

Europas miljø — Tilstand og utsikter 2005

Sammendrag

Europeiske forbedringer, lokale valg, globale konsekvenser

Europeerne vet å sette pris på miljøet — Eurobarometer-undersøkelser viser at et stort flertall (over 70 %) ønsker at beslutningstakerne skal legge like mye vekt på miljøet som på økonomiske og sosiale hensyn. Som enkeltpersoner er europeerne selv villig til å gjøre noe for miljøet, men de ville gjort mer om de hadde hatt bedre informasjon om miljøvennlige valg som koster lite eller ingenting. De ville også gjort mer om de var sikre på at andre gjorde det samme.

I løpet av de siste tretti årene er mye blitt gjort for å forbedre Europas miljø. Det selges for det meste bare blyfri bensin. Ozonnedbrytende klorfluorkarboner (KFK) er faset ut. Utslippene av nitrogenoksid fra veitransport er redusert med ca. 90 % sammenlignet med hva de ville vært dersom bilparken ikke var utstyrt med katalysatorer.

Økt behandling av avløpsvann fra byområdene gjør at Europas elver, innsjøer og elvemunninger nå er renere enn på lenge. Hele 18 % av Den europeiske unions territorium er naturområder med vernestatus, og dette er avgjørende i arbeidet for å bevare økosystemene og opprettholde det biologiske mangfoldet. Skogsarealene øker noe, og enkelte områder har nå en høyere regenereringstakt enn tidligere. Disse og mange andre framskritt er med på å bedre menneskenes helse og livskvalitet.

Men det er nok av utfordringer å gripe fatt i. Den mest presserende er klimaendringene, som allerede har gitt seg utslag i stadig hyppigere tilfeller av ekstremvær, regional vannknapphet og smelting av polisen. Andre miljøprioriteringer er luftforurensning og et regelverk for kjemikalier med sikte på å redusere helse- og miljøkonsekvensene, å bevare landressursene som produksjonsressurs og som reservoar av biodiversitet, forbedre kvaliteten og forsyningen av ferskvann, samt sikre sunne hav. De marine økosystemene er spesielt viktige ettersom de opprettholder produksjonen av mange av de

økologiske produktene og tjenestene vi er avhengige av.

Svarene på noen av disse utfordringene kan finnes i økt bruk av fornybare energikilder som vind- og solenergi til erstatning for en del av de ikke-fornybare ressursene, som jo bare finnes i begrensede mengder, og som industriland og utviklingsland konkurrerer om å utnytte.

Mange av miljøproblemene vi i dag har, skyldes måten vi i Europa har utnyttet våre landressurser på, strukturen i økonomien og vår levemåte. Dette er forhold det er vanskelig å gjøre noe med. Men vi kan merke oss at det har vært et skifte i miljøfokus fra produksjon til forbruk. Økt bevissthet omkring miljøkonsekvenser og helseeffekter vil ha en positiv innvirkning på de valgene vi treffer i det daglige — hva vi skal kjøpe, hvor vi skal bo og arbeide og hvor vi skal reise.

Konsumet i husholdningene i EU-15 økte med en tredel i perioden 1990–2002. Prognosene tilsier en dobling i EU-25 innen 2030, dog med store forskjeller mellom inntektsgrupper og regioner. I en stadig mer globalisert økonomi får de valgene forbrukerne tar, uansett hvor de befinner seg, stadig større innvirkning på miljøet ikke bare i Europa men også i mange andre deler av verden. Vi trenger en bedre forståelse av potensielle konsekvenser, og følgelig økt forskningsinnsats, for å reversere en del av dagens og framtidens negative trender.

EU-25s 'økologiske fotavtrykk' — det arealet som trengs for å produsere de ressursene vi forbruker, og absorbere det avfallet vi produserer — er ca. fem 'globale hektar' pr. person, eller ca. halvparten av USAs økologiske fotavtrykk, men fortsatt større enn Japans. Det er også mer enn dobbelt så stort som gjennomsnittet for land som Brasil, Kina eller India. Allerede i dag er det samlede globale forbruket av naturressurser ca. 20 % høyere enn den årlige regenereringstakten. Med andre ord 'bruker vi av kapitalen', mens det vi burde gjøre, er å 'bruke av avkastningen'.



