τις αρχές ολοκλήρωσης της ΕΕ. Ωστόσο, οι ολοκληρωμένες εθνικές στρατηγικές και τα συστήματα παρακολούθησης βάσει δεικτών εξακολουθούν να ελλείπουν από τις υποψήφιος για προσχώρηση χώρες.

## Ιστορικό και πλαίσιο του TERM

Αυτή είναι η τρίτη έκθεση βάσει δεικτών, στο πλαίσιο του μηχανισμού αναφοράς / εκθέσεων για τις μεταφορές και το περιβάλλον (TERM) — κατόπιν των προηγούμενων εκθέσεων (TERM 2000, TERM 2001) — συμπεριλαμβάνοντας για πρώτη φορά τις χώρες που έχουν υποβάλει αίτηση για ένταξη στην ΕΕ: τις υποψήφιες για προσχώρηση χώρες (ΥΠΧ). Στην έκθεση συγκρίνονται οι τάσεις στις χώρες αυτές με τις πρόσφατες εξελίξεις στην ΕΕ.

Ο κύριος στόχος του TERM είναι η παρακολούθηση της προόδου και της αποτελεσματικότητας των ολοκληρωμένων στρατηγικών μεταφορών και περιβάλλοντος με βάση ένα κεντρικό σύνολο δεικτών. Οι δείκτες TERM επιλέγονται και ομαδοποιούνται για να απαντούν σε επτά βασικά ερωτήματα:

1. Βελτιώνονται οι περιβαλλοντικές επιδόσεις του τομέα μεταφορών;
2. Βελτιωνόμαστε όσον αφορά τη διαχείριση της ζήτησης των μεταφορών και την κατανομή μεταξύ των τρόπων μεταφοράς;
3. Βελτιώνεται ο συντονισμός της χωροταξίας και του σχεδιασμού των μεταφορών προκειμένου να εξισορροπηθεί η ζήτηση του τομέα μεταφορών με την ανάγκη πρόσβασης;
4. Βελτιστοποιείται η χρήση της υφιστάμενης δυνατότητας υποδομής του τομέα μεταφορών και βαδίζουμε προς ένα πιο εξισορροπημένο σύστημα δια-συνδεδεμένων μεταφορών;
5. Βαδίζουμε προς ένα δικαιότερο και αποτελεσματικότερο σύστημα τιμολόγησης, το οποίο να εξασφαλίζει την εσωτερική του εξωτερικού κόστους;
6. Πόσο γρήγορα εφαρμόζονται οι καθαρότερες τεχνολογίες και πόσο αποτελεσματικά χρησιμοποιούνται τα οχήματα;
7. Πόσο αποτελεσματικά χρησιμοποιούνται τα εργαλεία της περιβαλλοντικής διαχείρισης και της παρακολούθησης για την υποστήριξη της διαμόρφωσης πολιτικής και της λήψης αποφάσεων;





Οι ερωτήσεις αυτές — εκτός της ερώτησης 3 για την οποία τα στοιχεία είναι ανεπαρκή — παρέχουν το διαρθρωτικό πλαίσιο για την παρουσίαση των κύριων τάσεων και μηνυμάτων που ακολουθούν στο υπόλοιπο της περίληψης.

## Ορισμένα βασικά μηνύματα

Όπως και οι προηγούμενες εκθέσεις, η έκθεση TERM 2002 *Προετοιμάζοντας το έδαφος για τη διεύρυνση της ΕΕ* αξιολογεί τους δείκτες σε σχέση με την πρόοδο προς τους υφιστάμενους αντικειμενικούς σκοπούς ή στόχους 'ολοκλήρωσης'\*. Αυτοί επιλέγονται από τα έγγραφα πολιτικής της ΕΕ, όπως το έκτο πρόγραμμα δράσης για το περιβάλλον (6ΠΔΠ), την κοινή πολιτική μεταφορών, τη στρατηγική βιώσιμης ανάπτυξης της ΕΕ και διάφορες οδηγίες του τομέα περιβάλλοντος και μεταφορών.

\* Η περιγραφή των σχετικών εγγράφων πολιτικής του τομέα μεταφορών και περιβάλλοντος δίνεται στη σελίδα 17.

