

Az EU-bővítés útjának egyengetése

**A közlekedés és környezet integrált mutatói
TERM (közlekedés és környezet jelentési rendszer) 2002**

Összegzés

**Projektvezetők:
Ann Dom
Wouter de Ridder
Európai Környezetvédelmi Ügynökség**



Elrendezés és fedőlapterv: EEA
Elrendezés: Brandenburg a/s

Megjegyzés

Ennek a kiadványnak a tartalma nem szükségszerűen egyezik meg az Európai Bizottság, vagy az Európai Közösségek intézményeinek hivatalos álláspontjaival. Sem az Európai Környezetvédelmi Ügynökség, sem az Ügynökség nevében cselekvő személyek vagy társaságok nem felelnek a jelentésben található információk felhasználásáért.

Az Európai Unióról számos további információ megtalálható az Interneten. Ezek az Európa-szerveren (<http://europa.eu.int>) keresztül érhetők el.

A forgalmazói lista a kiadvány végén található.

Luxembourg: Európai Közösségek Hivatalos Kiadványainak Irodája, 2002

ISBN 92-9167-539-3

© EEA, Koppenhága, 2002

Környezetbarát termék

Ez a kiadvány a legszigorúbb környezetvédelmi szabványoknak megfelelően készült.

Nyomta: Scanprint A/S, Dánia

Környezetirányítási tanúsítás: ISO 14001 szerint

Minőségirányítási tanúsítás: ISO 9001:2001 szerint

EMAS szerint bejegyezve — az engedély száma: DK-S000015

Nyomtatásra jóváhagyva az Északi Hattyú környezetbarát termék jellel; az engedély száma: 541 055

Újrahasznosított, klórmentesen fehérített papírra nyomtatva.



European Environment Agency
Kongens Nytorv 6
DK-1050 Koppenhága 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>

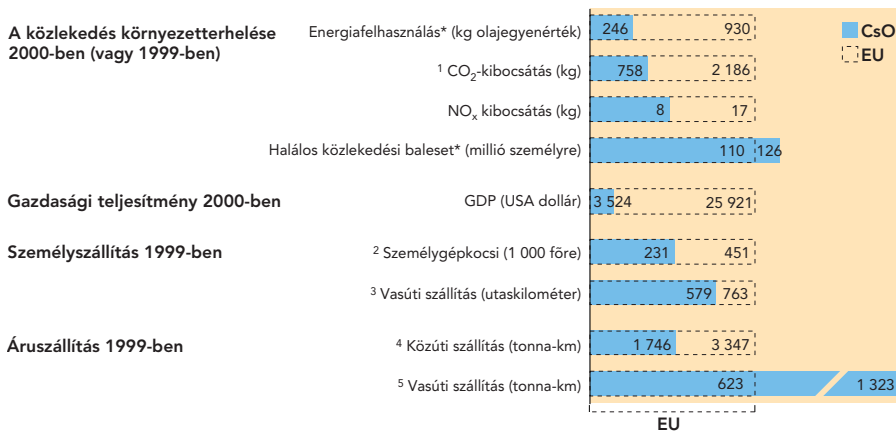
A csatlakozó országok: eltérő kiinduló helyzet, de gyors haladás az EU nem fenntartható közlekedési formái felé

A csatlakozó országokban (CsO-k) az elmúlt évtizedben lezajlott politikai és gazdasági átalakulás lényeges változást idézett elő közlekedési rendszereikben. Az 1990-es évek elején bekövetkezett gazdasági hanyatlás nyomán számottevően visszaesett szállítási teljesítmény a gazdaságok megerősödésével ismét növekszik. A módozatok szerinti szétválás (a különböző szállítási formák piaci részesedése) — jóllehet, még mindig sokkal jobb, mint az EU-ban — a közútra összpontosuló rendszer irányában fejlődik. Ennek következtében a CsO-kban — akárcsak az EU-ban — a közlekedési trendek távolodást mutatnak a fenntartható fejlődés stratégia célkitűzéseitől (a közlekedés növekedésének a gazdasági növekedéstől való szétválasztása, továbbá a közlekedés közútról vasútra, vízre terelése és a tömegközlekedésre való átállás).

A közlekedés energiateljesítménye és a vele összefüggő üvegházhatású gázok kibocsátásának egy főre jutó mértéke a CsO-kban még mindig harmada-negyede az EU-ban mértnek, a nitrogén-oxidok kibocsátásának egy főre jutó mennyisége pedig mintegy 50 %-kal alacsonyabb. Az országúti és a vasúti hálózatok sűrűsége kisebb, ennek megfelelően a terület-feldarabolttság mértéke is kevésbé szembeötlő. Ez a helyzet azonban gyorsan változik.