Urbanisering og arealbruksendringer

Nærmere tre firedeler av Europas befolkning bor i byer og forsteder, som utgjør ca. 10 % av EUs totale areal. Dette kan synes som håndterbare størrelser, men intensiteten i arealutnyttelsen og konkurrerende interesser i arealbruken kan få konsekvenser for store deler av Europa, langt unna der hvor den aktuelle arealbruken faktisk finner sted.

Nyere analyser viser at byggingen av boliger, kontorer, butikker, fabrikker og veier har gitt ytterligere 800 000 hektar produktive arealer nytt arealdekke, og at kontinentets bymessige arealer i perioden 1990–2000 dermed ble utvidet med 6 %. Dette tilsvarer tre ganger Luxembourgs flateinnhold og representerer en vesentlig reduksjon i naturkapitalen. Den lave prisen på godt jordbruksland i forhold til tomter i allerede urbaniserte områder er en av nøkkelfaktorene bak den bymessige spredningen.

Turismen er også en næring i kraftig vekst, en utvikling som delvis drives av billige flyreiser og av Europas stadig rikere og aldrende befolkning. Turismen bidrar også til byspredningen, særlig i baklandet til tettsteder langs kysten, f.eks. langs den kraftig utbygde Middelhavskysten. Turistutbygging som er dårlig planlagt, kan dessuten øke presset på områder som allerede opplever belastning på vannressursene.

Etter hvert som byene vokser, øker presset på arealene og vannet i omkringliggende områder. Denne veksten virker inn på viktige 'tjenester' som vi forventer å få gratis fra naturen, f.eks. naturlig filtrering av grunnvannet i de vannførende sjiktene hvor vi henter drikkevannet, bevaringen av våtmarker og av det genetiske mangfoldet som finnes i områder med småskala, ekstensivt jordbruk. Et skogdekke som fjernes, kan føre til radikale forandringer i nedbørfeltet og forårsake jordskred og andre problemer og samtidig øke flomfaren i flere områder.

Klimaendringene er her

Klimaendringene er underveis. I løpet av de siste 100 årene har gjennomsnittstemperaturen i Europa steget med 0,95 °C og forventes å stige med ytterligere 2–6 °C i løpet av kommende århundre. Noen steder vil landbruket nok kunne ha fordeler av en lengre vekstsesong, mens alvorlig vannknapphet og alvorligere (og vanskeligere forutsigbare) værhendelser vil gjøre landbruket mer risikofylt andre steder.

Med stigende havtemperaturer blir det økt fare for algeoppblomstring, dvs. av giftig planteplankton, som er skadelig både for livet i havet og for menneskene. Dyreplankton — som utgjør bunnen av næringskjeden — og fisk som har dyreplankton som sin viktigste næringskilde, har en tendens til å følge temperaturutviklingen. Faktisk har en del arter allerede migrert tusen kilometer lengre mot nord. Landbaserte dyre- og plantearter flytter også på seg. Men dessverre kan ikke alle arter flytte på seg. Alpine arter som lever i de høyestliggende områdene, har snart ikke flere muligheter.

Dette er bakgrunnen for at ministrene i EU har blitt enige om et mål for å begrense den langsiktige globale økningen i gjennomsnittstemperatur til ikke over 2 °C over førindustrielt nivå. De har også angitt at det kan bli nødvendig å stabilisere CO₂-konsentrasjonene godt under 550 ppm for å nå dette målet, noe som vil forutsette at industrilandene innen 2050 oppnår utslippsreduksjoner på 60–80 % i forhold til 1990-nivå. Med EUs kvotehandelssystem og tiltak som Det europeiske klimaendningsprogrammet ligger EU på kort sikt godt an til å oppfylle målene i Kyoto-protokollen. Imidlertid vil målet på mellomlang sikt, dvs. for 2020 — 15–30 % reduksjon i utslippene av klimagasser i forhold til 1990-nivå — bli vanskeligere å realisere.

Scenariostudier EEA har gjennomført, har konkludert med at nøkkelen til en økonomi med lave karbonutslipp primært ligger i tre tiltak: redusert energiforbruk, økt andel fornybar energi samt økt energieffektivisering både når det gjelder produksjon og bruk av kraft, særlig ved hjelp av

ytterligere energibevaringstiltak. Bruken av fornybar energi i kraftproduksjonen øker gradvis, samtidig som muligheten for å øke bruken av kjernekraft til produksjon av elektrisitet fortsatt er et åpent – og høyst omdiskutert – spørsmål i de fleste land.