Τα μηνύματα δίπλα από κάθε δείκτη αποσκοπούν στο να παρέχουν συνοπτική αξιολόγηση του δείκτη στις υποψήφιες για προσχώρηση χώρες, βάσει των ακόλουθων οδηγιών

-  θετική τάση, η οποία κατευθύνεται προς τον αντικειμενικό σκοπό ή στόχο της πολιτικής
-  κάποια θετική εξέλιξη, ωστόσο είτε είναι ανεπαρκής για την επίτευξη του αντικειμενικού σκοπού της πολιτικής είτε ο δείκτης παρουσιάζει μεικτές τάσεις
-  δυσμενής τάση, η οποία απομακρύνεται από τον αντικειμενικό σκοπό ή στόχο της πολιτικής
-  αδύνατη η αξιολόγηση της τάσης, είτε λόγω κενών στα στοιχεία είτε λόγω έλλειψης αντικειμενικού σκοπού ή στόχου πολιτικής.



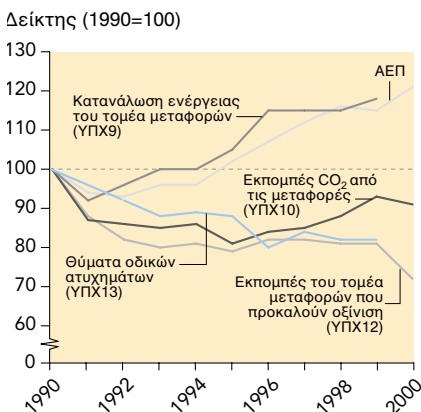
# Βελτιώνονται οι περιβαλλοντικές επιδόσεις του τομέα μεταφορών (1)

- ☹️ Η κατανάλωση ενέργειας του τομέα μεταφορών αυξάνεται ταχέως, κυρίως λόγω της αύξησης των οδικών μεταφορών
- ☹️ Οι εκπομπές CO<sub>2</sub> από τις μεταφορές μειώθηκαν στις υποψήφιες για προσχώρηση χώρες στις αρχές της δεκαετίας του '90, αλλά αυξάνονται τώρα με τον όγκο της κυκλοφορίας
- 😊 Οι εκπομπές αέριων ρύπων από τις μεταφορές μειώθηκαν στις υποψήφιες για προσχώρηση χώρες στις αρχές της δεκαετίας του '90 και από τότε έχουν σταθεροποιηθεί
- 😊 Η ποιότητα του αέρα στις αστικές περιοχές βελτιώνεται, ωστόσο οι αστικοί πληθυσμοί εξακολουθούν να εκτίθενται σε επίπεδα μόλυνσης που εγκυμονούν κινδύνους για την υγεία
- ☹️ Τα θύματα των οδικών ατυχημάτων στις υποψήφιες για προσχώρηση χώρες παρουσίασαν πτώση στις αρχές της δεκαετίας του '90, αλλά τώρα φθάνουν περίπου τα 21 000 ετησίως

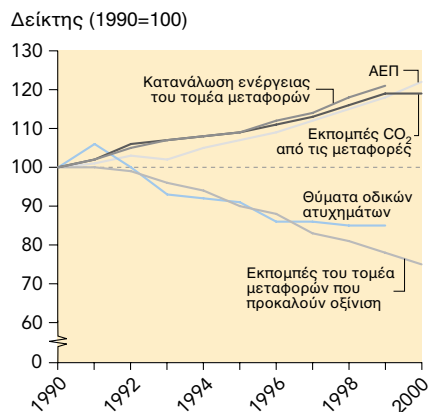
## Περιβαλλοντικές πιέσεις του τομέα μεταφορών στις ΥΠΧ και στην ΕΕ-15, 1990-2000

Εικόνα 2

### Υποψήφιες για προσχώρηση χώρες



### Κράτη μέλη



**Σημειώσεις:** Η κατανάλωση ενέργειας περιλαμβάνει τις οδικές και σιδηροδρομικές μεταφορές, την εσωτερική και διεθνή αεροπλοΐα, την εσωτερική ναυσιπλοΐα, τους πετρελαιοαγωγούς και τις μη προσδιορισμένες μεταφορές (ΥΠΧ-9 δεν περιλαμβάνονται οι χώρες της Βαλτικής και η Σλοβενία λόγω έλλειψης στοιχείων το 1990 και το 1991). Στα στοιχεία των εκπομπών περιλαμβάνονται όλοι οι τρόποι μεταφοράς εκτός από τη διεθνή αεροπλοΐα και τη ναυτιλία: ΥΠΧ-10, δεν περιλαμβάνονται η Κύπρος, η Μάλτα και η Τουρκία, ΥΠΧ-12 δεν περιλαμβάνεται η Μάλτα.