Az EU-hoz hasonlóan az üvegházhatású gázok kibocsátásának és az energiateljesítménynek a mértéke egyre növekszik. Az autópályák hossza az elmúlt 10 évben megkétszereződött, amely megnövelte a földterület feldaraboltságát. A személygépkocsi-állomány átlagosan négy-öt évvel öregebb, így a CsO-k néhány évvel az EU mögött járnak a tisztább technológiák és üzemanyagok alkalmazását illetően. Az egyes légszennyező anyagok (pl. NO_x) kibocsátása terén tapasztalt csökkenés azt jelzi, hogy a CsO-k igrkeznek ezt a technológiai szakadékot felszámolni. Ugyanakkor a városi levegő minősége továbbra is rossz. A forgalom növekedése egyre inkább háttérbe szorítja az autóknál és az infrastruktúra terén elért biztonsági javulást; a CsO-kban a halálos kimenetelű balesetek száma évente mintegy 21 000 körül állapodik meg, szemben az EU-ban nyilvántartott 41 000-rel.

1. ábra **A környezetterhelés, a GDP és a szállítási teljesítmény aránya (abszolút értékben) a CsO-k és az EU között (minden adat egy főre jutó értéket jelent)**



Megjegyzések: * 1999. évi adatok.

¹ A CsO-k adatai nem tartalmazzák Ciprust, Máltát és Törökországot.

² A CsO-k adatai nem tartalmazzák Bulgáriát és Törökországot.

³ A CsO-k adatai nem tartalmazzák Észtországot és Törökországot.

⁴ A CsO-k adatai nem tartalmazzák Bulgáriát, Ciprust, Máltát, Szlovákiát és Törökországot.

⁵ A CsO-k adatai nem tartalmazzák Törökországot.

Források: IEA, 2001a; EEA, 2002a-e és EMEP, 2002; ENSZ EGB, 2001a-b; Eurostat, 2002a; Világbank, 2002

A jelenlegi politikák előnyben részesítik az infrastruktúra és a technológia fejlesztését, valamint az üzemanyag-felhasználás szabályozását; az integráltabb megközelítés még nem bontakozik ki

Az elmúlt évtizedekben az EU közlekedési és környezeti politikáját főleg az infrastruktúrát érintő beruházásokra (például a transzeurópai közlekedési hálózatra (TEN-T)), valamint a környezeti és biztonsági szabályozásra összpontosította. Hasonlóképpen alakul a helyzet a CsO-kban is, ami nem meglepő, hiszen az EU közösségi joganyagának átvétele a csatlakozás előfeltétele. Az ebben a jelentésben közreadott mutatók már jelzik annak az előnyeit, hogy a CsO-kban korán bevezetésre kerültek a járművekre, üzemanyagokra, környezetre és biztonságra vonatkozó EU-szabványok.

A jó minőségű közlekedési infrastruktúrára épülő hálózat alapvető fontosságú a társadalom és a gazdaság, valamint a CsO-k jövőbeni EU-ba illeszkedése szempontjából. A TEN-T fejlesztése és keleti irányú bővítése ennél fogva a közös közlekedési politika egyik kulcsfontosságú eleme. Ugyanakkor nem került még sor sem a TEN-T-nek és kibővítésének stratégiai környezeti vizsgálatára, sem a hálózat gazdasági és társadalmi hasznainak és hatásainak felmérésére.

Az infrastrukturális beruházásokkal kapcsolatos adatok nem frissek, ugyanakkor a nemzetközi bankok újabb finanszírozási számai azt jelzik, hogy az utak építése elsőbbséget élvez a vasutak fejlesztésével szemben. Ez rámutat annak a veszélyére, hogy a CsO-k közlekedési rendszereiben a vasúti szállítás részesedésének korábbi visszaszorulása tovább folytatódik.

Ami a közelmúltat illeti, újabb politikai irányvonalak jelentek meg az EU-ban, amelyek a közlekedés növekedésének a visszaszorítását és a módosítások szerinti szétválás javítását célozzák. Ezek között

szerepel a külső költségek piaci árban való megjelenítése, az ipari szereplőkkel kötött önkéntes megállapodások, a vasutak és a szárazföldi vízi utak újjáélesztése, célok és célkitűzések kijelölése, a területi tervezéssel való jobb összehangolás, továbbá a stratégiai környezeti vizsgálat alkalmazása az infrastruktúra-tervezés támogatására. Az EU-ban e területek némelyikén történt előrelépés. A CsO-k éltek a lehetőséggel és tanultak az EU e viszonylag új eszközök alkalmazása terén szerzett tapasztalataiból.