Langsam framgang i styringen av energietterspørselen

Siden 2000 har økt effektivitet i energiproduksjonen og redusert energietterspørsel i industrien blitt oppveid av økt energiforbruk hos forbrukerne og i servicesektoren. Stadig flere husholdninger bruker stadig flere elektriske apparater. Studier tyder f.eks. på at elektrisk utstyr som står i hvilemodus, nå står for 3–13 % av husholdningenes elektrisitetsforbruk.

Innen 2030 ventes etterspørselen etter energi i Europa å stige med i underkant av 20 %. Dette er mye mindre enn veksten i BNP, men utviklingen går likevel i feil retning i forhold til det som er nødvendig for å få bukt med klimaendringene. Kostnadseffektive tiltak for å bedre energieffektiviteten blir ikke tatt i bruk i tilstrekkelig grad. Mer effektive varmekraftverk vil kunne øke energiutnyttelsen. CO₂-utskillelse og -lagring kan være en overgangsteknologi. Endelig vil markedsbaserte virkemidler og forskrifter kunne brukes til å stimulere til energieffektiviseringstiltak i bygninger, kjøretøy og forbruksvarer og dermed bidra til å redusere etterspørselen.

På mellomlang sikt vil vedvarende investeringer i fornybare energikilder, i energieffektivisering og i hydrogen som energikilde kunne gjøre Europa mindre avhengig av fossile brenslere. Hydrogen som energikilde er spesielt av interesse for transportsektoren, som er den raskest voksende bidragsyteren til Europas økende energietterspørsel og CO₂-utslipp. Dessverre forventes denne trenden å fortsette ennå noen tiår framover. Særlig forventes lufttransporten å doble sin andel av det samlede transportbehovet mellom 2000 og 2030.

Ved å fastsette ambisiøse mål for kutt i utslippene av klimagasser har EU tatt ansvar. Derved har EU også erkjent at det er altfor risikabelt å forholde seg passiv.

Å gå over til lavkarbon-energikilder, som EEA-scenariene foreslår, vil gi forbrukerne høyere energiregninger. Men å la være å gjøre noe, har også en pris. Det viser flere studier som har grepet fatt i denne problemstillingen. I en av studiene antydes det at 'samfunnets karbonkostnader', dvs. kostnadene som det globale samfunnet betaler for hvert tonn karbon som slippes ut i atmosfæren, er på ca. EUR 60 pr. tonn. Andre studier antyder at prisen er mye høyere. Ulike anslag avhenger av hva slags pengemessig verdi som settes på de langsiktige konsekvensene for klima, landbruk, luftkvalitet, sykdom og vannforsyning.

Hvis vi vet at utslippene av klimagasser i EU-25 varierer fra 5 til 25 tonn karbon pr. person avhengig av hvilket land det er snakk om (tilsvarende EUR 300 til EUR 1 500 pr. person), får vi det hele i perspektiv. Til sammenligning vil en lavkarbonøkonomi medføre et pristillegg på anslagsvis EUR 45/person i 2030, noe som selvfølgelig er langt rimeligere.

Vi er friskere, men vi eksponeres fortsatt for forurensning

Europa har kommet langt i arbeidet med å redusere mange former for luftforurensning. Ikke minst er vi blitt kvitt smogen i mange områder og har redusert den sure nedbøren. Imidlertid forårsaker høye konsentrasjoner av svevestøv og bakkenært ozon helseproblemer i mange byer med omland. Bakkenært ozon er også skadelig for økosystemenes helse og for avlingene i store deler av distrikts-Europa.

Selv om utslippene er redusert, finnes disse forurensende stoffene fortsatt i høye konsentrasjoner, ofte over eksisterende målsetninger. Eksponering innebærer en nedgang i forventet levetid, forårsaker for tidlig død og omfattende forverring av helsen. De økende transportvolumene, 30 % for gods og 20 % for passasjerer i løpet av de siste 10 årene, betyr at vesentlige teknologiske forbedringer ikke har gitt noen særlig reduksjon i utslippene totalt sett.

Europa taper 200 millioner arbeidsdager hvert år på grunn av sykdom relatert til luftforurensning.

OECD har kommet til at 6,4 % av alle dødsfall og sykdomstilfeller hos små barn i Europa skyldes utendørs luftforurensning. Dette tallet er uforholdsmessig mye høyere i de nye medlemsstatene i EU. Analysen som EUs tematiske strategi for luftforurensning bygger på, som ble offentliggjort i september 2005, har vist at selv om eksisterende lovgivning implementeres i sin helhet, så vil konsekvensene for folks helse og for økosystemene fortsatt være store.