**Πηγές:** IEA, 2001a· ΕΟΠ, 2002a-e και ΕΜΕΡ, 2002· ΟΕΕ, 2001a-b· Eurostat, 2002a· Παγκόσμια Τράπεζα, 2002

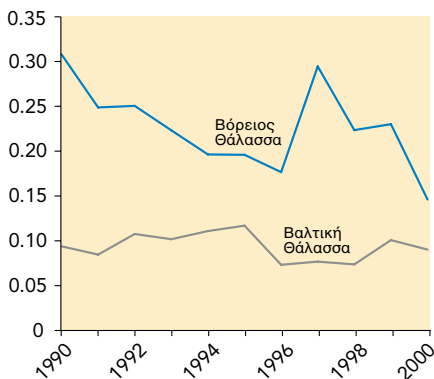
## Βελτιώνονται οι περιβαλλοντικές επιδόσεις του τομέα μεταφορών (2)

- ☹ Αυξάνεται η κατάληψη εδάφους από τις υποδομές μεταφορών
- ☹ Ο κατακερματισμός της γης στις υποψήφίες για προσχώρηση χώρες είναι μικρότερος από ό,τι στην ΕΕ, αλλά αυξάνεται με την ανάπτυξη των υποδομών
- ☹ Η επέκταση των δικτύων υποδομών αυξάνει τις πιέσεις σε περιοχές που έχουν χαρακτηριστεί ως φυσικοί χώροι
- ☹ Ο αριθμός των παράνομων απορρίψεων πετρελαίου από πλοία, που έχουν ανιχνευθεί, παραμένει σταθερός στη Βαλτική Θάλασσα ενώ δεν πραγματοποιείται παρακολούθηση στη Μαύρη Θάλασσα
- ☹ Ο αριθμός των οχημάτων προς απόσυρση και των χρησιμοποιημένων ελαστικών αναμένεται να αυξηθεί σημαντικά

**Εικόνα 3 (α) Ετήσιος αριθμός των παρατηρημένων πετρελαιοκηλίδων ανά ώρα πτήσης στη Βαλτική Θάλασσα και στη Βόρειο Θάλασσα και (β) αντιμετώπιση των απορριπτόμενων ελαστικών στην ΕΕ+3**

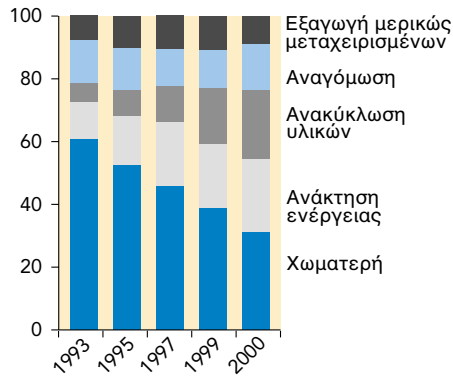
(α)

Αριθμός πετρελαιοκηλίδων ανά ώρα πτήσης



(β)

% μερίδιο



**Σημειώσεις:** Η ΕΕ+3 αναφέρεται στην ΕΕ και στην Ισλανδία, το Λιχτενστάιν και τη Νορβηγία. Τα ποσοστά βασίζονται σε τόνους ελαστικών.

**Πηγές:** Σύμβαση του Ελσίνκι (<http://www.helcom.fi/>), Συμφωνία της Βόννης (<http://www.bonnagreement.org/>); ETRA (Ευρωπαϊκή Ένωση Ανακύκλωσης Ελαστικών), 2002.

