

De weg plaveien voor de uitbreiding van de EU

**Indicatoren voor de integratie van vervoer en milieu
TERM 2002**

Samenvatting

**Projectmanagers:
Ann Dom
Wouter de Ridder
Europees Milieuagentschap**



Cover: EMA
Layout: Brandenburg a/s

Waarschuwing aan de lezer

De inhoud van dit rapport geeft niet per definitie het officiële standpunt van de Europese Gemeenschappen of andere instellingen van de Europese Gemeenschap weer. Noch het Europees Milieuagentschap noch andere personen of ondernemingen die namens het agentschap handelen, zijn verantwoordelijk voor het gebruik dat kan worden gemaakt van informatie die afkomstig is van dit rapport.

Voor een grote hoeveelheid aanvullende informatie over de Europese Unie kan ook Internet worden geraadpleegd. Deze informatie is toegankelijk via de server voor Europa (<http://europa.eu.int>).

Bibliografische gegevens bevinden zich aan het einde van deze publicatie.

Luxemburg: Bureau voor officiële publicaties der Europese Gemeenschappen, 2002

ISBN 92-9167-533-4

© EMA, Kopenhagen, 2002

Milieuvriendelijke productie

Deze publicatie is gedrukt in overeenstemming met de strengste milieunormen.

Gedrukt in Denemarken door Scanprint A/S

Milieucertificaat: ISO 14001

Kwaliteitscertificaat: ISO 9001: 2000

EMAS-registratie, licentienr. DK- S-000015

Toestemming voor druk met gebruikmaking van het milieukeurmerk Nordic Swan, licentienr. 541 055

Gedrukt op gerecycleerd en chloorvrij gebleekt papier.



Europees Milieuagentschap
Kongens Nytorv 6
DK-1050 Kopenhagen K
Tel: (45) 33 36 71 00
Fax: (45) 33 36 71 99
E-mail: eea@eea.eu.int
Internet: <http://eea.eu.int>

De kandidaat-landen: een andere uitgangspositie, maar snel verschuivend naar dezelfde niet-duurzame vervoersstructuren als in de EU

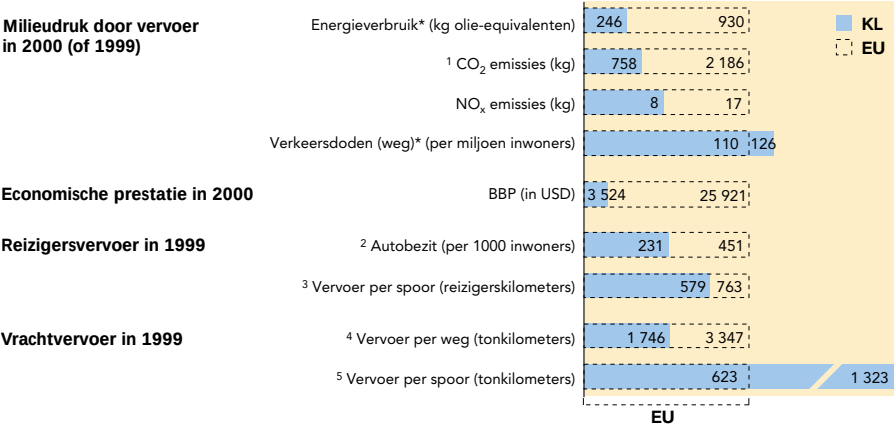
De vervoerssystemen in de kandidaat-landen (KL's) zijn door de politieke en economische herstructurering in de afgelopen tien jaar drastisch veranderd. Het vervoersvolume, dat na de economische recessie in het begin van de jaren negentig aanzienlijk afnam, stijgt nu weer met het herstel van de economie. De balans tussen de aandelen van de verschillende vervoerswijzen in de vervoersmarkt (de vervoerswijze-verdeling) is weliswaar nog altijd veel beter dan in de EU, maar het accent verschuift in de richting van het wegvervoer. De ontwikkelingen in de vervoerssector in de KL's gaan dus, evenals in de EU, in tegenovergestelde richting van de doelstellingen van de strategie voor duurzame ontwikkeling. Deze is immers gericht op het ontkoppelen van de groei in de vervoersbehoefte en de economische groei, en op het verschuiven van wegvervoer naar vervoer via spoor, water en openbaar vervoer.