Enhver forbedring i transportteknologiene, fra hybridbiler til hydrogendrevne biler, er viktig for å redusere eksponeringen. Det samme gjelder byplanlegging, som bør omfatte integrerte transportmåter som reelle alternativer til bilbruk i mange byer.

Europas borgere utsettes også for en stadig mer omfattende 'cocktail' av forurensende kjemiske stoffer i mat og moderne forbruksvarer, inklusive i møbler, klær og husholdningsprodukter. Det fokuseres stadig mer på forbindelsene mellom kjemiske stoffer og det økte antallet tilfeller av kreft i forplantningsorganene (testikkel-, prostata- og brystkreft) og leukemi hos barn. Vi har ikke ugjendrivelige bevis på dette, men den konsekvente tilstedeværelsen av spor av kjemikalier i blodprøver og i miljøet vekker selvfølgelig bekymring. Dette er noe man burde kunne gjøre noe med. Mindre bruk av farlige kjemikalier i landbruket og mindre restmengder av kjemikalier i produktene til forbrukerne vil være nyttige bidrag i arbeidet for å redusere de stort sett ukjente effektene av slike kjemiske blandinger.

Å forebygge forurensning betaler seg

Det er gjort mye for å rense opp i Europas avløpsvann og redusere industriavfallet som forurenser vann. Det er imidlertid fortsatt et stykke igjen før EU-direktivet om rensing av avløpsvann fra byområder er fullt gjennomført. Den utviklingen som har funnet sted så langt, skyldes kapitalinvesteringer og avansert teknologi for avløpsrensing.

Trendene viser at det vil komme ytterligere reduksjoner i forurensningen av avløpsvann i EU-10, mye takket være midler fra EUs struktur- og utjevningfond fra og med 2007. Erfaringene med forskriftene for behandling av avløpsvann de siste 20 årene viser at investeringer i behandlingsskapasitet, kombinert med realistiske



økonomiske insentiver for å redusere forurensningen ved kildene, er den mest kostnadseffektive måten å redusere denne forurensningen på.

Gjennom retningslinjer som f.eks. nitratdirektivet har Den europeiske union søkt å redusere forurensningen fra landbruket. I mellomtiden har investeringer vannsektoren selv har gjort, sikret fortsatt god kvalitet på drikkevannet. Bruken av organisk og mineralsk gjødsel og plantevernmidler medfører fortsatt tilførsler til Europas elver og grunnvann. Selv om det forventes at bruken av disse kjemiske stoffene vil gå ned i EU-15, kommer bruken av mineralgjødsel sannsynligvis til å ha økt med 35 % innen 2020 i EU-10, i takt med intensivering i landbruket.

Kvaliteten på grunnvannet vil fortsatt være et problem i mange områder av Europa ettersom det kan ta tiår før forurensning som kommer ned i jorden, når fram til elvene, innsjøene og vannforsyningen. Forebygging, ved å legge om driftsmetodene, er mer kostnadseffektiv enn opprydding, særlig på lang sikt.

Foringelse av naturressursene

Tilstanden i verdens fiskebestander er en god illustrasjon på farene ved å overbeskatte naturressursene og skade økosystemenes virkemåter. Fisk er verdens siste store kilde til villmat. FNs organisasjon for ernæring og landbruk (FAO) anslår at 75 % av verdens fiskebestander blir overfisket, og at populasjonene av rovfisk på toppen av næringskjeden, som tunfisk og hai, blir mindre.

I takt med at mange av Europas fiskebestander er blitt forringet, har den europeiske fiskeflåten flyttet seg til fjernere farvann, støttet av bilaterale avtaler og subsidier. Disse flåtene har spilt en rolle i det som er omtalt som at 'vi fisker oss nedover i næringskjeden' ved å fjerne betydelige mengder av artene på toppen av næringskjeden. Dermed er mange kommersielt viktige arter i faresonen og økosystemets struktur truet.

Når det gjelder naturressursene på land, er 18 % av Europas landarealer vernet i Natura 2000-nettverket,

noe som bidrar til å sikre økosystemenes helse og diversitet. Likevel utsettes Europas landskaptypene, som er en vesentlig del av kontinentets kulturarv og kritisk for det biologiske mangfold, for omfattende og potensielt irreversible inngrep. Disse forandringene, påvirker både de enkelte artene og økosystemenes virkemåte.