# Βελτιωνόμαστε όσον αφορά τη διαχείριση της ζήτησης των μεταφορών και την κατανομή μεταξύ των τρόπων μεταφοράς

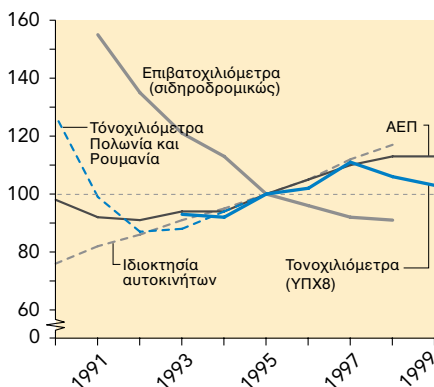
- ☹️ Η ένταση των εμπορευματικών μεταφορών (μεταφερόμενα τονοχιλιόμετρα ανά μονάδα οικονομικής δραστηριότητας) παρουσιάζει πτώση στις υποψήφιες για προσχώρηση χώρες, αλλά εξακολουθεί να είναι κατά μέσο όρο πέντε φορές υψηλότερη από ό,τι στην ΕΕ
- ☹️ Οι εμπορευματικές μεταφορές στις υποψήφιες για προσχώρηση χώρες τείνουν προς τις οδικές μεταφορές, αλλά το μερίδιο των σιδηροδρομικών μεταφορών εξακολουθεί να είναι πολύ υψηλότερο από ό,τι στην ΕΕ
- ❓ Οι επιβατικές μεταφορές αυξάνονται στις υποψήφιες για προσχώρηση χώρες, αλλά τα στοιχεία δεν επαρκούν για την ποσοτικοποίησή τους
- ☹️ Οι επιβατικές μεταφορές τείνουν προς τις οδικές και αεροπορικές μεταφορές, αλλά το μερίδιο των σιδηροδρομικών μεταφορών στις υποψήφιες για προσχώρηση χώρες βρίσκεται ακόμη πολύ υψηλότερα από τον μέσο όρο της ΕΕ

## Όγκος μεταφορών, ΑΕΠ και ιδιοκτησία αυτοκινήτων, 1990–99

Εικόνα 4

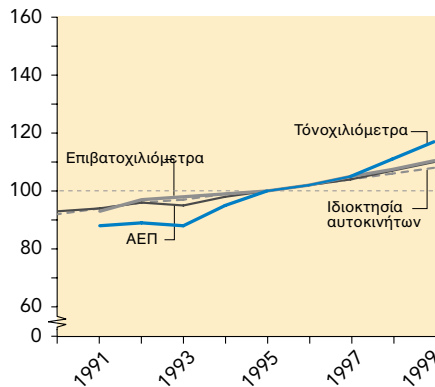
### Υποψήφιες για προσχώρηση χώρες

Δείκτης (1995=100)



### Κράτη μέλη

Δείκτης (1995=100)



**Σημειώσεις:** ΑΕΠ σε τιμές του 1995. Στις εμπορευματικές μεταφορές περιλαμβάνονται οι οδικές, οι σιδηροδρομικές και οι εσωτερικές πλωτές μεταφορές. Τα στοιχεία για τις υποψήφιες για προσχώρηση χώρες αναφέρονται στην Τσεχική Δημοκρατία, την Εσθονία, την Ουγγαρία, τη Λεττονία, τη Λιθουανία, την Πολωνία, τη Ρουμανία και στη Σλοβενία. Στις επιβατικές μεταφορές (ΕΕ) περιλαμβάνεται το αυτοκίνητο, το λεωφορείο/πούλμαν, ο σιδηρόδρομος, το τραμ/μετρό και η εσωτερική, ενδοευρωπαϊκή και εξωευρωπαϊκή αεροπλοΐα. Τα στοιχεία για τις οδικές επιβατικές μεταφορές στις υποψήφιες για προσχώρηση χώρες είναι ελάχιστα· η ιδιοκτησία αυτοκινήτου εμφανίζεται ως προσεγγιστικός δείκτης.

**Πηγές:** ΟΕΕ, 2001a; Eurostat, 2002a; Παγκόσμια Τράπεζα, 2002.

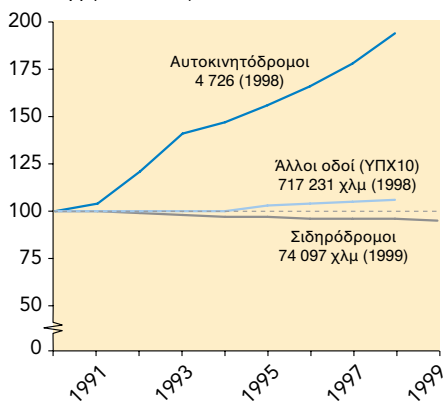
# Βελτιστοποιείται η χρήση της υφιστάμενης δυνατότητας υποδομής του τομέα μεταφορών και βαδίζουμε προς ένα πιο εξισορροπημένο σύστημα συνδυασμένων μεταφορών

- ❓ Το μήκος των αυτοκινητοδρόμων διπλασιάστηκε σχεδόν σε μια δεκαετία, αλλά η οδική πυκνότητα στις υποψήφιες για προσχώρηση χώρες είναι ακόμη μικρότερη από εκείνη της ΕΕ
- ❓ Τα περιορισμένα στοιχεία για τις επενδύσεις υποδεικνύουν ότι οι επενδύσεις σε οδικά δίκτυα αποτελούν προτεραιότητα