Az 1998. évi cardiffi csúcstalálkozó óta hét tagállam fejlesztett ki integrált országos közlekedési és környezeti stratégiát, és hét hozott létre, vagy hoz létre mutatókon alapuló, országos monitorozó rendszert. A Közlekedési Tanács felhívta a leendő tagországokat az EU integrációs alapelveinek az átvételére. Ennek ellenére a CsO-kban még mindig hiányoznak az integrált országos stratégiák és a mutatókon alapuló, országos monitorozó rendszerek.

A TERM háttere és kontextusa

A mostani beszámoló a harmadik a közlekedés és környezet jelentési rendszer (TERM) keretében elkészült jelentések — korábbi (TERM 2000, TERM 2001) beszámolókat követő — sorában, amely első alkalommal foglalja magában az EU-tagságért folyamodó országokat, azaz a csatlakozó országokat (CsO-kat). A jelentés egybeveti az ott tapasztalt folyamatokat az újabb EU-fejleményekkel.

A TERM fő célkitűzése a közlekedés és környezet integrációját célzó stratégiák terén elért haladás és hatékonyság figyelemmel kísérése a mutatók alapkészletének felhasználásával. A TERM-mutatók kijelölése és csoportokba rendezése hét fő kérdés köré összpontosul:

1. Javul-e a közlekedési ágazat környezeti teljesítménye?
2. Jobb-e a közlekedés iránti igény kezelése és a módozatok fejlesztése?
3. Jobb-e a területi és a közlekedési tervezés összehangolása a közlekedési és a rendelkezésre állás iránti igény összekapcsolása érdekében?
4. Optimálisan használjuk-e ki a meglévő közlekedési infrastruktúra kapacitását, és egy jobban kiegyensúlyozott módozatszerkezet felé haladunk-e?
5. Olyan igazságosabb és hatékonyabb árképzési rendszer felé haladunk-e, amely biztosítja a külső költségek piaci árban való megjelenítését?
6. Milyen gyorsan kerül sor a tisztább technológiák bevezetésére, és mennyire hatékony a járművek használata?
7. Mennyire hatékony a környezetgazdálkodási és -monitorozó eszközök alkalmazása a politikaalakítás és a döntéshozatal támogatásában?





Ezek a kérdések — a 3. számú kérdést kivéve, amelyre vonatkozóan nem áll rendelkezésre elegendő mennyiségű adat — alkotják azt a szerkezeti keretet, amely segítségével az alábbiakban az összegzés fennmaradó részében az alapfolyamatok és az üzenetek bemutatásra kerülnek.

Néhány fő megállapítás

A korábbi beszámolókhhoz hasonlóan a TERM 2002, *Az EU-bővítés útjának egyengetése* c. anyag a meglévő 'integrációs' célkitűzések vagy célok* elérése felé történő haladást értékelő mutatók segítségével. A célkitűzések az EU politikai dokumentumaiból, például a hatodik környezeti akcióprogram (6EAP), a közös közlekedési politika, az EU fenntartható fejlődés stratégiája, továbbá különféle környezeti és közlekedési irányelvekből származnak.

* A közlekedési és a környezeti politikára vonatkozó dokumentumok bemutatását lásd a 17. oldalon.

Mindegyik mutató mellett szerepel egy arc kifejezést jelölő ábra, amely a CsO-kban az adott mutatóval kapcsolatos változás tömör összegzését jelzi az alábbi értelmezés szerint:

-  pozitív változás, a politikai célkitűzés vagy cél felé haladás;
-  némi pozitív fejlődés, amely azonban vagy nem elegendő a politikai célkitűzés eléréséhez, vagy a mutató változása hullámzó;
-  kedvezőtlen változás, a politikai célkitűzéstől vagy céltól való távolodás;
-  a változás nem értékelhető adathiány, vagy a politikai célkitűzés vagy cél hiánya következtében.

