



TERM 2001

**Δείκτες παρακολούθησης της ενσωμάτωσης
της περιβαλλοντικής πτυχής στον τομέα
των μεταφορών στην Ευρωπαϊκή Ένωση**

Περίληψη





Εξώφυλλο: Rolf Kuchling
Σχεδιασμός: Pia Schmidt

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.

Περισσότερες πληροφορίες για την Ευρωπαϊκή Ένωση διατίθενται στο Διαδίκτυο. Πρόσβαση υπάρχει μέσω του διακομιστή Europa (<http://europa.eu.int>)

Βιβλιογραφικό δελτίο υπάρχει στο τέλος του τεύχους.

Λουξεμβούργο: Υπηρεσία Επίσημων Εκδόσεων των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, 2001

ISBN 92-9167-311-0

© ΕΟΠ, Κοπεγχάγη, 2001

Επιτρέπεται η αναπαραγωγή με αναφορά της πηγής.

Printed in Belgium

Τυπώθηκε σε ανακυκλώσιμο χαρτί.

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

Κινούμαστε προς τη σωστή κατεύθυνση;

Η πρόοδος προς ένα περισσότερο βιώσιμο σύστημα μεταφορών κατέστη επιτακτική ανάγκη στην Ευρωπαϊκή Ένωση (ΕΕ), καθώς και σε πολλές άλλες περιοχές του κόσμου. Ως εκ τούτου, οι μεταφορές καταλαμβάνουν εξέχουσα θέση στο 6ο Περιβαλλοντικό Πρόγραμμα Δράσης της ΕΕ (6ΠΠΔ), καθώς και στη στρατηγική για βιώσιμη ανάπτυξη. Κατά τη σύνοδο κορυφής του Γκέτεμποργκ, το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο διέκρινε τον τομέα των μεταφορών ως ένα από τα τέσσερα πεδία προτεραιότητας, στα οποία η ανάπτυξη πολιτικής για βιωσιμότητα πρέπει να επιταχυνθεί.

Η επίτευξη προόδου απαιτεί την καλύτερη ενσωμάτωση των περιβαλλοντικών ζητημάτων σε όλα τα επίπεδα χάραξης πολιτικής για τις μεταφορές. Επίσης, είναι σημαντικό να έχουμε μια σαφή και ποσοτική εικόνα του τομέα και της ανάπτυξής του. Στο φυλλάδιο αυτό, συνοψίζονται τα βασικά συμπεράσματα της έκθεσης TERM 2001, δηλαδή της δεύτερης έκθεσης που βασίζεται σε δείκτες αναφοράς στο πλαίσιο του TERM (transport and environment reporting mechanism / μηχανισμός υποβολής εκθέσεων/αναφοράς για τις μεταφορές και το περιβάλλον) της ΕΕ. Τα βασικά μηνύματα της έκθεσης επιβεβαιώνουν πολλές από τις τάσεις, προβλήματα και προκλήσεις που επισημάνθηκαν στην έκθεση TERM 2000. Γενικά, η έκθεση καταδεικνύει ότι από περιβαλλοντική άποψη οι μεταφορές καθίστανται λιγότερο και όχι περισσότερο βιώσιμες και ότι οι προσπάθειες ενσωμάτωσης της περιβαλλοντικής πτυχής στον τομέα των μεταφορών πρέπει να διπλασιαστούν.

Η έκθεση TERM 2001 — *Indicators tracking transport and environment integration in the European Union*, καθώς και λεπτομερή δελτία δεικτών, διατίθενται στην ιστοθέση του ΕΟΠ: <http://themes.eea.eu.int/theme.php/activities/transport>

Τα στατιστικά στοιχεία του TERM δημοσιεύονται από την Eurostat στο: *Transport and environment: statistics for the transport and environment reporting mechanism (TERM) for the European Union, 2001* <http://www.europa.eu.int/comm/eurostat/>



Βελτιώνεται η περιβαλλοντική απόδοση του τομέα των μεταφορών;

Η αμείλικτη συνεχιζόμενη αύξηση των οδικών μεταφορών και, σε μικρότερο βαθμό, των αεροπορικών μετακινήσεων κατέστησε τον τομέα των μεταφορών μείζονα απτία ορισμένων σημαντικών περιβαλλοντικών προβλημάτων.

Τα ορυκτά καύσιμα παραμένουν η κατ' εξοχήν χρησιμοποιούμενη πηγή ενέργειας για τις μεταφορές, οι οποίες συμβάλλουν κατά το ένα τέταρτο σε όλες τις ανθρωπογενείς εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα (CO₂) στην ΕΕ. Η αύξηση των εκπομπών αερίων που προκαλούν το φαινόμενο του θερμοκηπίου από τον εν λόγω τομέα υπονομεύει την επίτευξη του στόχου για τη μείωση των εκπομπών στην ΕΕ, βάσει του πρωτοκόλλου του Κιότο. Οι οδικές μεταφορές αποτελούν τη μεγαλύτερη πηγή εκπομπών CO₂ στο σχετικό τομέα, ακολουθούμενες από τις αεροπορικές μεταφορές. Η συμφωνία της Ευρωπαϊκής Επιτροπής με την αυτοκινητοβιομηχανία για τη μείωση των εκπομπών CO₂ από τα νέα οχήματα αναμένεται να επιβραδύνει την αύξηση των εκπομπών από τα επιβατικά αυτοκίνητα. Οι μεταφορές αποτελούν έναν από τους στόχους προτεραιότητας του σχεδίου δράσης της Επιτροπής για τη βελτίωση της ενεργειακής απόδοσης και του ευρωπαϊκού προγράμματος για τη μεταβολή του κλίματος.