Het energieverbruik in de vervoerssector en de daarmee verband houdende uitstoot van broeikasgassen per hoofd van de bevolking in de KL's liggen nog altijd drie tot vier maal lager dan in de EU. De uitstoot van stikstofoxiden per hoofd van de bevolking is ongeveer de helft van het niveau binnen de EU. Het wegen- en spoornet is minder dicht en het landschap minder versnipperd. Maar deze situatie verandert snel.

Evenals in de EU stijgt zowel de uitstoot van broeikasgassen als het energieverbruik door het vervoer. De lengte van het autosnelwegennet is in de afgelopen 10 jaar verdubbeld, hetgeen tot meer versnippering van het landschap leidt. Het wagenpark is gemiddeld vier tot vijf jaar ouder. De KL's liggen dus een aantal jaren achter op de EU wat betreft het overschakelen op schonere technologieën en brandstoffen. Uit de daling van de uitstoot van bepaalde luchtvervuilende stoffen (bijvoorbeeld stikstofoxides) blijkt dat de KL's vooruitgang boeken bij het overbruggen van deze technologische kloof. De kwaliteit van de lucht in de steden blijft echter slecht. De verkeerstoeename maakt in toenemende mate verbeteringen op het gebied van veiligheid van wagens en infrastructuur ongedaan; het aantal dodelijke ongevallen ligt nu rond 21 000 personen per jaar in de KL's, vergeleken met 41 000 in de EU.

Figuur 1

Verhouding tussen (en absolute waarden van) KL's en de EU voor milieudruk, BBP en vervoersprestaties per hoofd van de bevolking



Opmerkingen:

* Gegevens van 1999.

¹ Exclusief Cyprus, Malta en Turkije.

² Exclusief Bulgarije en Turkije.

³ Exclusief Estland en Turkije.

⁴ Exclusief Bulgarije, Cyprus, Malta, Slowakije en Turkije.

⁵ Exclusief Turkije.

Bronnen:

IEA, 2001a; EMA, 2002a-e en EMEP, 2002; UNECE, 2001a-b; Eurostat, 2002a; Wereldbank, 2002

Het huidige beleid geeft voorrang aan infrastructuurontwikkeling en maatregelen op het gebied van technologie en brandstof; een meer geïntegreerde aanpak is nog niet in zicht

In de afgelopen decennia heeft de EU zijn vervoers- en milieubeleid hoofdzakelijk gericht op investeringen in de infrastructuur (bijvoorbeeld het trans-Europese transportnetwerk (TEN-T)) en op milieu- en veiligheidsvoorschriften. Een soortgelijke ontwikkeling vindt in de KL's plaats. Dit is een logisch gevolg van het overnemen en toepassen van de *acquis communautaire*, hetgeen een absolute voorwaarde is voor toetreding. De in dit rapport gepresenteerde indicatoren tonen reeds de voordelen van een vroegtijdige invoering van EU-normen in de KL's voor voertuigen, brandstof, milieu en veiligheid.

Infrastructuur van goede kwaliteit vormt de ruggengraat van de maatschappij en de economie en is belangrijk voor de toekomstige integratie van de KL's in de EU. De ontwikkeling van het TEN-T en de uitbreiding ervan naar het oosten is daarom een van de hoofdprioriteiten van het gemeenschappelijke vervoersbeleid. Tot op heden is er echter nog geen strategische milieu-evaluatie van het TEN-T en de uitbreiding ervan gemaakt, noch zijn de economische en sociale voordelen en gevolgen van het netwerk geëvalueerd.

De gegevens over infrastructuur-investeringen zijn oud, maar recente cijfers over financieringen door internationale banken geven aan dat de wegenbouw inmiddels hogere prioriteit geniet dan de ontwikkeling van het spoornet. Dit duidt op een risico van verdere uitholling van het aandeel van het spoorvervoer in de vervoerssystemen van de KL's.

Recentelijk zijn in de EU aanvullende beleidslijnen verschenen met als doel een rem te zetten op de groei van het vervoer en een betere vervoerswijzeverdeling. Het gaat dan bijvoorbeeld om in rekening

brengen van externe kosten, vrijwillige overeenkomsten met het bedrijfsleven, revitalisering van spoorwegen en binnenwateren, het vaststellen van doelen en streefcijfers, een betere coördinatie met diensten voor ruimtelijke ordening, en het gebruik van strategische milieu-evaluaties bij de planning van infrastructuur. In de EU is op deze terreinen enige vooruitgang geboekt. De KL's zouden van de ervaring van de EU met deze betrekkelijk nieuwe instrumenten kunnen leren.

