

# **Tlakovanje poti za širitev EU**

**Kazalci za integracijo na področju prometa in okolja  
TERM 2002**

**Povzetek**

**Vodji projekta:  
Ann Dom  
Wouter de Ridder  
Evropska agencija za okolje**



Oblikovanje in izdelava platnic: EEA  
Prelom: Brandenburg a/s

### **Opomba**

Vsebina pričujoče publikacije ne odraža nujno uradnih mnenj Evropske Komisije oz. drugih institucij Evropskih skupnosti. Ne Evropska agencija za okolje ne katera druga oseba ali podjetje, ki deluje v imenu Agencije, ni odgovorna za uporabo informacij iz tega poročila.

Veliko dodatnih informacij o Evropski uniji je dosegljivih na spletu, in sicer preko Evropskega strežnika na naslovu <http://europa.eu.int>.

Kataložne podatke boste našli na koncu te publikacije.

Luxemburg: Urad za uradne publikacije Evropskih skupnosti, 2002

ISBN 92-9167-544-X

© EEA, Copenhagen, 2002

### **Ekološko varna proizvodnja**

Publikacija je tiskana v skladu z najvišjimi okoljskimi standardi.

*Tiskano na Danskem s Scanprint A/S*

Okoljsko spričevalo: ISO 14001

Certifikat o kakovosti: ISO 9001: 2000

Registrirano v shemi EMAS — št. dovoljenja DK- S-000015

Odobreno za tisk z znakom za okolje Nordic Swan, št. dovoljenja 541 055

Tiskano na recikliranem papirju, beljenem brez uporabe klora.



European Environment Agency  
Kongens Nytorv 6  
DK-1050 Copenhagen K  
Denmark  
Tel: (45) 33 36 71 00  
Fax: (45) 33 36 71 99  
E-mail: [eea@eea.eu.int](mailto:eea@eea.eu.int)  
Internet: <http://www.eea.eu.int>

# Države pristopnice: različen izhodiščni položaj, vendar hitro premikanje v smeri netrajnostnih prometnih vzorcev EU

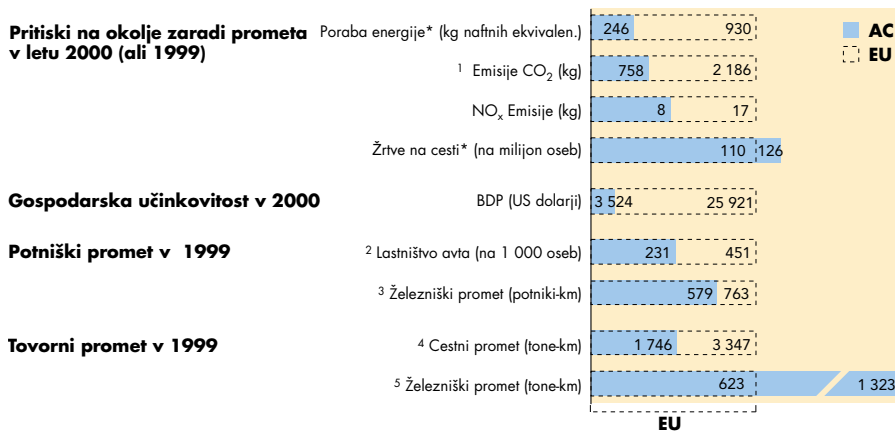
Politično in gospodarsko prestrukturiranje držav pristopnic v zadnjem desetletju je pripeljalo do precejšnjih sprememb v njihovih prometnih sistemih. Obseg prevozov, ki je po gospodarski recesiji v zgodnjih devetdesetih letih močno upadel, se zdaj ob izboljšanju položaja v gospodarstvih znova povečuje. Čeprav je stanje še vedno veliko boljše kot v EU, se porazdelitev prometa glede na tržni delež različnih načinov prevoza razvija v smeri na ceste usmerjenega prometnega sistema. Tako kot v EU se prometni trendi tudi v državah pristopnicah odklanjajo od ciljev strategije trajnostnega razvoja, tj. ločiti rast prometa od gospodarske rasti in se od cestnega prevoza premakniti k železniškemu prevozu, prevozu po plovni poti in javnemu prevozu.