Η χρήση καταλυτών για τη μείωση εκπομπών άλλων καυσαερίων από τα νέα βενζινοκίνητα αυτοκίνητα και οι αυστηρότερες ρυθμίσεις για τις εκπομπές για τα πετρελαιοκίνητα οχήματα και για την ποιότητα των καυσίμων έχουν ήδη επιφέρει θετικές εξελίξεις. Έχουν καταλήξει σε ορισμένα περιβαλλοντικά οφέλη και, κυρίως, σε σημαντικές βελτιώσεις της ποιότητας του αέρα των αστικών περιοχών.

Ωστόσο, η ποιότητα του αέρα στις περισσότερες ευρωπαϊκές πόλεις παραμένει χαμηλή, επισημαίνοντας την ανάγκη για πρόσθετες προσπάθειες. Οι οδικές, σιδηροδρομικές και αεροπορικές μεταφορές αποτελούν τις μείζονες απτίες ηχητικής όχλησης. Οι οδικές και σιδηροδρομικές υποδομές συνεχίζουν να καταλαμβάνουν εδάφη που είχαν πρότερη γεωργική και αστική χρήση και να επιδρούν σε ένα ευρύ φάσμα χαρακτηρισμένων φυσικών τοποθεσιών και οικισμών.



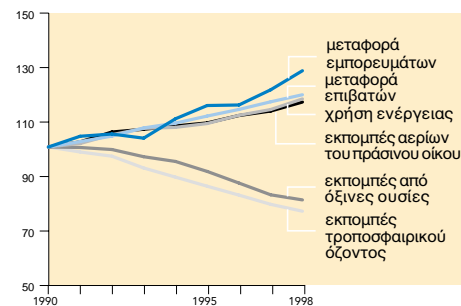
- Οι εκπομπές οξειδίων του αζώτου (NO_x) και μη μεθανικών πτητικών οργανικών ενώσεων (ΠΟΕΠΜ) μειώνονται, αλλά απαιτούνται ακόμη σημαντικές μειώσεις για να επιτευχθούν οι στόχοι για τις εκπομπές της ΕΕ.
- Αν και η ποιότητα του αέρα στις αστικές περιοχές βελτιώνεται, τα επίπεδα ρύπανσης εξακολουθούν να προκαλούν κινδύνους για την υγεία.
- Τα ποσοστά θανατηφόρων τροχαίων ατυχημάτων μειώνονται, αλλά τα οδικά ατυχήματα εξακολουθούν να κοστίζουν τη ζωή σε 41 000 ανθρώπους ετησίως.



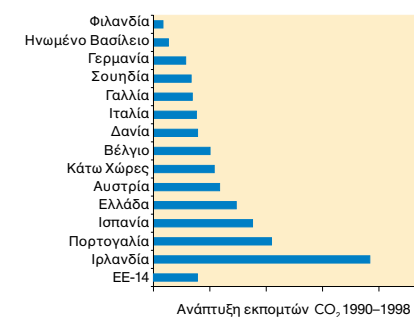
- Οι εκπομπές CO₂ από τις μεταφορές αυξήθηκαν στην ΕΕ κατά 15 % μεταξύ 1990 και 1998.
- Εκτιμάται ότι ποσοστό υψηλότερο του 30 % του πληθυσμού εκτίθεται σε επίπεδα ηχορύπανσης, τα οποία μπορούν να είναι ενοχλητικά ή επιβλαβή για την υγεία.
- Οι οδικές και σιδηροδρομικές υποδομές καταταμαχίζουν όλο και περισσότερο την επικράτεια της ΕΕ.
- Μείζονα ατυχήματα διαρροής πετρελαίου από πλοία εξακολουθούν να παρατηρούνται σποραδικά στην ΕΕ, αλλά οι περισσότερες πετρελαιοκηλίδες προέρχονται από παράνομες απορρίψεις.

Μεταφορές οικο-ποδοτικότητα

δείκτης (1990 = 100)



Ανάπτυξη των εκπομπών CO₂ από τις μεταφορές



Σημειώνουμε πρόοδο στη διαχείριση της ζήτησης των μεταφορών και στη βελτίωση της κατανομής μεταξύ των διαφόρων τρόπων μεταφορών;

Η Στρατηγική της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για Βιώσιμη Ανάπτυξη και η Νέα Κοινή Πολιτική Μεταφορών ζητούν την αποσύνδεση της αύξησης των μεταφορών από την οικονομική ανάπτυξη και τη σταθεροποίηση της κατανομής μεταξύ τρόπων μεταφορών στα επίπεδα του 1998, μέχρι το 2010. Οι τρέχουσες τάσεις απομακρύνονται από αυτούς τους στόχους.