Sinds de Europese Raad van Cardiff in 1998 hebben zeven lidstaten nationale geïntegreerde vervoers- en milieustrategieën ontwikkeld en hebben zeven lidstaten nationale, op indicatoren gebaseerde controlemechanismen opgezet of zijn daarmee bezig. De Raad van ministers van Vervoer heeft de toekomstige lidstaten ook gevraagd de integratiebeginselen van de EU over te nemen. In de KL's ontbreken echter nog altijd nationale geïntegreerde strategieën en op indicatoren gebaseerde controlemechanismen.

Achtergrond en context van TERM

Na TERM 2000 en TERM 2001 is dit het derde rapport in een reeks op indicatoren gebaseerde rapporten in het kader van het transport- en milieuraapportagemechanisme (TERM). In dit rapport zijn voor het eerst de landen opgenomen die het EU-lidmaatschap hebben aangevraagd: de kandidaat-landen (KL's). In het rapport worden de trends in deze landen vergeleken met recente EU-ontwikkelingen.

TERM heeft als hoofddoel de vorderingen en doeltreffendheid van de transport- en milieu-integratiestrategieën aan de hand van een reeks indicatoren te volgen. De TERM-indicatoren zijn geselecteerd en gegroepeerd rondom zeven hoofdvragen:

1. Boekt de vervoerssector vooruitgang op milieugebied?
2. Wordt er vooruitgang geboekt bij de beheersing van het vervoersvolume en bij de totstandbrenging van een evenwichtige vervoerswijzeverdeling?
3. Wordt er vooruitgang geboekt bij de coördinatie van ruimtelijke ordening en vervoersplanning met het oog op de onderlinge afstemming van de vervoersbehoefte en de behoefte aan bereikbaarheid?
4. Wordt er vooruitgang geboekt bij de benutting van de capaciteit van de bestaande verkeersinfrastructuur en zijn wij op weg naar een evenwichtiger intermodaal vervoersstelsel?
5. Zijn wij op weg naar een eerlijker en doelmatiger prijsstelling, die verzekert dat de externe kosten in rekening worden gebracht?
6. Hoe snel worden schonere technologieën ingevoerd en hoe doelmatig worden voertuigen gebruikt?
7. Hoe doeltreffend wordt er gebruik gemaakt van milieubeheersinstrumenten en controlemechanismen ter ondersteuning van het beleid en de besluitvorming?

Deze vragen – met uitzondering van vraag 3 waarvoor onvoldoende gegevens beschikbaar zijn – vormen het structurele kader voor de presentatie van de belangrijkste trends en informatie in deze samenvatting.

Een aantal kernboodschappen

Evenals in de voorgaande rapporten evalueert TERM 2002, *De weg plaveien voor de uitbreiding van de EU*, aan de hand van tendensen van indicatoren, de mate waarin bestaande integratiedoelstellingen of streefcijfers worden gehaald*. Deze doelstellingen komen uit beleidsdocumenten van de EU zoals het zesde Milieuactieprogramma (6MAP), het gemeenschappelijk vervoersbeleid, de EU-strategie voor duurzame ontwikkeling en diverse milieu- en transportrichtlijnen.

* Op blz. 17 wordt een korte beschrijving gegeven van de desbetreffende transport- en milieubeleidsdocumenten.

De gezichtjes naast iedere indicator geven een beknopte evaluatie van de indicator-trend in de KL's. In grote lijnen geven zij het volgende aan:

-  positieve trend, ontwikkeling in de richting van het beleidsdoel of streefcijfer
-  enige positieve ontwikkeling, maar ofwel onvoldoende om de beleidsdoelstelling te verwezenlijken, ofwel een gemengde trend binnen de indicator
-  negatieve trend, verwijdering van het beleidsdoel of streefcijfer
-  onmogelijk de trend te beoordelen wegens het ontbreken van gegevens of van beleidsdoelstelling/streefcijfer.