Poraba energije pri prevozu in s tem povezane emisije toplogrednih plinov na prebivalca v državah pristopnicah so še vedno trikrat do štirikrat nižje kot v EU, emisije dušikovih oksidov na prebivalca pa so nižje za približno 50 % odstotkov. Cestna in železniška omrežja so manj gosta, zato je razdrobljenost ozemlja v teh državah manj izrazita. Vendar pa se to stanje hitro spreminja.

Tako kot v EU se emisije toplogrednih plinov in poraba energije povečujejo. Dolžine avtocest so se v zadnjih desetih letih podvojile in še povečale razdrobljenost zemljišč. Avtomobilski park je v povprečju štirikrat do petkrat starejši, tako da države pristopnice več let zaostajajo za EU v smislu uvajanja čistejših tehnologij in goriv. Zniževanja emisij določenih onesnaževal v zrak (npr. NO<sub>x</sub>) kažejo, da so države pristopnice na poti premostitve te tehnološke vrzeli. Kljub temu pa je kakovost zraka v mestih še vedno slaba. Rast prometa vedno bolj kompenzirajo varnostne izboljšave v avtomobilih in infrastrukturi; število žrtev se je v državah pristopnicah trenutno ustalilo približno pri 21 000 letno, v EU pa znaša 41 000.

## Prikaz 1

**Razmerja med državami v pristopu (AC) in EU (v absolutnih vrednostih) glede pritiskov na okolje, BDP in učinkovitost prevoza, vse izraženo na prebivalca**



**Opombe:** \* Podatki se nanašajo na leto 1999.

<sup>1</sup> Ciper, Malta in Turčija niso vključeni v podatke o državah pristopnicah.

<sup>2</sup> Bolgarija in Turčija nista vključeni v podatke o državah pristopnicah.

<sup>3</sup> Estonija in Turčija nista vključeni v podatke o državah pristopnicah.

<sup>4</sup> Bolgarija, Ciper, Malta, Slovaška republika in Turčija niso vključeni v podatke o državah pristopnicah.

<sup>5</sup> Turčija ni vključena v podatke o državah pristopnicah.

**Viri:** IEA, 2001a; EEA, 2002a-e in EMEP, 2002; UNECE, 2001a-b; Eurostat, 2002a; Svetovna banka, 2002

# **Veljavne strategije dajejo prednost razvoju infrastrukture in tehnologije ter ureditvi na področju goriv; bolj celostnega pristopa še ni**

V zadnjih desetletjih je EU svoje strategije na področju prometa in okolja usmerila predvsem na naložbe v infrastrukturo (npr. vseevropsko prometno omrežje (TEN-T)) ter okoljske in varnostne predpise. Podoben vzorec se pojavlja tudi v državah pristopnicah, kar ne preseneča, saj je vključitev pravnega reda EU predpogoj za pristop. Kazalci, ki jih navaja to poročilo, že kažejo prednosti zgodnje uvedbe standardov EU na področju vozil, goriv, okolja in varnosti v državah pristopnicah.

Kakovostno omrežje prometne infrastrukture je bistvena opora za družbo in gospodarstvo ter za bodočo vključitev držav pristopnic v EU. Zato je razvoj vseevropskega prometnega omrežja in njegovo podaljšanje na vzhod ena od ključnih prednostnih nalog skupne prometne politike. Vendar pa doslej še ni bila opravljena strateška okoljska presoja vseevropskega prometnega omrežja in njegovega podaljška, prav tako pa tudi niso bile ocenjene gospodarske in socialne koristi tega omrežja oziroma njegovi vplivi.

Podatki o naložbah v infrastrukturo so stari, vendar pa zadnje številke o financiranju s strani mednarodnih bank kažejo, da se trenutno daje večja prednost izgradnji cest kot razvoju železnice. To kaže na nevarnost nadaljnjega spodkopavanja prispevka, ki ga je v preteklosti imel železniški prevoz v državah pristopnicah.

Nedavno so se v EU pojavile dodatne strateške smernice, katerih namen je omejiti rast prometa in izboljšati porazdelitev prevoza po različnih vrstah (modal split). Te smernice

vključujejo internalizacijo eksternih stroškov, prostovoljne sporazume z industrijo, oživljanje železnice in kopenskih plovnih poti, določitev ciljev, boljšo uskladitev z urejanjem prostora ter uporabo strateške okoljske presoje v podporo načrtovanju infrastrukture. Na teh področjih je bil v EU dosežen določen napredek. Države pristopnice bi se lahko učile iz izkušenj, ki jih ima EU s temi relativno novimi orodji.