Σημαντικές αιτίες για την αύξηση των επιβατικών μεταφορών είναι η αυξανόμενη αγορά αυτοκινήτων, οι τάσεις των τιμών των μεταφορών και ο ανεπαρκής χωροταξικός σχεδιασμός (ο οποίος οδηγεί στην εξάπλωση των αστικών περιοχών). Η στροφή προς τη χρήση αυτοκινήτων και αεροπλάνων συνεχίζεται και οι οδικές και αεροπορικές μεταφορές παρουσιάζουν τους ταχύτερους ρυθμούς ανάπτυξης. Ο τουρισμός αποτελεί την ταχύτερα αυξανόμενη αιτία μετακίνησης.

Οι κύριες αιτίες για την αύξηση των μεταφορών εμπορευμάτων είναι η παγκοσμιοποίηση της οικονομίας, η απελευθέρωση της εσωτερικής αγοράς, η πολυπλοκότητα των εμπορικών δικτύων, η εξειδίκευση των παραγωγικών διαδικασιών, οι προτιμήσεις των καταναλωτών και οι μειούμενες δαπάνες των μεταφορών. Η δέσμη νομοθετικών μέτρων για τους σιδηροδρόμους που εγκρίθηκε πρόσφατα, η οποία έχει ως στόχο το άνοιγμα των διεθνών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών στον ανταγωνισμό, μπορεί να συμβάλει στην αύξηση του μεριδίου των σιδηροδρόμων στην αγορά των μεταφορών.



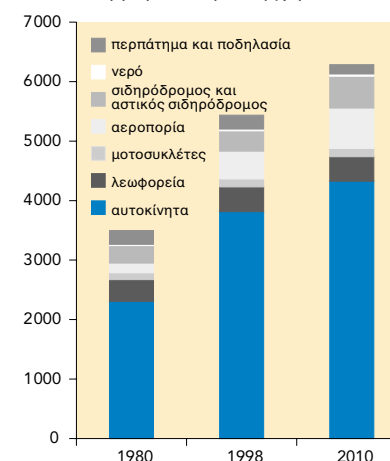
- Για μεγαλύτερες αποστάσεις, οι ακτοπλοϊκές μεταφορές παρουσίασαν αύξηση: το 1998 το μερίδιό τους σε σύνολο τόνων — χιλιομέτρων ήταν 42 %, ποσοστό που ισοδυναμεί με το 6 % του συνόλου των μεταφερθέντων τόνων.



- Οι επιβατικές μεταφορές αυξήθηκαν κατά περίπου 55 % τα τελευταία 20 έτηΧ ενώ μόνο μία περιορισμένη αποσύνδεσή τους από την οικονομική ανάπτυξη αναμένεται μέχρι το 2010.
- Οι επιβατικές μεταφορές συνεχίζουν να στρέφονται προς τα αυτοκίνητα και τα αεροσκάφη.
- Οι μεταφορές εμπορευμάτων αυξήθηκαν κατά 55 % μεταξύ 1980 και 1998 αυτή η αύξηση αναμένεται να παραμείνει στενά συνδεδεμένη με την οικονομική ανάπτυξη.
- Επί του παρόντος, οι οδικές μεταφορές εμπορευμάτων καταλαμβάνουν το 43 % του συνόλου τόνων-χιλιομέτρων και το 80 % του συνόλου των μεταφερθέντων τόνων.

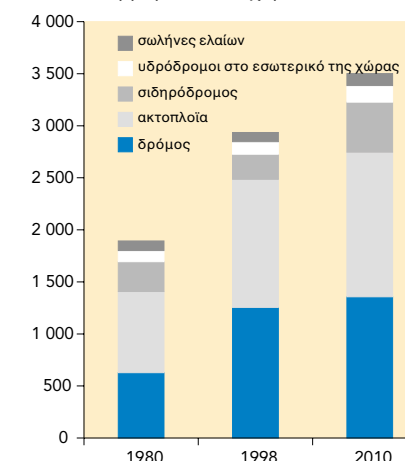
Μεταφορά επιβατών

Δισεκατομμύρια επιβάτες/χλμ



Μεταφορά εμπορευμάτων

Δισεκατομμύρια τόνοι/χλμ



Παρατηρείται καλύτερος συντονισμός μεταξύ του χωροταξικού σχεδιασμού και των μεταφορών, έτσι ώστε να συμβαδίζουν οι ανάγκες των μεταφορών με τις ανάγκες πρόσβασης;