Εικόνα 5 **Τάσεις στο μήκος της υποδομής των μεταφορών στις ΥΠΧ και στην ΕΕ, 1990-99**

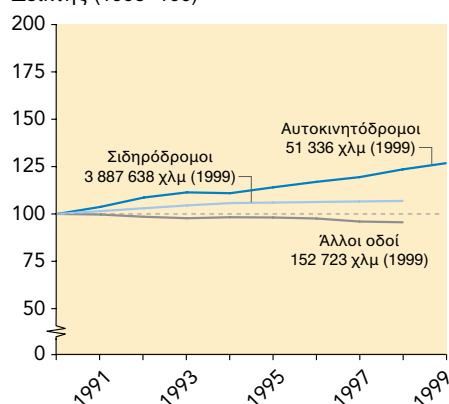
## Υποψήφιες για προσχώρηση χώρες

Δείκτης (1995=100)



## Κράτη μέλη

Δείκτης (1995=100)



**Σημειώσεις:** Τα στοιχεία για τις οδούς, εκτός των αυτοκινητοδρόμων, βασίζονται στις ΥΠΧ-10 (εκτός της Τσεχικής Δημοκρατίας, της Εσθονίας και της Τουρκίας). Οι πετρελαιοαγωγοί και οι εσωτερικές πλωτές οδοί παρέμειναν σχεδόν σταθεροί και ως εκ τούτου δεν περιλαμβάνονται στο διάγραμμα.

**Πηγή:** ΟΕΕ, 2001a (και Eurostat, 2002a για την πλήρωση των κενών).

# Βαδίζουμε προς ένα δικαιότερο και αποτελεσματικότερο σύστημα τιμολόγησης, το οποίο να εξασφαλίζει την εσωτερίκευση του εξωτερικού κόστους

- ❓ Το εξωτερικό κόστος των μεταφορών δεν έχει ακόμη ποσοτικοποιηθεί σε ό,τι αφορά τις υποψήφιας για προσχώρηση χώρες
- ☹️ Ελάχιστα μέσα εσωτερίκευσης εφαρμόζονται στις υποψήφιας για προσχώρηση χώρες
- ☹️ Οι τάσεις στις τιμές των καυσίμων δεν ενθαρρύνουν τη χρήση πιο αποδοτικών ως προς τα καύσιμα τρόπων μεταφοράς

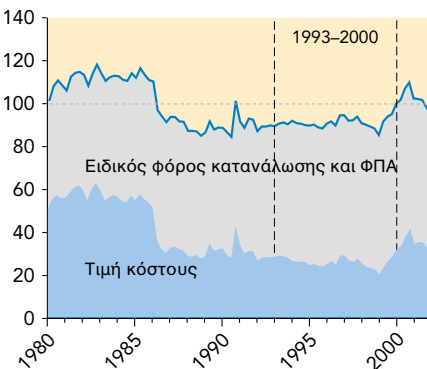
**Σταθμισμένη μέση τιμή κόστους για τα καύσιμα (ΕΕ) και το πετρέλαιο ντίζελ (ΥΠΧ), ΦΠΑ και ειδικό φόρο κατανάλωσης**

Εικόνα 6

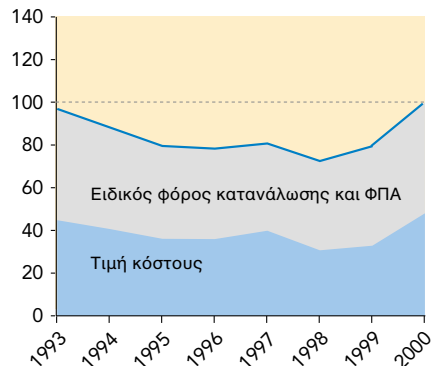
Τέσσερις υποψήφιας για προσχώρηση χώρες

Κράτη μέλη

Τιμή κόστους (2000=100)



Τιμή κόστους (2000=100)