Od vrha v Cardiffu leta 1998 je sedem držav članic razvilo nacionalne celostne prometne in okoljske strategije, sedem pa jih je vzpostavilo nacionalne nadzorne sisteme na podlagi kazalcev, oziroma te sisteme vzpostavlja. Svet za promet je povabil tudi bodoče države članice, da sprejmejo integracijska načela, ki veljajo v EU. Vendar pa v državah pristopnicah še vedno ni celostnih nacionalnih strategij in nadzornih sistemov na podlagi kazalcev.

## **Ozadje in kontekst TERM-a**

To je tretje poročilo na podlagi kazalcev v okviru prometnega in okoljskega poročevalskega mehanizma (TERM), ki sledi prejšnjima poročiloma (TERM 2000 in TERM 2001) in prvič vključuje države, ki so zaprosile za članstvo v EU: države pristopnice. Poročilo primerja tamkajšnje trende z najnovejšim razvojem dogodkov v EU.

Glavni namen TERM-a je spremljanje napredka in učinkovitosti prometnih in okoljskih integracijskih strategij na podlagi ključnega skupka kazalcev. Kazalci TERM-a so bili izbrani in razvrščeni, da bi obravnavali sedem bistvenih vprašanj:

1. Ali se učinek prometnega sektorja na okolje izboljšuje?
2. Ali napredujemo glede upravljanja povpraševanja po prevozu in boljše porazdelitve med različnimi vrstami prevoza (modal split)?
3. Ali postaja urejanje prostora bolj usklajeno z načrtovanjem prometa, da se bo povpraševanje po prevozu ujemalo s potrebo po dostopnosti?
4. Ali kar najbolje izkoriščamo obstoječe zmogljivosti prometne infrastrukture in se napredujemo v smeri boljše uravnoteženega multimodalnega prometnega sistema?
5. Ali napredujemo v smeri pravičnejšega in bolj učinkovitega cenovnega sistema, ki zagotavlja internalizacijo eksternih stroškov?
6. Kako hitro se uvajajo čistejša tehnologija in kako učinkovito se uporabljajo vozila?
7. Kako učinkovito se uporabljajo orodja okoljskega upravljanja in nadzora v podporo oblikovanja politike in odločanja?





Z izjemo tretjega vprašanja, za katerega ni dovolj podatkov, pomenijo ta vprašanja strukturni okvir za predstavitev ključnih trendov in sporočil, ki sledijo nadaljevanju povzetka.

## Nekatera ključna sporočila

Tako kot prejšnja poročila tudi TERM 2002 *Tlakovanje poti za širitev EU* ocenjuje trende kazalcev, kar zadeva napredek v smeri obstoječe 'integracije' ciljev\*. Ti so bili vzeti iz strateških dokumentov EU, kot so šesti okoljski akcijski program (6OAP), skupna prometna politika, strategija trajnostnega razvoja EU ter različne okoljske in prometne direktive.

\* Opis s tem povezanih strateških prometnih in okoljskih dokumentov je naveden na strani 17.

Namen ikon z obrazi poleg vsakega kazalca je dati zgoščeno oceno trenda kazalca v državah v pristopu na podlagi naslednjega širšega pojasnila:

-  pozitiven trend, premikanje v smeri strateškega cilja,
-  nekaj pozitivnega razvoja, ki pa ne zadošča za doseg strateškega cilja ali mešan trend znotraj kazalca,
-  neugoden trend, premikanje stran od strateškega cilja,
-  nemogoča ocena trenda zaradi pomanjkanja podatkov ali odsotnosti strateškega cilja.



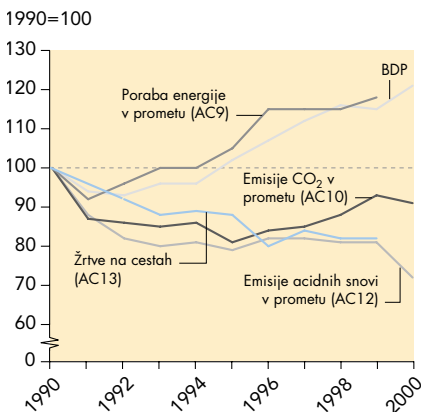
# Ali se učinek prometnega sektorja na okolje izboljšuje (1)?