Det største tapet av habitater og økosystemer for biologisk mangfold på hele kontinentet i 1990-årene gjaldt lynghei, krattskog og tundra samt ulike våtmarkstyper. Mange gamle våtmarksarealer har gått tapt i utbygging av kystsoner, i bygging av dammer i fjellområder og i regulering av vassdrag. Og selv om mer av Europa nå er trebevokst enn i nær fortid, blir mange skoger drevet mer intensivt enn før.

Disse tapene har konsekvenser for den enkelte dyre- og planteart. Til tross for alle bevaringstiltak som er iverksatt som et ledd i den europeiske strategien for å verne ville planter og dyr og deres naturlige leveområder, er mange arter fortsatt truet, herunder 42 % av alle Europas stedegne pattedyr, 15 % av fuglene, 45 % av sommerfuglene, 30 % av amfibiene, 45 % av reptilene og 52 % av ferskvannsfisken.

Europas jordbunn er eksepsjonelt variert, og på hele kontinentet finnes mer enn 300 jordbunnstyper. Jord som går tapt, vil etter hvert bygges opp igjen gjennom naturlige prosesser, men det kan ta så mye som 50 år å produsere bare et par centimeter ny jord. Jordbunnen bør derfor betraktes som en ikke-fornybar ressurs. Jordbunnen utsettes for press fra mange kanter: erosjon, forsegling, forurensning, forsøling. Disse problemene har vært vanskelige å takle hittil og forventes å forbli en utfordring i tråd med forventet framtidig utvikling i Europa når det gjelder urbanisering, intensivt jordbruk og industrialisering/avindustrialisering.

Over hele kontinentet fortsetter etterspørselen etter vann å øke, særlig i husholdningssektoren. I de nye medlemsstatene forventes husholdningenes bruk av vann å øke med 70 % i løpet av kommende tiår. Det brukes også mer vann til irrigasjon av matavlinger, særlig i Sør-Europa, som allerede har tegn til overbelastning av vannressursene. Klimaendringene



forventes å gjøre dette problemet både mer omfattende og verre. Tilgjengeligheten på lang sikt av rikelige, pålitelige og rene forsyninger med vann vil bli enda viktigere i forbindelse med framtidens arealbruksplanlegging, særlig rundt Middelhavet.

I løpet av det siste tiåret har Europa oppnådd en relativ frikopling av den økonomiske veksten fra material- og energiforbruket. I absolutte tall har imidlertid ressursbruken vært stabil. Det er store forskjeller mellom landene i EU, og materialintensiteten varierer fra ca. 11 kg/euro i BNP til under 1 kg/euro. Disse forskjellene kan delvis forklares ut fra forholdet mellom økonomisk aktivitet i industrien og i tjenestesektoren. Likevel har Vest-Europa en ressurs- og energiproduktivitet som er gjennomsnittlig fire ganger høyere enn de nye medlemsstatene. Gjennom teknologioverføring og andre tiltak har vi her store muligheter for å oppnå en bedre balanse i ressursproduktiviteten mellom EU-15 og EU-10.

Integrasjon, innovasjon og markedsreform

EUs vellykkede miljøpolitikk de siste tretti årene har for en stor del konsentrert seg om lett identifiserbare punktkilder. Problemene er hovedsakelig søkt løst ved reguleringer og teknologisk innovasjon. Utfordringen nå er å utvikle og gjennomføre en politikk på lang sikt for sektorene av økonomien som bidrar mest til diffuse kilder til forurensning.

Selv om dette resulterer i en sammenhengende, langsiktig og samtidig fleksibel politikk som har bred støtte i befolkningen, vil det sannsynligvis likevel ta flere tiår før vi kommer til å se noen vesentlig framgang. Derfor vil offentlig informasjon og bevisstgjøringstiltak bli stadig viktigere for å kunne utforme politikken på en effektiv måte.

For at politikken skal være effektiv, må den også stimulere til atferdsendring blant Europas forbrukere og fokusere på mindre miljøskadelige aktiviteter, særlig innen transport, energi og landbruk. Langsiktige institusjonelle reformer og en økonomisk planlegging

som stimulerer til økt miljøeffektivitet, kan bidra til å fremme slike aktiviteter. Disse vil kunne suppleres med markedsbaserte virkemidler. For eksempel vil fjerning av miljøskadelige subsidier og innføring av støtte til utvikling og bruk av miljøinnovasjon innen produksjon, energi, transport og landbruk være konstruktive tiltak på veien mot mer bærekraftig økonomisk virksomhet.