Όλο και περισσότεροι άνθρωποι ταξιδεύουν μακρύτερα, καθώς οι αποστάσεις μεταξύ της οικίας, της εργασίας, των καταστημάτων, των σχολείων και των κέντρων ψυχαγωγίας αυξάνονται. Ο αυξανόμενος αριθμός ιδιόκτητων αυτοκινήτων ενθαρρύνει την αστική εξάπλωση (και αντιστρόφως, δημιουργώντας ένα φαύλο κύκλο). Οι πολίτες, γενικά, προτιμούν το αυτοκίνητο από τους περισσότερο φιλικούς προς το περιβάλλον τρόπους μεταφοράς, ακόμη και αν οι αποστάσεις επιτρέπουν, για παράδειγμα, το βάδισμα και την ποδηλασία. Για πολλούς, το αυτοκίνητο έχει καταστεί σχεδόν απόλυτα αναγκαίο για την πρόσβαση στις βασικές υπηρεσίες, καθώς και ο προτιμώμενος τρόπος μετακίνησης για άλλους σκοπούς.

Οι πολιτικές για τη συνοχή της Ευρωπαϊκής Κοινότητας συνδέονται, σε μεγάλο βαθμό, με το χωροταξικό και συγκοινωνιακό σχεδιασμό. Ωστόσο, αμφισβητείται η άποψη ότι τα νέα έργα υποδομής μεταφορών προκαλούν αυτόματα αύξηση της οικονομικής ευημερίας και ενισχύουν τη συνοχή μεταξύ των περιφερειών.

Ορισμένες χώρες βελτιώνουν το συντονισμό μεταξύ του περιφερειακού, αστικού και συγκοινωνιακού σχεδιασμού. Ωστόσο, μπορούν να αναμένονται αποτελέσματα μόνο μακροπρόθεσμα και η αναστροφή της τάσης δεν είναι ακόμη εμφανής.

Δράσεις για την προώθηση καλύτερων πρακτικών σχεδιασμού περιλαμβάνονται στην προοπτική ανάπτυξης της ευρωπαϊκής χωροταξίας, την κοινή πολιτική μεταφορών και το ΔΠΠΔ. Η νέα οδηγία για τη στρατηγική περιβαλλοντική αξιολόγηση έχει επίσης ως στόχο να διασφαλίσει ότι οι περιβαλλοντικοί προβληματισμοί ενσωματώνονται στις διαδικασίες χωροταξικού σχεδιασμού.

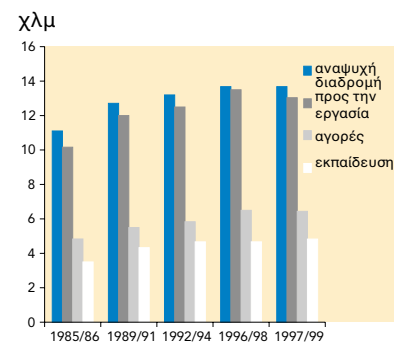


- Η οδική και σιδηροδρομική πρόσβαση σε αγορές εξακολουθεί να παρουσιάζει έλλειψη ισορροπίας μεταξύ των περιφερειών, τα έργα υποδομής δεν προκαλούν απαραίτητα κοινωνικοοικονομική πρόοδο.

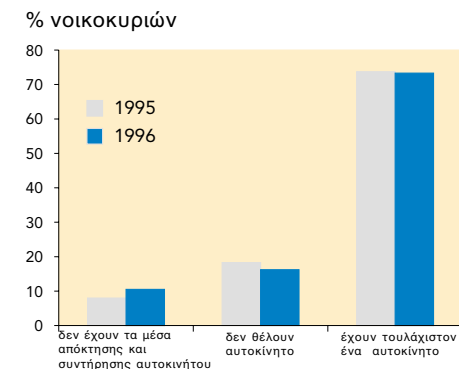


- Σε ορισμένες χώρες, η αστική εξάπλωση οδηγεί σε μακρύτερες μετακινήσεις για την πρόσβαση σε βασικές υπηρεσίες, όπως είναι οι αγορές, η απασχόληση και η εκπαίδευση, καθώς και οι χώροι ψυχαγωγίας.
- Σε ορισμένες χώρες, τα νοικοκυριά που δεν διαθέτουν αυτοκίνητο αντιμετωπίζουν δυσκολία πρόσβασης σε βασικές υπηρεσίες.

Μέση απόσταση διαδρομών, ΗΒ



Νοικοκυριά και ιδιότητα αυτοκίνητα, ΕΕ-15



Βελτιστοποιούμε τη χρήση του υφιστάμενου δυναμικού των μεταφορικών υποδομών και βαδίζουμε προς ένα καλύτερα ισορροπημένο σύστημα πολλαπλών μεταφορών;

Οι αποφάσεις για τις υποδομές μεταφορών εξακολουθούν να λαμβάνονται, κυρίως, ως απάντηση στα προβλήματα κυκλοφοριακής συμφόρησης. Αυτή η άμεση προσέγγιση ευνοεί την επέκταση των οδικών και αεροπορικών υποδομών.