- ☹️ Poraba energije v prometu se hitro povečuje, v glavnem kot posledica rasti cestnega prometa.
- ☹️ V državah pristopnicah so se emisije CO<sub>2</sub>, ki jih povzroča promet, na začetku devetdesetih let zmanjšale, vendar se z obsegom prometa sedaj povečujejo.
- ☹️ Prometne emisije onesnaževal zraka v državah pristopnicah so se na začetku devetdesetih let zmanjšale in so od tedaj ustaljene.
- ☹️ Kakovost zraka v mestih se izboljšuje, vendar so mestni prebivalci še vedno izpostavljeni onesnaženju v obsegu, ki ogroža zdravje.
- ☹️ Število žrtev na cestah v državah pristopnicah se je na začetku devetdesetih let znižalo, zdaj pa se je ustalilo na približno 21 000 žrtev letno.

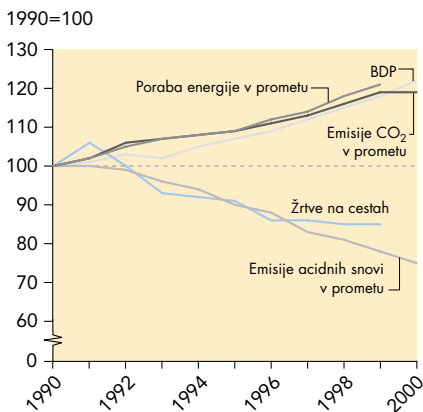
## Obremenitve okolja zaradi prometa v državah pristopnicah (AC) in EU-15 v letih od 1990 do 2000

Prikaz 2

### Države pristopnice



### Države članice



**Opombe:** Poraba energije vključuje cestni promet, železniški promet, notranji in mednarodni letalski promet, promet po kopenskih plovni poteh, naftovode in nespecificiran promet (zaradi manjkajočih podatkov za leti 1990 in 1991 devet držav pristopnic (AC-9) ne vključuje baltskih držav in Slovenije). Podatki o emisijah vključujejo vse vrste prevoza, razen mednarodnega letalskega prevoza in pomorskega prevoza, podatki za deset držav pristopnic (AC-10) ne vključujejo Cipra, Malte in Turčije, za dvanajst držav pristopnic (AC-12) pa Malte.

**Viri:** IEA, 2001a; EEA, 2002a-e in EMEP, 2002; UNECE, 2001b; Eurostat, 2002a; Svetovna banka, 2002

## Ali se učinek prometnega sektorja na okolje izboljšuje (2)?

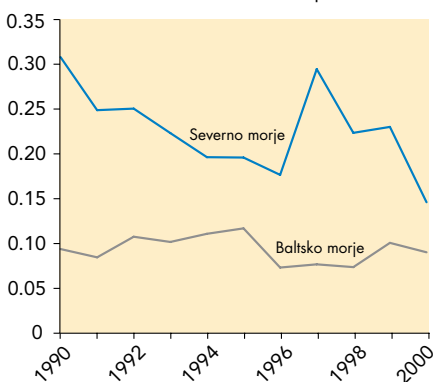
- ☹ Delež zemljišč, ki jih požira prometna infrastruktura, se povečuje.
- ☹ Razdrobljenost zemljišč v državah pristopnicah je manjša od razdrobljenosti zemljišč v EU, vendar se z razvojem infrastrukture povečuje.
- ☹ Podaljšanje infrastrukturnega omrežja povečuje pritiske na naravne rezervate.
- ☹ Število odkritih nezakonitih izpustov nafte pri pomorskem prevozu v Baltskem morju ostaja stabilno, v Črnem morju pa se ne preverja.
- ☹ Pričakuje se, da bo število odsluženih vozil in rabljenih pnevmatik precej naraslo.