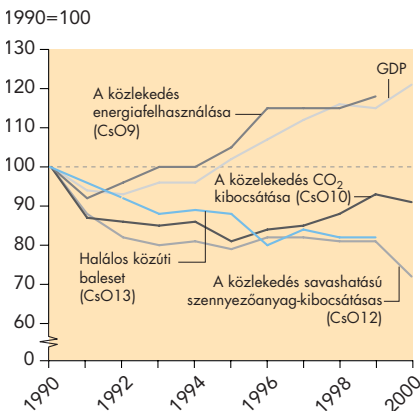
Javul-e a közlekedési ágazat környezeti teljesítménye (1)?

- ☹️ A közlekedés energiafelhasználása gyorsan növekszik, elsősorban a közúti közlekedés gyors növekedésének eredményeként.
- ☹️ A CsO-kban a közlekedési eredetű CO₂-kibocsátás csökkent az 1990-es évek elején, de ma a forgalom bővülésével ismét növekszik.
- ☹️ A CsO-kban a közlekedési eredetű légszennyezőanyag- kibocsátás csökkent az 1990-es évek elején, azt követően pedig megállapodott.
- ☹️ A települési levegőminőség javul, de a települések lakosságát továbbra is egészségügyi veszélyt jelentő szennyezettségi szint éri.
- ☹️ A halálos közúti balesetek száma csökkent a CsO-kban az 1990-es évek elején, de mára az évi 21 000 szám körül stagnál.

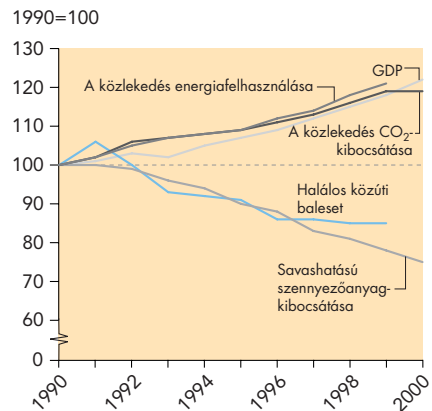
A közlekedés környezetterhelése a CsO-kban és az EU-15 országokban, 1990–2000

2. ábra

Csatlakozó országok



Tagállamok



Megjegyzések: Az energiafelhasználás magában foglalja a közúti, a vasúti, a belföldi és a nemzetközi légi közlekedést, a folyami hajózást, olajvezetéseken és egyéb, meg nem határozott formában történő szállítást (a CsO-9 nem tartalmazza a balti államokat és Szlovéniát, mert nem állnak rendelkezésre 1990. és 1991. évi adatok). A kibocsátásra vonatkozó adatok magukban foglalják valamennyi szállítási módot, kivéve a nemzetközi légi szállítást és a tengeri hajózást; a CsO-10 nem tartalmazza Ciprust, Máltát és Törökországot, a CsO-12 nem foglalja magában Máltát.

Források: IEA, 2001a; EEA, 2002a-e és EMEP, 2002; ENSZ EGB, 2001b; Eurostat, 2002a; Világbank, 2002.

Javul-e a közlekedési ágazat környezeti teljesítménye (2)?

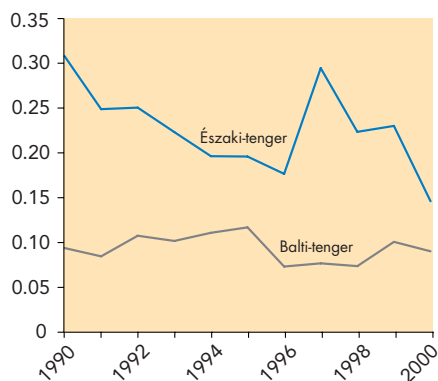
- ☹️ A közlekedési infrastruktúra által elfoglalt földterület növekszik.
- ☹️ A földterület feldaraboltságának mértéke a CsO-kban kisebb, mint az EU-ban, de az infrastruktúra fejlődésével növekszik.
- ☹️ Az infrastrukturális hálózatok bővülése fokozza a kijelölt természeti területek környezeti terhelését.
- ☹️ A szállítási eredetű, észlelt illegális olajszennyezések száma nem változik a Balti-tengeren, a Fekete-tengeren pedig nincs erre vonatkozó megfigyelés.
- ☹️ A roncsautók és a használt gumiabroncsok mennyisége várhatóan számottevően megnő.