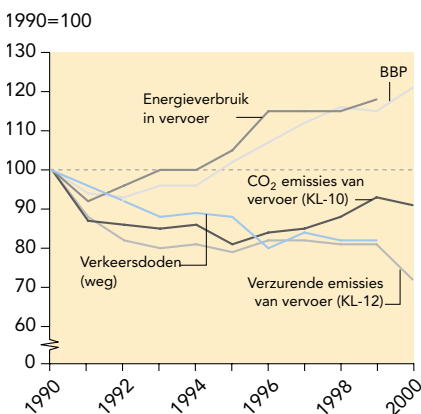
Boekt de vervoerssector vooruitgang op milieugebied (1)?

- ☹ Het energieverbruik in de vervoerssector neemt snel toe, voornamelijk als gevolg van de toename van het wegvervoer
- ☹ Vervoersgerelateerde CO₂-emissies in de KL's daalden in het begin van de jaren negentig, maar stijgen nu door de toename van het verkeer
- ☹ Emissies van luchtvervuilende stoffen van vervoer in de KL's daalden in het begin van de jaren negentig, en zijn sindsdien op hetzelfde niveau gebleven
- 😊 De kwaliteit van de lucht in de steden wordt beter, maar de stedelijke bevolking staat nog altijd bloot aan een dusdanige vervuiling dat er risico's voor de gezondheid bestaan
- ☹ Dodelijke ongevallen op de wegen in de KL's namen in het begin van de jaren negentig af, maar stabiliseren nu rond de 21 000 slachtoffers per jaar

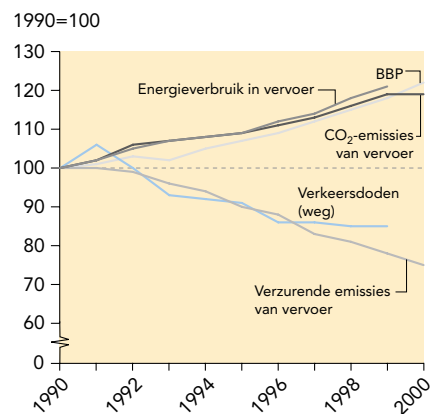
Milieudruk door het vervoer in de KL's en in de EU-15, 1990-2000

Figuur 2

Kandidaat-landen



Lidstaten



Opmerkingen: Energieverbruik omvat het verbruik op de weg, het spoor, in de binnenlandse en internationale luchtvaart, de binnenscheepvaart, door aardolieleidingen en niet-gespecificeerd vervoer (KL-9 is exclusief de Baltische staten en Slovenië wegens het ontbreken van gegevens over 1990 en 1991). Emissiegegevens omvatten alle vervoerswijzen met uitzondering van de internationale luchtvaart en de zeevaart; KL-10 is exclusief Cyprus, Malta en Turkije, KL-12 is exclusief Malta.

Bronnen: IEA, 2001a; EMA, 2002a-e en EMEP, 2002; UNECE, 2001b; Eurostat, 2002a; Wereldbank, 2002.

Boekt de vervoerssector vooruitgang op milieugebied (2)?

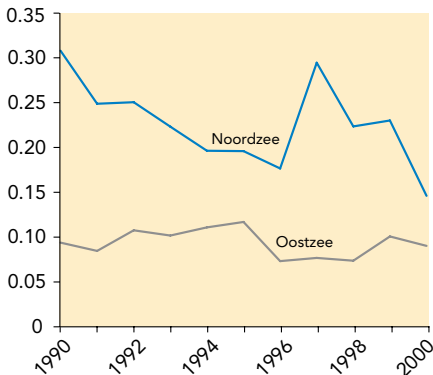
- ☹️ Infrastructuur neemt steeds meer land in beslag
- ☹️ De versnippering van het landschap in de KL's is minder dan in de EU, maar neemt toe met de ontwikkeling van infrastructuur
- ☹️ De uitbreiding van de infrastructuur zorgt voor toenemende druk op beschermde natuurgebieden
- ☹️ Het aantal waargenomen illegale olielozingen in de Oostzee blijft op hetzelfde niveau; in de Zwarte Zee is geen controle
- ☹️ Het aantal autowrakken en versleten banden zal naar verwachting aanzienlijk toenemen