Prkaz 3

(a) Letno število opaženih naftnih madežev na uro vožnje v Baltskem morju in Severnem morju ter (b) ravnanje z odpadnimi pnevmatikami v EU+3

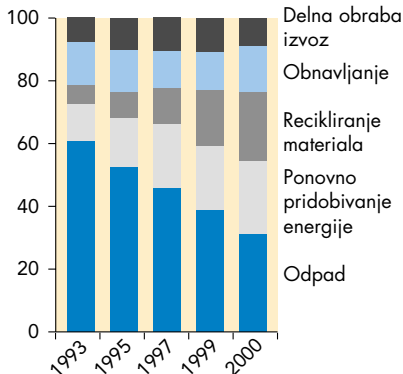
(a)

Število naftnih madežev na uro vožnje



(b)

% Odstotni delež



**Opombe:** EU+3 se nanaša na EU ter Islandijo, Liechtenstein in Norveško. Odstotki temeljijo na tonah pnevmatik.

**Viri:** Helsinška konvencija (<http://www.helcom.fi/>); Bonski sporazum (<http://www.bonnagreement.org/>); ETRA, 2002.

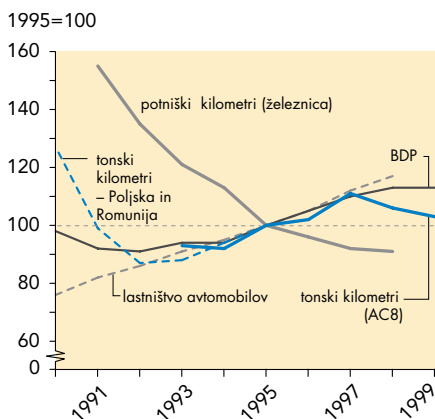
# Ali napredujemo glede upravljanja povpraševanja po prevozu in boljše porazdelitve med različnimi vrstami prevoza?

- ☹️ Intenzivnost tovornega prevoza (tonski kilometer prevožen na enoto gospodarske dejavnosti) v državah pristopnicah sicer pada, vendar je v povprečju še vedno petkrat večja kot v EU.
- ☹️ Tovorni prevoz v državah pristopnicah se seli na ceste, vendar je delež železnice še vedno veliko večji kot v EU.
- ❓ Potniški promet v državah pristopnicah narašča, vendar ni zadosti podatkov, da bi ga količinsko opredelili.
- ☹️ Potniški promet se seli na ceste in v letala, vendar je delež železnice v državah pristopnicah še vedno visoko nad povprečjem EU.

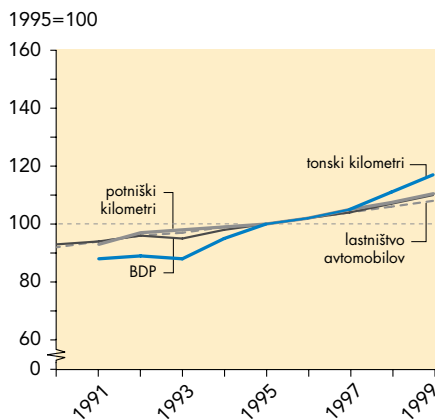
**Obseg prevoza, BDP in lastništvo avtomobilov v letih od 1990 do 1999**

**Prikaz 4**

## Države pristopnice



## Države članice



**Opombe:** BDP v cenah iz leta 1995. Tovorni promet vključuje cesto, železnico in kopenske plovne poti. Podatki za države pristopnice se nanašajo na Češko republiko, Estonijo, Madžarsko, Latvijo, Litvo, Poljsko, Romunijo in Slovenijo. Potniški promet (EU) vključuje prevoze z avtomobili, avtobusi, železnico, tramvajem/podzemno železnico ter prevoze v notranjem letalskem prometu in mednarodnem letalskem prometu v Evropi in izven nje. Podatki o cestnem potniškem prometu v državah pristopnicah so pičli; lastništvo avtomobilov je navedeno z okvirnim kazalcem.