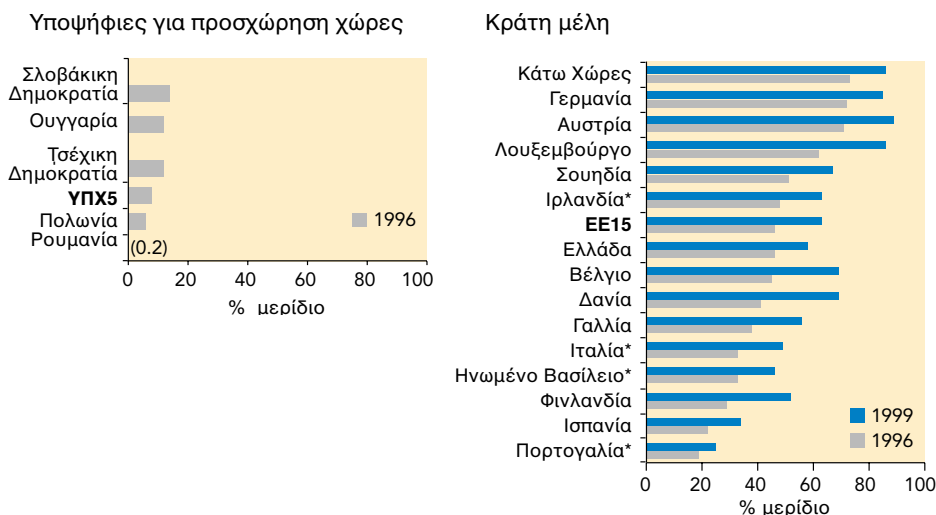
**Σημειώσεις:** Το διάγραμμα για την ΕΕ αναφέρεται στη σταθμισμένη μέση τιμή κόστους για την αμόλυβδη βενζίνη και το πετρέλαιο ντίζελ, βάσει των αριθμών πωλήσεων. Καθώς οι αριθμοί πωλήσεων δεν είναι γνωστοί για τις ΥΠΧ (Τσεχική Δημοκρατία, Ουγγαρία, Πολωνία και Τουρκία), μόνο το πετρέλαιο ντίζελ απεικονίζεται. Αξίζει επίσης να σημειωθεί η διαφορά στη χρονική περίοδο μεταξύ των δύο διαγραμμάτων.

**Πηγή:** IEA, 2001b; Eurostat, 2002b.

# Πόσο γρήγορα εφαρμόζονται οι καθαρότερες τεχνολογίες και πόσο αποτελεσματικά χρησιμοποιούνται τα οχήματα

- ❓ Δεν υπάρχουν στοιχεία για την ενεργειακή απόδοση στις υποψήφιες για προσχώρηση χώρες; στην ΕΕ όλοι οι τρόποι μεταφοράς εκτός από τους σιδηροδρόμους εμφανίζουν κάποια βελτίωση
- ❓ Δεν υπάρχουν στοιχεία για συγκεκριμένες εκπομπές (εκπομπές αέριων ρύπων ανά μονάδα μεταφοράς) των οχημάτων στις υποψήφιες για προσχώρηση χώρες; τα οδικά οχήματα της ΕΕ παρουσιάζουν σημαντική βελτίωση
- ☹ Ο στόλος οχημάτων των υποψήφιων για προσχώρηση χωρών είναι κατά μέσο όρο τέσσερα με πέντε χρόνια παλαιότερος από τον στόλο της ΕΕ
- ☹ Η υιοθέτηση των προτύπων για τα οχήματα και τα καύσιμα βελτιώνεται, αλλά το μερίδιο των αυτοκινήτων με καταλυτικούς μετατροπείς είναι ακόμη χαμηλό στις υποψήφιες για προσχώρηση χώρες





**Εικόνα 7 Ποσοστό των βενζινοκίνητων αυτοκινήτων με καταλυτικούς μετατροπείς στις ΥΠΧ5 (1996) και στην ΕΕ (1996 και 1999)**



**Σημείωση:** Τα στοιχεία από την Ιρλανδία, την Ιταλία, το Ηνωμένο Βασίλειο και την Πορτογαλία αναφέρονται στα έτη 1996–98 αντί για τα έτη 1996–99.