Ο σιδηρόδρομος λαμβάνει μεγαλύτερο ποσοστό επί των συνολικών επενδύσεων σε σχέση με το ποσοστό της συνολικής ζήτησης, αλλά αυτό δεν τον κατέστησε αρκετά ευέλικτο προκειμένου να ανταποκριθεί στη νέα μεταφορική ζήτηση. Η ποιότητα των σιδηροδρομικών, πολλαπλών και συνδυασμένων υπηρεσιών και ενεργειών χρειάζεται να βελιωθεί. Η δέσμη μέτρων για τους σιδηροδρόμους έχει ως σκοπό τη βελτίωση της απόδοσής τους, μέσω της θέσπισης νομοθεσίας για το άνοιγμα της πρόσβασης του σιδηροδρομικού δικτύου στις εθνικές υπηρεσίες εμπορευματικών μεταφορών και στις διεθνείς υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών, καθώς και για τη βελτίωση της ασφάλειας και της διαλειτουργικότητας.

Οι περισσότερες επενδύσεις στο πλαίσιο του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών της ΕΕ (TEN) διατίθενται για αυτοκινητοδρόμους, αν και είχε προβλεφθεί ότι το 60 % θα διατίθονταν για τους σιδηροδρόμους και κυρίως, για την ανάπτυξη των σιδηροδρόμων υψηλής ταχύτητας. Διατέθηκαν σχετικά μεγάλες επενδύσεις για τον αστικό σιδηρόδρομο και σχεδιάζονται περισσότερες σιδηροδρομικές γραμμές σε ορισμένες χώρες.



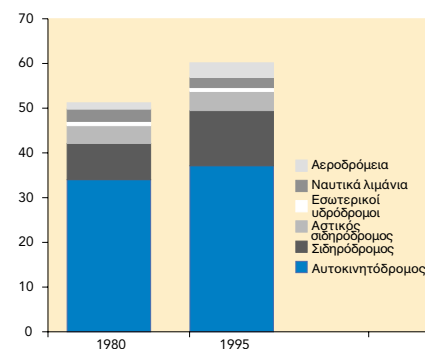
- Με ποσοστό 28 %, το μερίδιο των σιδηροδρόμων επί των επενδύσεων υποδομών είναι μεγαλύτερο από το μερίδιό τους επί του συνόλου των μεταφορών, αλλά το μερίδιό τους επί της αγοράς μεταφορών εξακολουθεί να υποχωρεί.



- Το μερίδιο των επενδύσεων υποδομών για κάθε τρόπο μεταφοράς μετατράπηκε ελάχιστα από το 1980, οι οδικές υποδομές κυριαρχούν με μερίδιο 62 % (1995).
- Το μήκος του δικτύου αυτοκινητοδρόμων αυξήθηκε περισσότερο από 70 % από το 1980, το μήκος των συμβατικών σιδηροδρομικών γραμμών και των οδών εσωτερικής ναυσιπλοΐας μειώθηκε κατά περίπου 9 %.
- Η διεθνής χρηματοδότηση για το TEN προβλέπεται να είναι 60 % για τους σιδηροδρόμους, αλλά το μεγαλύτερο μέρος των τρεχουσών επενδύσεων για το TEN εξακολουθεί να διατίθεται για τους αυτοκινητοδρόμους.

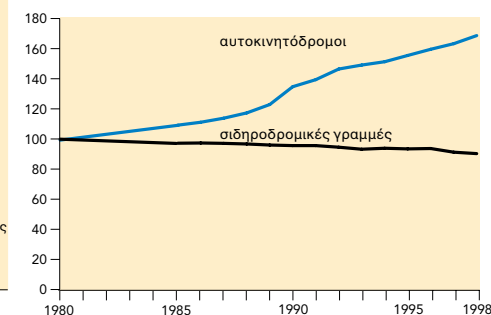
Επενδύσεις για τις μεταφορικές υποδομές, ΕΕ-15

δισεκατομμύρια ECU (τιμές 1995)



Μήκος αυτοκινητόδρομων και σιδηροδρομικού δικτύου, ΕΕ-15

δείκτης (1998 = 100)



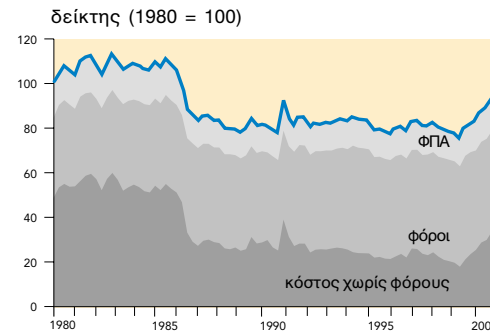
Βαδίζουμε προς ένα δικαιότερο και αποτελεσματικότερο σύστημα τιμών, το οποίο διασφαλίζει τον εσωτερικό συνυπολογισμό του εξωτερικού κόστους;

Ο κύριος στόχος της πολιτικής της ΕΕ για «δίκαιο και αποτελεσματικό καθορισμό τιμών» είναι ο εσωτερικός υπολογισμός των οριακών κοινωνικών δαπανών, συμπεριλαμβανομένων των δαπανών για τις περιβαλλοντικές ζημιές, τα ατυχήματα και την κυκλοφοριακή συμφόρηση, στις τιμές των μεταφορών. Ωστόσο, ο στόχος αυτός δεν έχει επιτευχθεί ακόμη: κυρίως οι οδικές και αεροπορικές μεταφορές, δηλαδή, οι τρόποι με το υψηλότερο εξωτερικό κόστος ανά μονάδα μεταφοράς, επιδοτούνται έμμεσα από την κοινωνία.