**Viri:** UNECE, 2001a; Eurostat, 2002a; Svetovna banka, 2002.

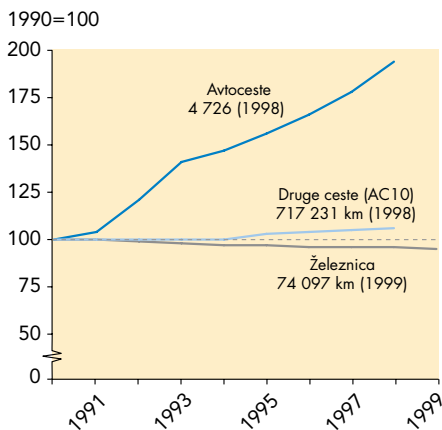
# Ali kar najbolje izkoriščamo obstoječe zmogljivosti prometne infrastrukture in napredujemo v smeri boljše uravnoveženega multimodalnega prometnega sistema?

- ② Dolžine avtocest so se v zadnjih desetih letih skoraj podvojile, vendar pa je gostota cest v državah pristopnicah še vedno manjša od gostote cest v EU.
- ② Omejeni podatki o naložbah kažejo, da se daje prednost naložbam v ceste.

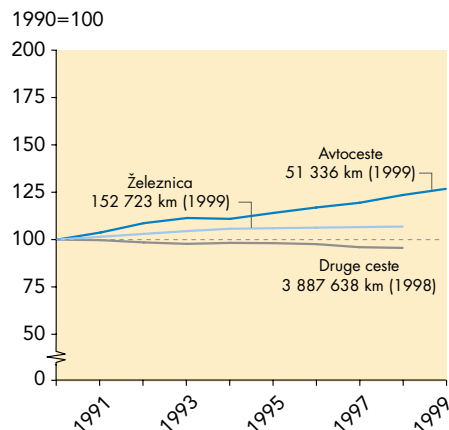
## Prikaz 5

### Trendi v dolžini prometne infrastrukture v državah pristopnicah in EU v letih od 1990 do 1999

#### Države pristopnice



#### Države članice



**Opombe:** Podatki o cestah, brez avtocest, temeljijo na desetih državah pristopnicah (AC-10) (brez Češke republike, Estonije in Turčije). Podatki o naftovodih in kopenskih plovnih poteh so niso bistveno spremenili, zato so izpuščeni iz prikaza.

**Vir:** UNECE, 2001a (in Eurostat, 2002a za izpolnitev vrzeli).

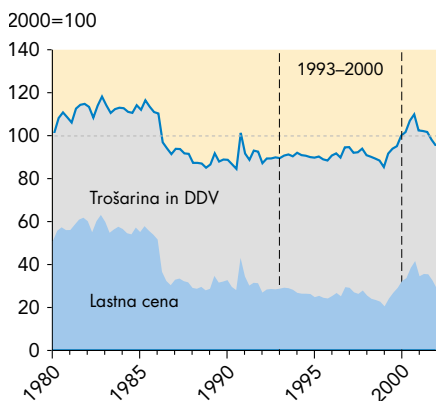
# Ali se premikamo v smeri pravičnejšega in bolj učinkovitega cenovnega sistema, ki zagotavlja internalizacijo eksternih stroškov?

- ❓ Eksterni stroški prevoza za države pristopnice še niso količinsko opredeljeni.
- ☹️ V državah pristopnicah je veljavnih le malo aktov o internalizaciji.
- ☹️ Cenovni trendi goriva ne spodbujajo uporabe načinov prevoza z bolj učinkovito izrabo goriva.

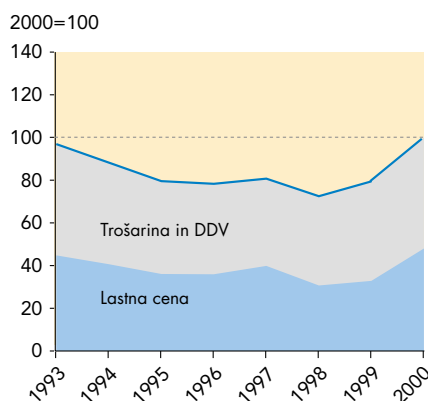
**Tehtano povprečje lastne cene goriva (EU) in dizelskega goriva (države pristopnice), DDV in trošarine**

Prikaz 6

Štiri države pristopnice



Države članice



**Opomba:** Prikaz za EU se nanaša na tehtano povprečno ceno neosvinčenega bencina in dizelskega goriva, ki temelji na podatkih o prodaji. Ker celoviti podatki o prodaji za države pristopnice (Češka republika, Madžarska, Poljska in Turčija) niso na voljo, so prikazani le podatki za dizelsko gorivo. Pomembna je tudi razlika v časovnem obdobju med obema prikazoma.