Figuur 3

Jaarlijks aantal waargenomen olievlekken per vliegtuig in de Oost- en de Noordzee en (b) verwerking van versleten banden in de EU+3

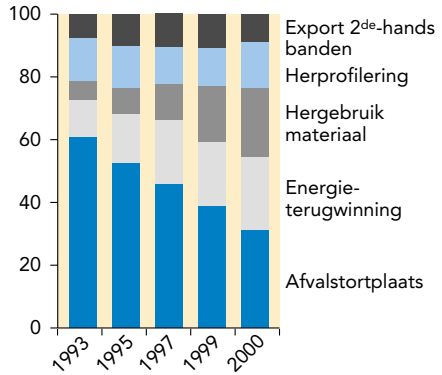
(a)

Aantal olievlekken per vliegtuig



(b)

% aandeel



Opmerkingen: EU+3 betekent hier de EU en Liechtenstein, Noorwegen en IJsland. De percentages zijn gebaseerd op tonnen banden.

Bronnen: Conventie van Helsinki (<http://www.helcom.fi/>); Overeenkomst van Bonn (<http://www.bonnagreement.org/>); ETRA, 2002.

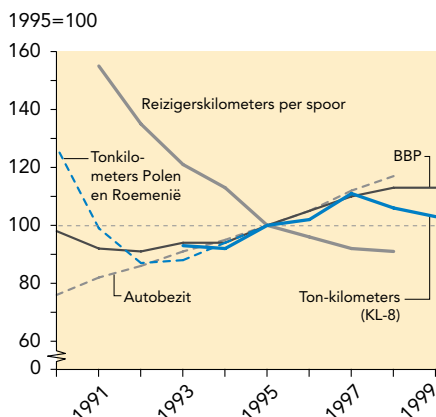
Wordt er vooruitgang geboekt bij de beheersing van het vervoersvolume en bij de totstandbrenging van een evenwichtige vervoerswijzeverdeling?

- ☹ De intensiteit van het vrachtvervoer (vervoerde tonkilometers per eenheid van economische bedrijvigheid) in de KL's neemt af maar is gemiddeld nog altijd vijfmaal groter dan in de EU
- ☹ Het vrachtvervoer vindt meer en meer plaats over de weg in de KL's, maar het aandeel van het vervoer per spoor is nog altijd veel groter dan in de EU
- ❓ Het reizigersvervoer in de KL's neemt toe, maar er zijn onvoldoende gegevens beschikbaar om dit te kwantificeren
- ☹ Reizigers in de KL's verplaatsen zich steeds meer over de weg en door de lucht, maar het aandeel van de spoorwegen ligt nog altijd ruim boven het gemiddelde in de EU

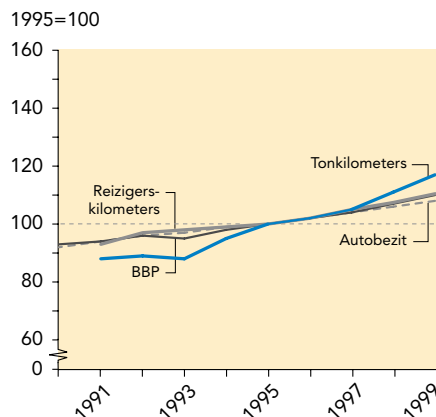
Vervoersvolumes, BBP en autobezit, 1990-99

Figuur 4

Kandidaat-landen



Lidstaten



Opmerkingen: BBP in prijzen van 1995. Vrachtvervoer omvat vervoer over de weg, het spoor en binnenwateren. Gegevens van de KL's hebben betrekking op Estland, Hongarije, Letland, Litouwen, Polen, Roemenië, Slovenië en Tsjechië. Reizigersvervoer (EU) omvat vervoer per bus, touringcar, spoor, tram/metro en vliegtuig (binnenlandse, Europese en internationale luchtvaart). Er zijn nauwelijks gegevens beschikbaar over het reizigersvervoer over de weg in de KL's; autobezit geldt daar als vervangingsindicator.

Bronnen: UNECE, 2001a; Eurostat, 2002a; Wereldbank, 2002.