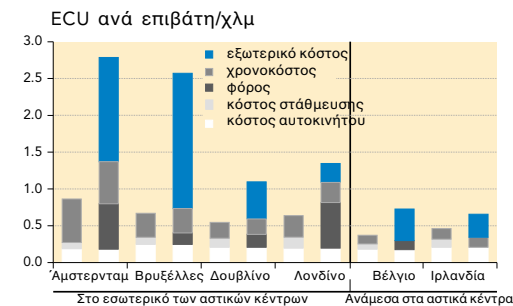
Ωστόσο, εμφανίζονται σημεία προόδου: τα περισσότερα κράτη μέλη κινούνται προς φορολογικές διαρθρώσεις, οι οποίες διαφοροποιούν τους τρόπους μεταφοράς, βάσει του περιβαλλοντικού κόστους τους. Τα μέτρα για τον εσωτερικό συνυπολογισμό του κόστους επικεντρώνονται, κυρίως, στην ατμοσφαιρική ρύπανση στον οδικό τομέα, και την ηχορύπανση στον αεροπορικό τομέα, χωρίς να λαμβάνονται σχεδόν καθόλου μέτρα για την κυκλοφοριακή συμφόρηση και για τις εκπομπές CO₂.

Ορισμένα μέσα μπορούν να χρησιμοποιηθούν για «καθορισμό δίκαιων τιμών». Η μετατόπιση του βάρους από πάγιους φόρους και τέλη (όπως είναι τα ετήσια τέλη κυκλοφορίας των αυτοκινήτων και η καταβολή ετήσιου εισιτηρίου για τους αυτοκινητοδρόμους) προς κυμαινόμενους φόρους και τέλη (όπως είναι τα διόδια, οι φόροι επί των καυσίμων, η οδική επιβάρυνση ανά χιλιόμετρο) θεωρείται, γενικά, ότι αποτελεί τον καταλληλότερο τρόπο αντιμετώπισης της κατάστασης.

- Οι περισσότερες χώρες εγκαθιδρύουν μέσα εσωτερικού υπολογισμού του κόστους, αλλά η εφαρμογή τους εξακολουθεί να αντιμετωπίζει εμπόδια.
- Οι τρέχουσες τάσεις των τιμών καυσίμων δεν ενθαρρύνουν την αποδοτική οδήγηση σε σχέση με την κατανάλωση καυσίμων, αλλά η φορολογική διαφοροποίηση συμβάλλει στην προώθηση της χρήσης καθαρότερων καυσίμων.
- Το εξωτερικό κόστος των μεταφορών εκτιμάται στο 8% του ΑΕγχΠΧ ενώ τα επιβατικά αυτοκίνητα, τα φορτηγά και τα αεροσκάφη έχουν το υψηλότερο εξωτερικό κόστος ανά μονάδα μεταφορών.
- Οι διαρθρώσεις των τιμών δεν αντανακλούν πιστά το οριακό κοινωνικό κόστος των μεταφορών και, ειδικότερα, κατά τις ώρες κυκλοφοριακής αιχμής και στις αστικές περιοχές.
- Στο Ηνωμένο Βασίλειο και τη Δανία, η τιμή των οδικών μεταφορών αυξήθηκε λιγότερο από ό,τι η τιμή των δημόσιων μεταφορών, κατά τη διάρκεια των περασμένων δεκαετιών.



Πραγματική μέση τιμή για καύσιμα μηχανών, ΕΕ-15



Κόστος αυτοκινήτων και κοινωνικό κόστος κατά τις ώρες αιχμής, 2005

Με ποια ταχύτητα εφαρμόζονται οι βελτιωμένες τεχνολογίες και πόσο αποδοτικά χρησιμοποιούνται τα οχήματα;

Κατά τις δύο τελευταίες δεκαετίες, η ενεργειακή απόδοση των επιβατικών μεταφορών (και των συγκεκριμένων εκπομπών τους CO₂) βελτιώθηκε ελαφρά. Αυτό είναι το αποτέλεσμα της τεχνολογικής προόδου και της εθελούσιας συμφωνίας με την αυτοκινητοβιομηχανία για τη μείωση των εκπομπών CO₂ από τα νέα επιβατικά αυτοκίνητα.

Δεν σημειώθηκαν βελτιώσεις όσον αφορά την ενεργειακή απόδοση στις μεταφορές διά ξηράς, εν μέρει εξαιτίας των χαμηλών ποσοστών φόρτωσης. Τα φορτηγά καταναλώνουν πολύ περισσότερη ενέργεια ανά τόνο-χιλιόμετρο από ό,τι ο σιδηρόδρομος ή τα πλοία.