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

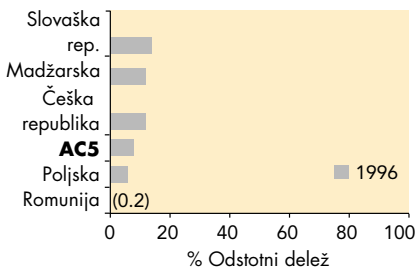
# Kako hitro se uvajajo čistejše tehnologije in kako učinkovito se uporabljajo vozila?

- ❓ Za države pristopnice ni na voljo nobenih podatkov o učinkovitejši izrabi energije; v EU je opazen določen napredek pri vseh vrstah prevoza, razen pri železniškem prevozu.
- ❓ Za države pristopnice ni na voljo nobenih podatkov o posebnih emisijah vozil (emisijah onesnaževalcev zraka na prometno enoto); v EU je opazen precejšen napredek pri cestnih vozilih.
- ☹️ Vozni park v državah pristopnicah je povprečno štiri do pet let starejši od voznega parka EU.
- 😊 Uveljavljanje standardov za vozila in goriva se izboljšuje, vendar je delež avtomobilov s katalizatorji v državah pristopnicah še vedno nizek.

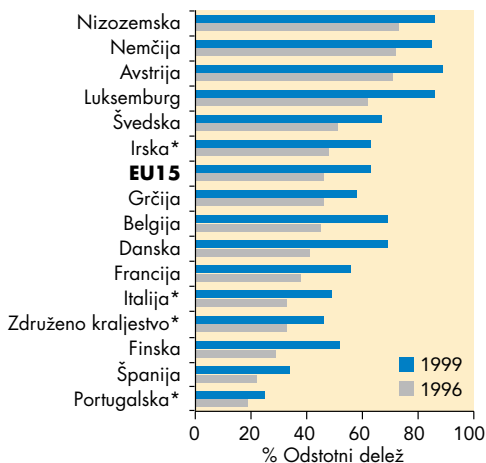
Prikaz 7

**Odstotek bencinskih avtomobilov, ki imajo nameščene katalizatorje, v državah pristopnicah (1996) in v EU (1996 in 1999)**

## Države pristopnice



## Države članice



**Opomba:** Podatki iz Irske, Italije, Združenega kraljestva in Portugalske se nanašajo na obdobje od 1996 do 1998 in ne na obdobje od 1996 do 1999.

**Viri:** Eurostat, 2002a; REC, 1998; UNECE, 2001a.

# Ali se orodja okoljskega upravljanja in nadzora učinkovito uporabljajo v podporo oblikovanja strategije?

- ☹️ V državah pristopnicah primanjkuje celostnih prometnih in okoljskih strategij.
- ☹️ V državah pristopnicah se pojavlja sodelovanje med ustanovami na področju prometa in okolja, vendar je to sodelovanje redko formalno opredeljeno.
- ☹️ Države pristopnice ne spremljajo vključevanja okolja v svoje prometne strategije.
- ☹️ Nekaj držav pristopnic ima zakonske pogoje za strateško okoljsko presojo, vendar je njihova uporaba v prometnem sektorju omejena na pilotne pobude.

**Pregled orodij za povezovanje upravljanja v državah pristopnicah**

Tabela 1

	Celostna prometna in okoljska strategija	Sodelovanje med ustanovami	Nadzorovanje prometa in okolja	Strateška okoljska presoja
Bolgarija		✓		✓
Ciper				
Republika Češka		✓		✓
Estonija		✓		
Madžarska				
Latvija		✓*		
Litva		✓*	PR	
Malta				
Poljska	✓		PR	✓
Romunija				
Slovaška	✓	✓		✓
Slovenija			PR	
Turčija				

**Opombe:** ✓ Sprejeto, navzoče ali v uporabi.  
 PR Premalo razvito.  
 \* Ustanovljene so zgoljčasne delovne skupine.

**Viri:** EEA, 2001b; REC, 2001.

## Naslednji koraki

To poročilo kaže na precejšnje podatkovne vrzeli za več kazalcev, pa tudi na nedoslednosti med podatki, ki so bili sporočeni različnim mednarodnim organizacijam. Pri državah pristopnicah so te vrzeli bolj izrazite, vendar so tudi za sedanje države članice statistični podatki pogosto nepopolni ali slabe kakovosti. Potrebno je skupno ukrepanje različnih mednarodnih organizacij, da bi izboljšali podatke in njihovo primerljivost. Države morajo popraviti tudi dotoke podatkov v te organizacije ter izboljšati podatke o železniškem prevozu, prevozu po plovni poti in letalskem prevozu, prav tako pa tudi podatke o nemotoriziranih načinih prevoza (hoja, kolesarjenje).