Det er allerede satt opp miljømål på mange politikkområder i EU, og betydelige summer er satt av til å oppmuntre til tiltak og atferd som er i tråd med miljømålene, f.eks. i forbindelse med EUs felles landbrukspolitikk (CAP). I betraktning av at arealbruksendringer får så vidtrekkende konsekvenser, kan Europa likevel ha nytte av økt samarbeid over sektorgrensene for å få på plass en bedre balansert utvikling og territorial utjevning, f.eks. mellom regionalplanlegging, byplanlegging og transportplanlegging og bruken av EUs struktur- og utjevningfond.

Transportsektoren egner seg ypperlig for å prøve ut fordelene ved mer integrerte tilnærminger. Denne sektoren har et stort antall innbyrdes forbundne drivkrefter og belastninger som påvirker miljøet. På den ene siden har sektoren oppnådd betydelige reduksjoner i utslippene av stoffer som forurenser luften, f.eks. ozonforløpere og forsurende stoffer. Men på den annen side fortsetter utslippene av klimagasser å øke i takt med at transportbehovet (gods og passasjerer) overstiger de forbedringene som er gjort innen energirelaterte utslipp gjennom teknologiske forbedringer og strengere forskrifter.

I tråd med utviklingen av byene har transportinfrastrukturen konsekvenser for arealbruken på tre måter: den tar godt jordbruksland, forseglor jordbunnen i stadig hurtigere tempo og forårsaker en fragmentering av habitatene i hele Den europeiske union. Dessuten utsetter den store deler av befolkningen for høye støynivåer.

Vår økte appetitt på reising, både med bil og fly, har ført til at transport er kommet øverst på den miljøpolitiske dagsordenen på alle plan, fra det kommunale til det globale. Dette gjenspeiler hvor mange forskjellige

utfordringer transport representerer, fra lokale hensyn (byplanlegging og byforming) til globale (klimagasser og klimaendringer).

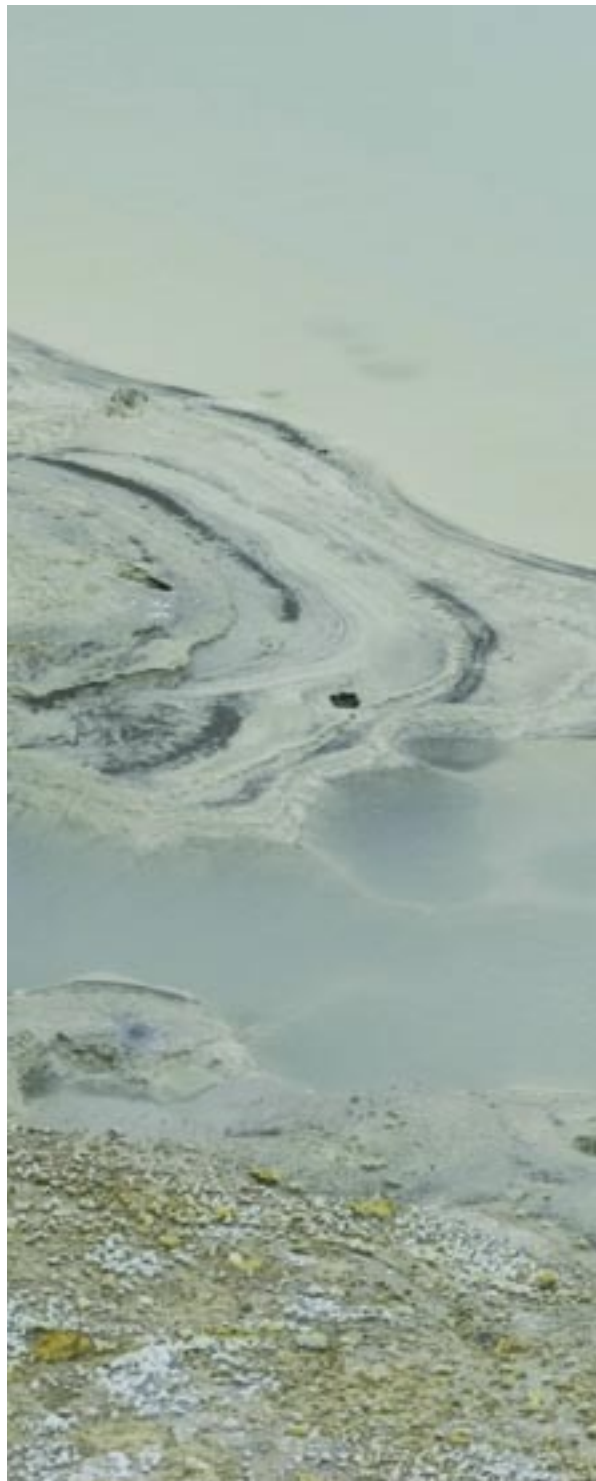
Langsiktige, mer integrerte tiltak har gitt meget gode resultater. Bensinsavgiftene har vist hvor effektiv en langsiktig omlegging av økonomiske insentiver kan være når den omfatter markedsbaserte virkemidler. USA og Europa har i utgangspunktet samme kjøretøyteknologi. Likevel har europeiske bensinavgifter på rundt 50 % ført til endret atferd hos forbrukerne. Sammen med politisk press for å ta ny teknologi i bruk har disse faktorene gjort nye europeiske biler nesten dobbelt så drivstoffeffektive i de siste tiårene som deres motstykker i USA, hvor avgiften på drivstoff er mye lavere. Studier tyder på at tilsvarende tilnærminger innen energiprisning vil kunne gi betydelige gevinster når det gjelder energiintensitet.