3. ábra

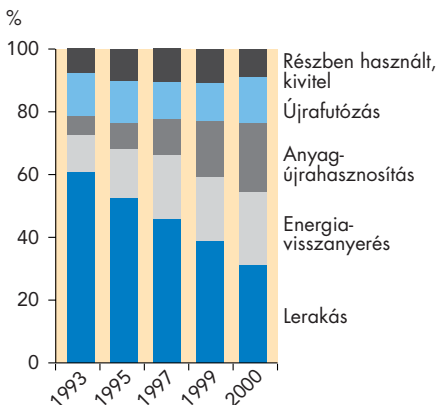
Az egy repülési órára jutó, megfigyelt olajfoltok évi száma a Balti-tengeren és az Északi-tengeren (a), valamint a használt gumiabroncsok kezelése az EU+3 országokban (b)

(a)

Az egy repülési órára jutó, megfigyelt olajfoltok évi száma



(b)



Megjegyzések: Az EU+3 az EU tagállamait, Izlandot, Liechtensteint és Norvégiát foglalja magában. A százalékos értékek gumiabroncs-tonna értékeken alapulnak.

Források: Helsinki Egyezmény (<http://www.helcom.fi/>); Bonni Egyezmény (<http://www.bonnagreement.org/>); ETRA, 2002.

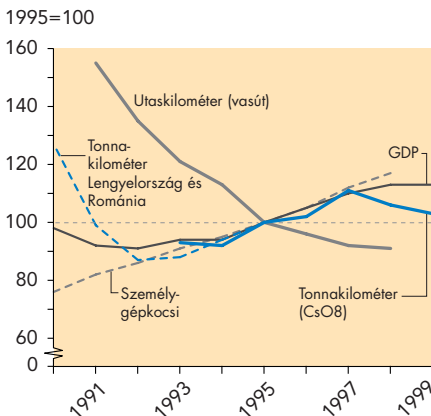
Jobb-e a közlekedés iránti igény kezelése és a módozatok fejlesztése?

- ☹️ Az áruszállítás intenzitása (GDP-egységre jutó tonna-km) csökken a CsO-kban, de átlagosan még mindig ötszöröse az EU-énak.
- ☹️ Az áruszállítás a CsO-kban átterelődik a közutakra, de a vasúti szállítás részesedése még mindig jóval magasabb, mint az EU-ban.
- ❓ A személyszállítás növekszik a CsO-kban, de ennek számszerű jellemzéséhez nem áll rendelkezésre kellő mennyiségű adat.
- ☹️ A személyszállítás áttevéődik a közúti és a légi közlekedésre, de a vasúti személyszállítás részaránya a CsO-kban még mindig jóval meghaladja az EU-átlagot.

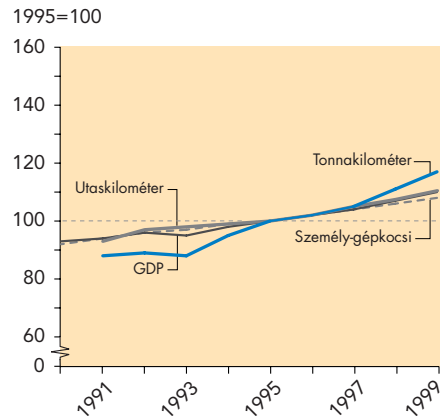
Szállítási teljesítmény, GDP és személygépkocsi-állomány, 1990–1999

4. ábra

Csatlakozó országok



Tagállamok



Megjegyzések: GDP 1995. évi árakon. Az áruszállítás a közúti, a vasúti és a folyami vízi szállítást foglalja magában. A CsO-kra vonatkozó adatok a Csehországot, Észtországot, Magyarországot, Lettországot, Litvániát, Lengyelországot, Romániát és Szlovéniát foglalják magukban. A személyszállítás (EU) magában foglalja a személygépkocsin, autóbuzson, vasúton, villamoson/metrón, valamint a belföldi, az Európán belüli és Európán kívüli légi forgalmat. A CsO-kban a közúti személyszállításra vonatkozó adatok elégtelenek; a személygépkocsi száma itt csak közvetett mutatóként szerepel.

Források: ENSZ EGB, 2001a; Eurostat, 2002a; Világbank, 2002.

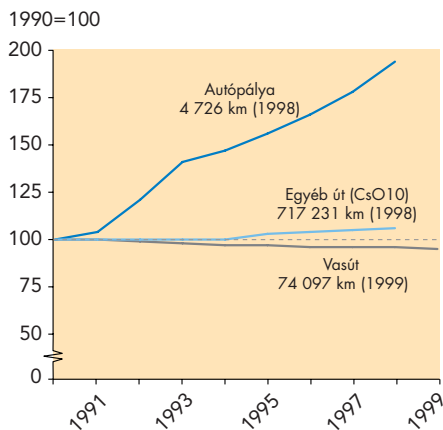
Optimálisan használjuk-e ki a meglévő közlekedési infrastruktúra kapacitását, és egy jobban kiegyensúlyozott módozat-szerkezet felé haladunk-e?