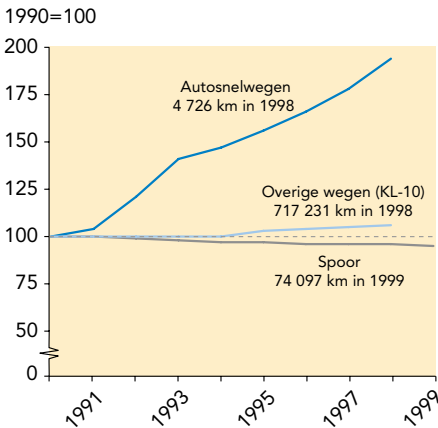
Wordt er vooruitgang geboekt bij de benutting van de capaciteit van de bestaande verkeersinfrastructuur en zijn wij op weg naar een evenwichtiger intermodaal vervoersstelsel?

- ② De lengte van het autosnelwegennet in de KL's is in tien jaar bijna verdubbeld, maar het wegennet is nog altijd minder dicht dan in de EU
- ② De beperkte gegevens over investeringen duiden op voorrang voor investeringen in het wegennet

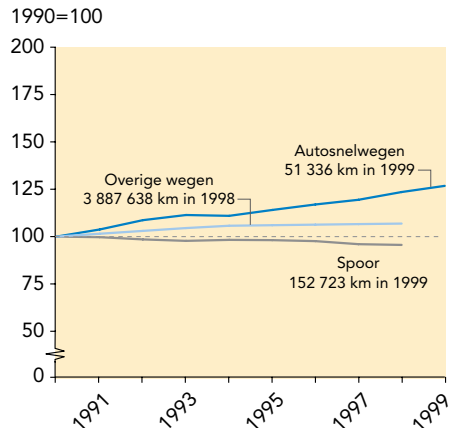
Figuur 5

Trends in de lengte van de vervoersinfrastructuur in de KL's en de EU, 1990-99

Kandidaat-landen



Lidstaten



Opmerkingen: Wegen, met uitzondering van autosnelwegen, gebaseerd op KL-10 (Estland, Tsjechië en Turkije uitgezonderd). Aardolieleidingen en binnenwateren zijn min of meer op hetzelfde niveau gebleven en daarom niet in deze grafiek opgenomen.

Bron: UNECE, 2001a (en Eurostat, 2002a voor aanvulling lacunes).

Zijn wij op weg naar een eerlijker en doelmatiger prijsstelling, die verzekert dat de externe kosten in rekening worden gebracht?

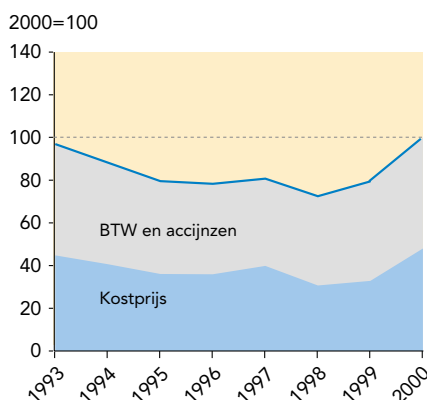
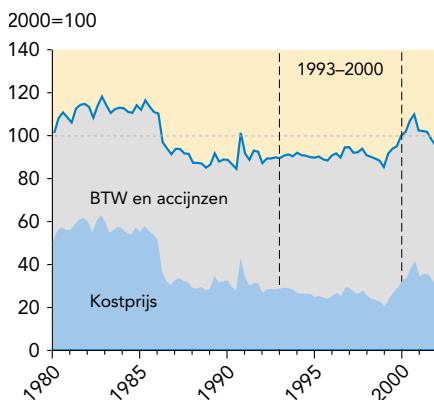
- ❓ In de KL's zijn de externe vervoerskosten nog niet gekwantificeerd
- ☹️ In de KL's worden slechts weinig instrumenten gehanteerd voor het in rekening brengen van externe kosten
- ☹️ De trends in brandstofprijzen zetten niet aan tot het gebruik van energiezuinige vervoerswijzen

Gewogen gemiddelde van kostprijzen van brandstof (EU) en diesel (KL's), BTW en accijnzen

Figuur 6

Vier kandidaat-landen

Lidstaten



Opmerking: De grafiek van de EU heeft betrekking op het gewogen gemiddelde van de prijzen van ongelode benzine en diesel, op basis van verkoopprijzen. Aangezien er voor de KL's (Hongarije, Polen, Tsjechië en Turkije) geen verkoopprijzen beschikbaar zijn, worden alleen de prijzen voor diesel gegeven. Let op de verschillende tijdschalen van beide grafieken.