Naslednja težava je pomanjkanje jasnih strateških ciljev, na podlagi katerih je mogoče oceniti vsak kazalec. Tudi prenosljivost veljavnih strateških ciljev EU v prihodnje države članice je lahko včasih vprašljiva. Sporočilo o okoljskih ciljih v sektorju, objavljeno v Beli knjigi o skupni prometni politiki, bi lahko bilo primerno mesto za obravnavanje takšnih vprašanj.

Glede na to, da TERM zajema široko geografsko območje, razpoložljiva sredstva pa so omejena, bo treba bodoče delo verjetno usmeriti na bolj omejen razpon kazalcev in zmanjšati pogostnost poročanja, da bi dali prednost obdelavi podatkov in ocenam.

TERM-ovi sezname kazalcev oblikujejo referenčni informacijski sistem tega poročila in jih je mogoče sneti s spletne strani Evropske agencije za okolje: [http://themes.eea.eu.int/Sectors\\_and\\_activities/transport/indicators](http://themes.eea.eu.int/Sectors_and_activities/transport/indicators)



## **Strateški dokumenti, ki so povezani s prometom in okoljem**

Obstajajo trije glavni strateški dokumenti Evropske komisije, ki so povezani s TERM-om:

1. Strategija trajnostnega razvoja (STUR)
2. Šesti okoljski akcijski program (6OAP)
3. Bela knjiga o skupni prometni politiki (SPP)

Kratek seznam prednostnih nalog, določenih v vsakem od teh strateških dokumentov, ki se še zlasti nanašajo na promet, okolje in širitev, je naveden spodaj.

**STUR** V skladu s to strategijo 'bi morale biti države pristopnice aktivno vključene v uresničevanje strategije [trajnostnega razvoja]'. 'Zagotavljanje trajnostnega prometa' je ena od prednostnih nalog strategije. V sklepih s setanka na vrhu, na katerem je bila sprejeta ta strategija, se poudarja, da bi moral trajnostni prometni sistem zajeti vedno večji obseg prometa.

**6OAP** Ključni ukrepi šestega okoljskega akcijskega programa so:

- celovita uresničitev pravnega reda na področju okolja;
- sprejetje strategij in pristopov, ki omogočajo trajnostni razvoj, npr. s spodbujanjem strateške okoljske presoje (SOP) in usmerjanjem okoljskih ciljev in strategij v druge resorje;
- podpiranje drugih vrst prevoza, ki niso cestni prevoz, npr. ob finančni podpori Skupnosti;
- skrbno načrtovanje cestnega prevoza, tako da nov razvoj ne povzroči škode mestom, krajem, naravi ali divjim živalim.

**SPP** Prednostne naloge Bele knjige so:

- celovita uresničitev pravnega reda na področju prometa;
- povezovanje infrastrukture držav pristopnic z infrastrukturo EU ter nadaljnji razvoj infrastrukture v državah pristopnicah;
- celovito izkoriščanje razpoložljivega dobro razvitega železniškega omrežja in strokovnega znanja, da bi znova vzpostavili ravnovesje med različnimi načini prevoza v razširjeni Evropi.

Obsežne informacije o ciljih in stanju širitvenega procesa so na voljo na [http://europa.eu.int/comm/enlargement/index\\_en.html](http://europa.eu.int/comm/enlargement/index_en.html)



Evropska agencija za okolje

**Tlakovanje poti za širitev EU**  
**Kazalci za integracijo na področju prometa in okolja**  
**TERM 2002**  
Povzetek

Luxemburg: Urad za uradne publikacije Evropskih skupnosti  
2002 — 20pp. — 14.8 x 21 cm  
ISBN 92-9167-544-X