- ② Az autópályák hossza az elmúlt 10 évben csaknem megkétszereződött, de a CsO-k úthálózat-sűrűsége továbbra sem éri el az EU-ét.
- ② A beruházásokkal kapcsolatos, korlátozott mennyiségű adat a közútfejlesztési beruházások előtérbe kerülését jelzi.

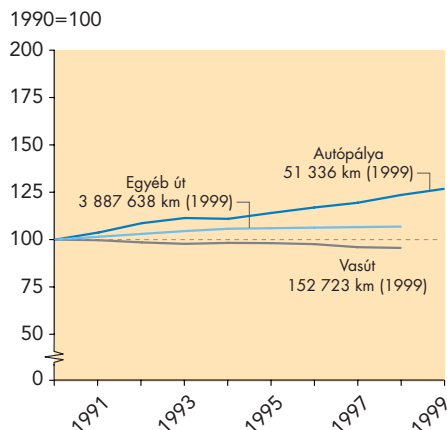
5. ábra

A közlekedési infrastruktúra hossza a CsO-kban és az EU-ban, 1990–1999

Csatlakozó országok



Tagállamok



Megjegyzések: A közutak — az autópályák kivételével — 10 CsO-ra vonatkoznak (nem tartalmazza Csehországot, Észtországot és Törökországot). A köolajvezetékek és a folyami víziutak hossza alig változott, ezért nem szerepelnek a táblázatban.

Forrás: ENSZ EGB, 2001a (és Eurostat, 2002a a hiányzó adatok pótlására).

Olyan igazságosabb és hatékonyabb árképzési rendszer felé haladunk-e, amely biztosítja a külső költségek piaci árban való megjelenítését?

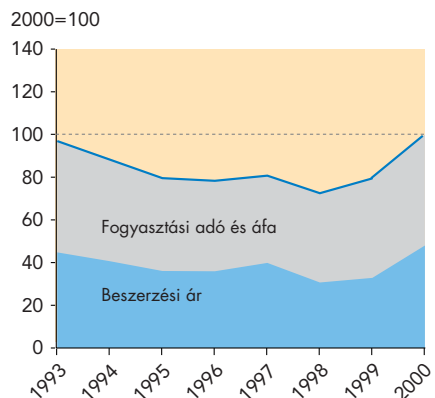
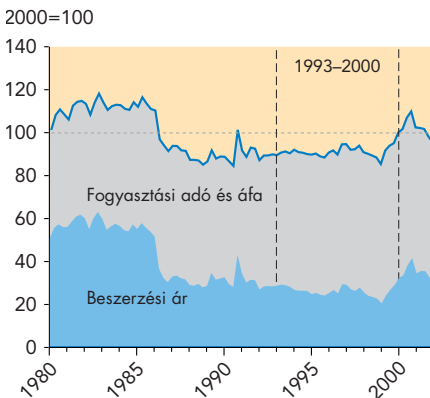
- ❓ A közlekedés külső költségeit még nem számszerűsítették a CsO-kban.
- ☹️ Kevés piaci árban való érvényesítést szolgáló szabályozó eszköz van hatályban a CsO-kban.
- ☹️ Az üzemanyagárak nem ösztönözik hatékonyabb üzemanyag-felhasználással járó szállítási módokat alkalmazását.

Az üzemanyag súlyozott átlagos (EU) és a dízel (CsO) beszerzési ára, áfája és fogyasztási adója

6. ábra

Négy csatlakozó ország

Tagállamok



Megjegyzés: Az EU-ra vonatkozó ábra az ólommentes benzín és a dízel súlyozott átlagos beszerzési árát mutatja a kereskedelmi adatok alapján. Mivel a CsO-kra (Csehország, Magyarország, Lengyelország és Törökország) vonatkozóan nem állnak rendelkezésre kereskedelmi adatok, csak a dízel van feltüntetve. Figyelembe kell venni a két ábra közötti időbeli különbséget.