Αυστηρότερα όρια εκπομπών (π.χ., η εισαγωγή των καταλυτών) και βελτιώσεις στην ποιότητα των καυσίμων οδήγησαν σε σημαντικές μειώσεις των ειδικών εκπομπών NO_x των αυτοκινήτων και των φορτηγών. Τα εναλλακτικά καύσιμα — όπως ο ηλεκτρισμός, το φυσικό αέριο, οι στήλες καυσίμων και τα βιοκαύσιμα — αναπτύσσονται, αλλά παρουσιάζουν χαμηλή διεύθυνση στην αγορά. Η στρατηγική για βιώσιμη ανάπτυξη έχει ως στόχο την αύξηση του ποσοστού των εναλλακτικών καυσίμων επί του συνόλου της οδικής κατανάλωσης καυσίμων σε 7 % μέχρι το 2010 και σε 20 % μέχρι το 2020.

Οι θαλάσσιες και σιδηροδρομικές μεταφορές παρουσιάζουν πολύ καλύτερη εικόνα σε σύγκριση με τις οδικές, όσον αφορά την ενεργειακή απόδοση ανά τόνο-χιλιόμετρο. Ωστόσο, η ενεργειακή απόδοση των σιδηροδρομικών μεταφορών μεταβλήθηκε ελάχιστα κατά τη διάρκεια των δύο τελευταίων δεκαετιών, με αποτέλεσμα να προτείνεται η λήψη πρόσθετων μέτρων για την ενεργειακή εξοικονόμηση, ακόμη και στο σιδηροδρομικό τομέα.

Οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις της εναέριας κυκλοφορίας αναμένεται να αυξηθούν, καθώς το χάσμα μεταξύ του ρυθμού ανάπτυξης και του ρυθμού των τεχνολογικών και λειτουργικών βελτιώσεων διευρύνεται. Η Επιτροπή αναγνώρισε ότι η τάση αυτή είναι επιβλαβής και ανακοίνωσε μία στρατηγική για την προώθηση τεχνικών προτύπων και ορίων (ήχου και εκπομπών) για τα αεροσκάφη.



- Οι τεχνολογικές βελτιώσεις και τα καθαρότερα καύσιμα κατέστησαν τα οχήματα λιγότερο ρυπαντικά ανά μονάδα μεταφοράς.

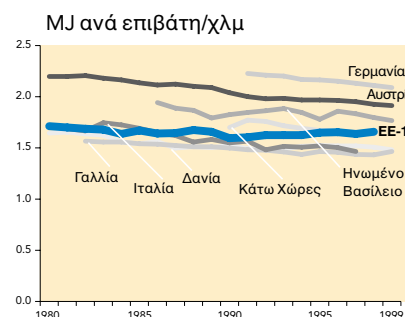


- Παρουσιάστηκε μία ελαφρά βελτίωση όσον αφορά την ενεργειακή απόδοση των οδικών μεταφορών επιβατών, αλλά δεν παρουσιάστηκε βελτίωση όσον αφορά τις οδικές μεταφορές εμπορευμάτων.
- Οι θαλάσσιες και σιδηροδρομικές μεταφορές είναι οι καθαρότεροι μηχανοκίνητοι τρόποι μεταφορών, αλλά παρουσιάζουν ελάχιστη βελτίωση όσον αφορά την ενεργειακή απόδοση.

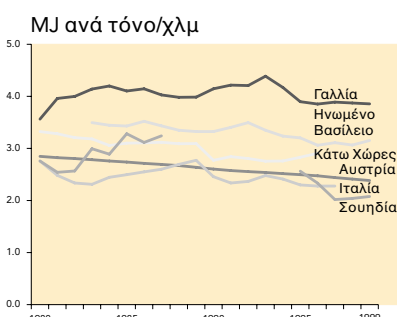


- Τα ποσοστά αριθμού επιβατών για τα αυτοκίνητα και φόρτωσης για τα φορτηγά παραμένουν χαμηλά και αυτό αντισταθμίζει το κέρδος σε απόδοση που προκύπτει από βελτιώσεις στους τομείς της τεχνολογίας και των καυσίμων.
- Η μέση ηλικία του στόλου αυτοκινήτων αυξήθηκε, επιβραδύνοντας το ρυθμό διεύθυνσης των νέων τεχνολογιών.
- Όσον αφορά τις εκπομπές ανά μονάδα μεταφοράς και παρά τις τεχνολογικές και λειτουργικές βελτιώσεις, οι αεροπορικές μεταφορές αποτελούν τον περισσότερο ρυπαντικό τρόπο μεταφορών.