Hva vi kan gjøre

Skatte- og avgiftsreformer kan bidra til et sunnere, mer bærekraftig miljø. Å flytte skatte- eller avgiftsgrunnlaget gradvis over fra 'sulle ressurser' som investeringer og arbeid og over til 'slemme ressurser' som forurensning og ineffektiv utnyttelse, vil også bidra til å internalisere miljøkostnadene i prisen på tjenester og produkter. Dette vil i sin tur gi fornuftigere prissignaler til markedet.

Beslutningstakerne kan også utarbeide supplerende tiltak for å sikre at miljøavgiftene ikke får sosialt urettferdige utslag. De som er dårligere stilt i samfunnet bruker vanligvis en større del av inntekten på å dekke grunnleggende behov som mat, vann og varme. Studier har vist at elektrisitetsavgiften føles særlig tung for fattige, mens transportavgiftene ikke føles i samme grad i og med at de har mindre tilgang til privat transport. Avgifter på forurensning er oftest nøytrale med hensyn til hvilke samfunnsgrupper de treffer.

Politikk som sikrer økte inntekter fra forbruk og mindre fra arbeid, kan også gi et bredt og stadig bredere skatte-/avgiftsgrunnlag i betraktning av at den yrkesaktive del



av befolkningen blir mindre samtidig som befolkningen eldes.

De syv tematiske strategiene som utarbeides i forbindelse med EUs 6. handlingsprogram for miljø, politikken for sektorintegrasjon og Den europeiske unions Strategi for bærekraftig utvikling oppfordrer alle til langsiktig planlegging.

Ved hjelp av en langsiktig, konsekvent politikk kan man legge om insentivene og bruke økonomiske virkemidler, markedspriser og skatter/avgifter til å redusere de stigende og stadig tydeligere kostnadene ved å bruke klodens naturressurser. Det vi oppnår av miljøeffektivitet kan også bidra til å øke Europas konkurransevne. Økt energi- og ressursproduktivitet i Europa kan også bidra til å oppveie for andre konkurransefortrinn de nye økonomiene i Asia og Sør-Amerika har.

Likevel gjenstår det mye før vi har klart å gjennomføre politikken på en effektiv måte på alle styringsnivåer i EU. Studier EEA har gjort, tyder på at hvordan institusjonene er bygget opp, kan være like viktig som hvordan selve politikken er utformet.

Eurobarometer-undersøkelsen i 2005 viser at miljøgevinstene som er oppnådd i løpet av de siste tiårene, har støtte i opinionen, og også at Europas borgere er innstilt på å gjøre mer. Denne rapporten viser da også at mer må gjøres, både av regjeringene og av borgerne, for å få en økonomisk utvikling som står i forhold til klodens bæreevne.

Ved å skape et smartere, renere, mer konkurransedyktig og tryggere samfunn er Europa godt plassert for å ta ledelsen på dette området. En slik framgang vil legge til rette for forbedringer i den globale miljøeffektiviteten og ta vare på verdens miljøkapital.