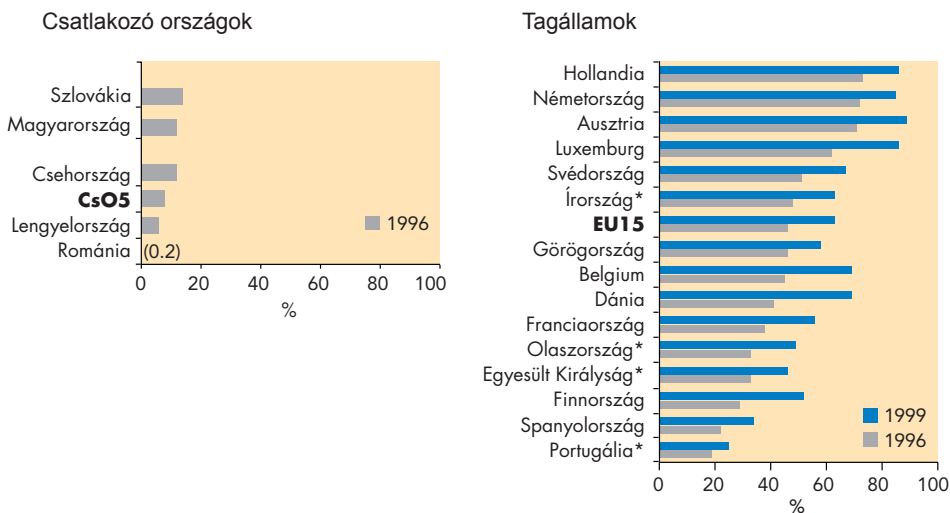
Források: IEA, 2001b; Eurostat, 2002b.

Milyen gyorsan kerül sor a tisztább technológiák bevezetésére, és mennyire hatékony a járművek használata?

- ❓ Energiahatékonysággal kapcsolatos adatok nem állnak rendelkezésre a CsO-k estében; az EU-ban a vasút kivételével valamennyi módzat mutat bizonyos mértékű javulást.
- ❓ A fajlagos kibocsátásra (szállítási egységre jutó légszennyezőanyag-kibocsátás) vonatkozó adatok nem állnak rendelkezésre a CsO-k-ra; az EU közötti járművei számottevő javulást mutatnak.
- ☹️ A CsO-k járműállománya általában véve négy-öt évvel öregebb, mint az EU járműállománya.
- ☹️ A járművekkel és az üzemanyaggal kapcsolatos szabványok átvétele javul, de a katalizátoros személygépkocsik részaránya még mindig alacsony a CsO-kban.

7. ábra

Katalizátorral felszerelt személygépkocsik százalékos aránya a CsO-kban (1996) és az EU-ban (1996 és 1999)



Megjegyzés: Az Írországra, Olaszországra, az Egyesült Királyságra és Portugáliára vonatkozó adatok nem 1996–1999-re, hanem 1996–1998-ra vonatkoznak.

Források: Eurostat, 2002a; REC, 1998; ENSZ EGB, 2001a.

Mennyire hatékony a környezetgazdálkodási és -monitorozó eszközök alkalmazása a politikaalakítás támogatásában?

- ☹️ Az integrált közlekedési és környezeti stratégiák hiányoznak CsO-kban.
- ☹️ A közlekedésre és a környezetre vonatkozó intézményes együttműködés a küszöbön áll a CsO-kban, de csak elvétve vannak meg a formális keretek.
- ☹️ A CsO-k közlekedési politikáikban nem monitorozzák a környezeti szempontok beépítését.
- ☹️ Néhány CsO-ban vannak jogi előírások a stratégiai környezeti vizsgálatokra vonatkozóan, de alkalmazásuk a közlekedési ágazatban egyes kísérleti jellegű kezdeményezésekre korlátozódik.

A CsO-k integrációs eszközeinek áttekintése 1. táblázat

	Integrált közlekedési és környezeti stratégia	Intézményes együttműködés	A közlekedés és környezet kapcsolatának monitorozása	Stratégiai környezeti vizsgálat
Bulgária		✓		✓
Ciprus				
Csehország		✓		✓
Észtország		✓		
Magyarország				
Lettország		✓*		
Litvánia		✓*	fejlesztés alatt	
Málta				
Lengyelország	✓		fejlesztés alatt	✓
Románia				
Szlovákia	✓	✓		✓
Szlovénia			fejlesztés alatt	
Törökország				

Megjegyzések: ✓ Elfogadva, megvan, illetve használják.
* Csak ideiglenes munkacsoportokat hoztak létre.

Források: EEA, 2001b; REC, 2001.