**Πηγές:** Eurostat, 2002a; REC (Περιφερειακό Κέντρο Περιβάλλοντος), 1998; ΟΕΕ, 2001α.

# Χρησιμοποιούνται αποτελεσματικά τα εργαλεία της περιβαλλοντικής διαχείρισης και της παρακολούθησης για την υποστήριξη της διαμόρφωσης πολιτικής

-  Οι ολοκληρωμένες στρατηγικές μεταφορών και περιβάλλοντος ελλείπουν από τις υποψήφιες για προσχώρηση χώρες
-  Η θεσμική συνεργασία για τις μεταφορές και το περιβάλλον αρχίζει να εμφανίζεται στις υποψήφιες για προσχώρηση χώρες, αλλά δεν έχει σχεδόν καθόλου επισημοποιηθεί
-  Οι υποψήφιες για προσχώρηση χώρες δεν παρακολουθούν την ενσωμάτωση του τομέα του περιβάλλοντος στις πολιτικές τους για τις μεταφορές
-  Λίγες υποψήφιες για προσχώρηση χώρες διαθέτουν τις νομικές απαιτήσεις για τη στρατηγική περιβαλλοντική αξιολόγηση, αλλά η εφαρμογή στον τομέα των μεταφορών περιορίζεται σε πειραματικές πρωτοβουλίες

Επισκόπηση των εργαλείων ολοκλήρωσης της διαχείρισης στις ΥΠΧ				Πίνακας 1
	Ολοκληρωμένη στρατηγική Μ & Π	Θεσμική συνεργασία	Παρακολούθηση Μ & Π	Στρατηγική περιβαλλοντική αξιολόγηση
Βουλγαρία		✓		✓
Κύπρος				
Τσεχική Δημοκρατία		✓		✓
Εσθονία		✓		
Ουγγαρία				
Λεττονία		✓*		
Λιθουανία		✓*	ΥΑ	
Μάλτα				
Πολωνία	✓		ΥΑ	✓
Ρουμανία				
Σλοβακία	✓	✓		✓
Σλοβενία			ΥΑ	
Τουρκία				

**Σημειώσεις:** ✓ Έχει εγκριθεί, υπάρχει ή ισχύει.

ΥΑ Υπό ανάπτυξη.

\* Έχουν συσταθεί μόνο προσωρινές ομάδες εργασίας.

**Πηγές:** ΕΟΠ, 2001b; REC, 2001.

**Μ & Π:** μεταφορές & περιβάλλον

## Επόμενα βήματα

Στην παρούσα έκθεση επισημαίνονται ουσιαστικά κενά στα στοιχεία για αρκετούς δείκτες και αναφέρονται ασυνέπειες μεταξύ των στοιχείων διαφορετικών διεθνών οργανισμών. Τούτο είναι πιο έντονο στις υποψήφιας για προσχώρηση χώρες, αλλά επίσης οι στατιστικές για τα σημερινά κράτη μέλη είναι συχνά ελλιπείς ή κακής ποιότητας. Οι διάφοροι διεθνείς οργανισμοί χρειάζεται να αναπτύξουν συντονισμένη δράση για να βελτιώσουν τα στοιχεία και τη συγκρισιμότητά τους. Οι χώρες χρειάζεται επίσης να βελτιώσουν τη ροή των δεδομένων προς αυτούς τους οργανισμούς και να βελτιώσουν τα στοιχεία για τις σιδηροδρομικές και πλωτές μεταφορές, την αεροπλοΐα και τους μη μηχανοκίνητους τρόπους μεταφοράς (βάδισμα, ποδηλασία).

Η έλλειψη σαφών στόχων ή αντικειμενικών σκοπών πολιτικής σε σχέση με τους οποίους μπορεί να αξιολογηθεί κάθε δείκτης αποτελεί μια άλλη δυσκολία. Η δυνατότητα μεταφοράς των σημερινών αντικειμενικών σκοπών/στόχων της πολιτικής της ΕΕ προς τα μελλοντικά νέα κράτη μέλη είναι ίσως αμφισβητήσιμη ορισμένες φορές. Η ανακοίνωση για τους περιβαλλοντικούς αντικειμενικούς σκοπούς του τομέα, όπως ανακοινώθηκαν στη Λευκή Βίβλο για την κοινή πολιτική μεταφορών, μπορεί να αποτελέσει ένα καλό βήμα διαλόγου για την αντιμετώπιση τέτοιων προβλημάτων.

Δεδομένης της ευρείας γεωγραφικής κάλυψης του TERM και των περιορισμένων διαθέσιμων πόρων, είναι ενδεχομένως αναγκαίο η μελλοντική εργασία να επικεντρωθεί σε ένα πιο περιορισμένο εύρος δεικτών και να μειωθεί η συχνότητα αναφοράς/εκθέσεων, προκειμένου να θεσπιστούν προτεραιότητες για τα στοιχεία και τις αξιολογήσεις.