Χρήση ενέργειας ανά επιβάτη / χλμ αυτοκινήτων



Χρήση ενέργειας ανά τόνο/χλμ φορτηγών





Πόσο αποτελεσματικά χρησιμοποιούνται τα μέσα περιβαλλοντικής διαχείρισης και ελέγχου για την υποστήριξη της χάραξης πολιτικής και λήψης αποφάσεων;

Σύμφωνα με το αίτημα της συνόδου κορυφής της ΕΕ, στο Κάρντιφ τον Ιούνιο του 1998, οι περισσότερες χώρες ανέπτυξαν ή αναπτύσσουν στρατηγικές ενσωμάτωσης της περιβαλλοντικής πτυχής στις μεταφορές. Ωστόσο, πολλές από αυτές τις στρατηγικές δεν έχουν ακόμη πλήρως εγκριθεί, χρηματοδοτηθεί και εφαρμοστεί. Επίσης, οι εθνικές στρατηγικές δεν είναι πάντοτε σύμφωνες με τις στρατηγικές και της πολιτικής της ΕΕ. Εντονότερη είναι η έλλειψη εφαρμογής του εσωτερικού συνυπολογισμού του εξωτερικού κόστους. Συχνά, απουσιάζουν συγκεκριμένοι τομεακοί στόχοι και επιδιώξεις.

Σε έξι χώρες, καταρτίζονται τακτικά μεταφορικοί και περιβαλλοντικοί δείκτες. Μόνο η Αυστρία και η Φινλανδία εγκαθίδρυσαν ένα ξεχωριστό μηχανισμό δεικτών αναφοράς, κατά το πρότυπο του TERM, ενώ η Σουηδία, η Γαλλία και το γερμανικό κρατίδιο της Βάδης-Βυρτεμβέργης σχεδιάζουν να πράξουν το ίδιο.

Ορισμένες χώρες κινούνται προς την κατεύθυνση της συστηματικής εφαρμογής στρατηγικών περιβαλλοντικής αξιολόγησης των μεταφορικών πολιτικών και των σχεδίων σε εθνικό ή περιφερειακό επίπεδο. Αυτό συμβάλλει στην ενσωμάτωση περιβαλλοντικών προβληματισμών σε διάφορα επίπεδα λήψης αποφάσεων και ακόμη ενισχύει την ενημέρωση και συμμετοχή του κοινού.

Διάφορες χώρες αναλαμβάνουν προγράμματα για την ενίσχυση της ευαισθητοποίησης σχετικά με μεταφορικά και περιβαλλοντικά θέματα, αλλά η ευαισθητοποίηση του κοινού δεν καταλήγει πάντοτε στις επιδιωκόμενες αλλαγές συμπεριφοράς — απαιτούνται ισχυρά κίνητρα.



- Εμφανίζονται εθνικά συστήματα ελέγχου των μεταφορών / περιβάλλοντος, τα οποία θα μπορούσαν να καταστούν σημαντική βάση για το TERM.



- Τουλάχιστον 10 κράτη μέλη αναπτύσσουν πολιτικές ενσωμάτωσης της περιβαλλοντικής πτυχής στις μεταφορές, αλλά συχνά, απουσιάζουν συγκεκριμένοι στόχοι και επιδιώξεις.
- Η εφαρμογή της στρατηγικής περιβαλλοντικής αξιολόγησης ενισχύεται, αλλά η σύνδεσή της με τη λήψη αποφάσεων είναι περιορισμένη.
- Στις περισσότερες χώρες, θεσμοθετείται η συνεργασία μεταξύ των Υπουργείων Μεταφορών και Περιβάλλοντος, αλλά απαιτείται η ενίσχυσή της.



- Η ευαισθητοποίηση του κοινού δεν καταλήγει πάντοτε στην αλλαγή συμπεριφοράς





Ευρωπαϊκός Οργανισμός Περιβάλλοντος

**TERM 2001 — Δείκτες παρακολούθησης της ενσωμάτωσης της
περιβαλλοντικής πτυχής στον τομέα των μεταφορών στην
Ευρωπαϊκή Ένωση, Περίληψη**

Λουξεμβούργο: Υπηρεσία Επίσημων Εκδόσεων των Ευρωπαϊκών
Κοινοτήτων, 2001

2001 — 17 σ. — 14.8 x 21 εκ.

ISBN 92-9167-311-0





Έντυπο παραγγελίας

Παρακαλώ να μου αποστείλετε αντίτυπα της έκθεσης: *TERM 2001 — Indicators tracking transport and environment integration in the European Union, EE, 2001, 60 σελ., ISBN 92-9167-307-2, αριθμός καταλόγου TH-39-01-295-EN-C, η τιμή στο Λουξεμβούργο είναι 10 ευρώ.*

Συμπληρώστε το παρόν έντυπο με **ΚΕΦΑΛΑΙΟΥΣ ΧΑΡΑΚΤΗΡΕΣ** και αποστείλτε το σε βιβλιοπωλείο της αρεσκείας σας ή σε έναν από τους αντιπροσώπους πωλήσεων της Υπηρεσίας Επισήμων Εκδόσεων της ΕΕ στη διεύθυνση: <http://eur-op.eu.int/general/en/s-ad.htm>

Όνοματεπώνυμο: _____

Ημερομηνία: _____

Διεύθυνση: _____

Τηλέφωνο: _____

Υπογραφή: _____