Következő lépések

Ez a jelentés több mutató esetében lényeges adathiányokra, valamint a különféle nemzetközi szervezetek felé jelentett adatok közötti eltérésekre mutat rá. Ezek mértéke szembeötlőbb a CsO-k esetén, jóllehet a statisztikák gyakran hiányosak vagy nem megfelelő minőségűek a jelenlegi tagállamok esetében sem. A különböző nemzetközi szervezetek részéről összehangolt cselekvésre van szükség az adatok minőségének és egybevetetőségének a javítására. Az országok részéről ugyancsak szükséges e szervezetek felé történő adatáramlás, továbbá a vasútra, vízi szállításra, légi közlekedésre és a nem gépesített közlekedési módokra (gyaloglás, kerékpározás) vonatkozó adatok javítása.

A másik nehézség forrása a világos politikai célok vagy célkitűzések hiánya, amellyel összevetésben a mutató változása értékelhető. Az EU jelenlegi politikai célkitűzéseinek/céljainak a leendő tagállamokra történő alkalmazása esetenként úgyszintén megkérdőjelezhető. A közös közlekedési politika Fehér Könyvében meghirdetett ágazati környezeti célkitűzésekről szóló közlemény alkalmas kerete lehet az ilyen problémák felvetésének.

A TERM által érintett terület földrajzi kiterjedésének és a rendelkezésre álló korlátozott forrásoknak a figyelembevételével szükséges lehet a jövőbeli munkának a mutatók szűkebb körére történő összpontosítása, továbbá a jelentéstétel gyakoriságának a csökkentése annak érdekében, hogy az adatokra és az értékelésekre vonatkozó munka elsőbbséget élvezzen.

A jelentés kapcsolódó információk háttérét alkotó TERM-mutató adatlapok letölthetők az EEA honlapjáról:
http://themes.eea.eu.int/Sectors_and_activities/transport/indicators

A közlekedéssel és környezettel kapcsolatos politikai dokumentumok

Az Európai Bizottság TERM-mel kapcsolatos három fő politikai dokumentuma:

1. Fenntartható fejlődés stratégia (FFS)
2. Hatodik környezetvédelmi akcióprogram (6KvAP)
3. Fehér könyv a közös közlekedési politikáról (KKP)

E politikai dokumentumokban megfogalmazott, különösen a közlekedéssel, a környezettel és a bővítéssel kapcsolatos kiemelt feladatok rövid jegyzéke az alábbi.

FFS E stratégia értelmében a CsO-kat 'aktívan be kell kapcsolni a [fenntartható fejlődés] stratégia a megvalósításába'. 'A fenntartható közlekedés biztosítása' a stratégia egyik kiemelt eleme. A stratégiát elfogadó csúcstalálkozó megállapításai rámutatnak arra, hogy a fenntartható közlekedési rendszernek megoldást kell találnia a növekvő mértékű forgalomra.

6KvAP A hatodik környezetvédelmi akcióprogram kulcsfontosságú lépései:

- a környezettel kapcsolatos közösségi joganyag teljes körű végrehajtása;
- a fenntartható fejlődést lehetővé tevő politikák és megközelítések átvétele, például a stratégiai környezeti vizsgálat (SEA) ösztönzésével, továbbá a környezeti célkitűzések és politikák fő vonulatba állítása a többi főhatóságnál;
- a közúti közlekedés alternatíváinak támogatása például úgy, hogy azokra a Közösség pénzügyi támogatást biztosít;
- a közúti közlekedés gondos megtervezése úgy, hogy az új fejlesztések ne károsítsák a városokat, a természetet és az élővilágot.

KKP A fehér könyvben megfogalmazott kiemelt elemek:

- a közlekedéssel kapcsolatos közösségi joganyag teljes körű végrehajtása;
- a CsO-k infrastruktúrájának az összekötése az EU-éval, valamint az egyes CsO-k infrastruktúrájának fejlesztése;
- a meglévő, jól fejlett vasúthálózat és szakértelem teljes kihasználása annak érdekében, hogy a módoszatok a kibővített Európában újra egyensúlyba kerüljenek.

A bővítési folyamat céljaival és helyzetével kapcsolatos, átfogó információk a http://europa.eu.int/comm/enlargement/index_en.html oldalon találhatóak.

Európai Környezetvédelmi Ügynökség

**Az EU-bővítés útjának egyengetése
A közlekedés és környezet integrált mutatói
TERM (közlekedés és környezet jelentési rendszer) 2002
Összegzés**

Luxembourg: Európai Közösségek Hivatalos Kiadványainak Irodája
2002 — 20pp. — 14.8 x 21 cm
ISBN 92-9167-539-3