Τα τεχνικά δελτία του δείκτη TERM αποτελούν το σύστημα πληροφοριών αναφοράς της παρούσας έκθεσης και μπορούν να τηλεφορτωθούν από την ιστοθέση του ΕΟΠ στη διεύθυνση:

[http://themes.eea.eu.int/Sectors\\_and\\_activities/transport/indicators](http://themes.eea.eu.int/Sectors_and_activities/transport/indicators)



**Έγγραφα σχετικά με την πολιτική για τις μεταφορές και το περιβάλλον**

Τα τρία κύρια έγγραφα πολιτικής της Ευρωπαϊκής Επιτροπής σχετικά με το TERM είναι τα εξής:

1. Στρατηγική βιώσιμης ανάπτυξης (ΣΒΑ)
2. Έκτο πρόγραμμα δράσης για το περιβάλλον(6ΠΔΠ)
3. Λευκή Βίβλος για την κοινή πολιτική μεταφορών (ΚΠΜ)

Παρακάτω παρατίθεται ένας σύντομος κατάλογος με τις προτεραιότητες που καθορίστηκαν σε κάθε ένα από αυτά τα έγγραφα πολιτικής και αφορούν κυρίως τις μεταφορές, το περιβάλλον και τη διεύρυνση.

**ΣΒΑ** Σύμφωνα με αυτή τη στρατηγική, οι υποψήφιοι για προσχώρηση χώρες 'πρέπει να συμμετέχουν ενεργά στην εφαρμογή της στρατηγικής [για τη βιώσιμη ανάπτυξη]'. Η 'διασφάλιση βιώσιμων μεταφορών' είναι μια από τις προτεραιότητες της στρατηγικής. Τα συμπεράσματα της συνόδου κορυφής που υιοθέτησε αυτή τη στρατηγική υπογραμμίζουν ότι ένα βιώσιμο σύστημα μεταφορών πρέπει να αντιμετωπίζει τον αυξανόμενο όγκο της κυκλοφορίας.

**6ΠΔΠ** Οι βασικές δράσεις που καθορίζονται στο έκτο πρόγραμμα δράσης για το περιβάλλον είναι οι εξής:

- Πλήρης εφαρμογή του κεκτημένου στο τομέα του περιβάλλοντος
- Υιοθέτηση πολιτικών και προσεγγίσεων που επιτρέπουν τη βιώσιμη ανάπτυξη, π.χ. με την προώθηση στρατηγικών περιβαλλοντικών εκτιμήσεων (ΣΠΕ) και την ενσωμάτωση των περιβαλλοντικών αντικειμενικών σκοπών και πολιτικών σε άλλους τομείς
- Υποστήριξη εναλλακτικών τρόπων αντί των οδικών μεταφορών, π.χ. μέσω του τρόπου που η Κοινότητα χορηγεί οικονομική υποστήριξη
- Προσεκτικός σχεδιασμός των οδικών μεταφορών κατά τρόπο που η νέα ανάπτυξη να μην καταστρέφει τις πόλεις, τη φύση, την πανίδα και τη χλωρίδα.

**ΚΠΜ** Οι προτεραιότητες της λευκής βίβλου είναι οι εξής:

- Πλήρης εφαρμογή του κεκτημένου στον τομέα των μεταφορών
- Σύνδεση της υποδομής των ΥΠΧ με αυτήν της ΕΕ και περαιτέρω ανάπτυξη της υποδομής των εν λόγω χωρών
- Πλήρης αξιοποίηση του διαθέσιμου ανεπτυγμένου σιδηροδρομικού δικτύου και της τεχνογνωσίας για την εξισορρόπηση της κατανομής μεταξύ των τρόπων μεταφοράς σε μια διευρυμένη Ευρώπη.

Λεπτομερείς πληροφορίες για τους στόχους και την εξέλιξη της διαδικασίας διεύρυνσης παρέχονται στη διεύθυνση [http://europa.eu.int/comm/enlargement/index\\_en.html](http://europa.eu.int/comm/enlargement/index_en.html)



Ευρωπαϊκός Οργανισμός Περιβάλλοντος

**Προετοιμάζοντας το έδαφος για τη διεύρυνση της ΕΕ  
Δείκτες ολοκλήρωσης του τομέα μεταφορών και περιβάλλοντος  
TERM 2002**

Περίληψη

Λουξεμβούργο: Οργανισμός Εκδόσεων για την Ευρωπαϊκή Ένωση  
2002 — 20pp. — 14.8 x 21 cm  
ISBN 92-9167-529-6