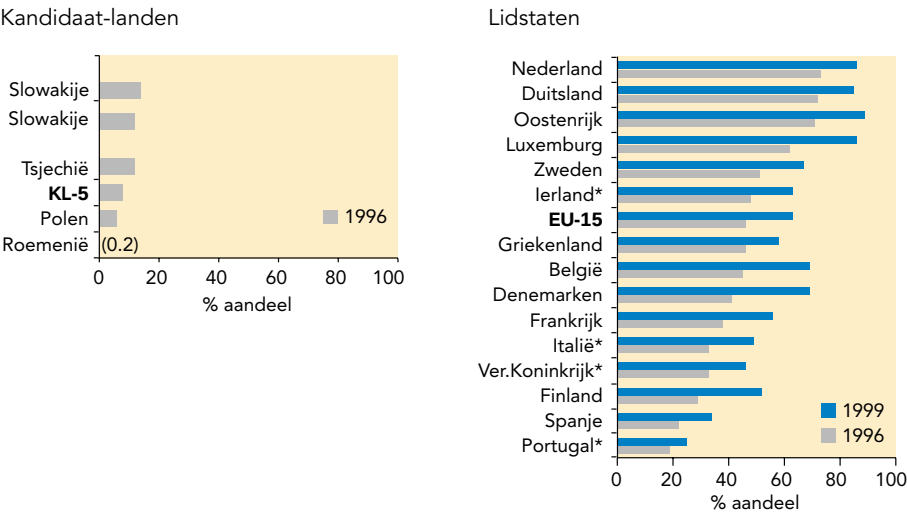
Bronnen: IEA, 2001b; Eurostat, 2002b.

Hoe snel worden schonere technologieën ingevoerd en hoe doelmatig worden voertuigen

- ② Er zijn geen gegevens beschikbaar over energie-efficiëntie in de KL's; in de EU laten alle vervoerswijzen met uitzondering van het vervoer per spoor enige verbetering zien
- ② Er zijn voor de KL's geen gegevens beschikbaar over de specifieke emissies van voertuigen (emissies van vervuilende stoffen per vervoerseenheid); de wegvoertuigen in de EU laten een duidelijke verbetering zien
- ☹ Het wagenpark in de KL's is gemiddeld vier tot vijf jaar ouder dan het wagenpark in de EU
- ☹ Er worden steeds meer voertuig- en brandstofnormen overgenomen, maar het aandeel van wagens met katalysatoren is in de KL's nog altijd gering

Figuur 7

Percentage benzineauto's met katalysator in de KL's (1996) en in de EU (1996 en 1999)



Opmerking:

De gegevens van Ierland, Italië, het Verenigd Koninkrijk en Portugal hebben betrekking op de jaren 1996–1998 in plaats van op 1996–1999.

Bronnen:

Eurostat, 2002a; REC, 1998; UNECE, 2001a.

Hoe doeltreffend wordt er gebruik gemaakt van milieubeheersinstrumenten en -controlemechanismen ter ondersteuning van het beleid en de besluitvorming?

- ☹ In de KL's ontbreken geïntegreerde vervoers- en milieustrategieën
- ☹ Institutionele samenwerking op het gebied van vervoer en milieu in de KL's begint vorm te krijgen, maar is nauwelijks formeel vastgelegd
- ☹ De KL's controleren de mate van integratie van het milieu in hun transportbeleid niet
- ☹ Enkele KL's beschikken over wettelijke vereisten voor een strategische milieu-evaluatie, maar in de vervoerssector blijft de toepassing ervan beperkt tot proefprojecten

Instrumenten voor geïntegreerd milieubeheer in de KL's

Tabel 1

	Geïntegreerd V&M-strategie	Institutionele samenwerking	V&M-controle-mechanismen	Strategische milieu-evaluatie
Bulgarije		✓		✓
Cyprus				
Tsjechië		✓		✓
Estland		✓		
Hongarije				
Letland		✓*		
Litouwen		✓*	io	
Malta				
Polen	✓		io	✓
Roemenië				
Slowakije	✓	✓		✓
Slovenië			io	
Turkije				

Opmerkingen: ✓ Goedgekeurd, aanwezig of ingevoerd.
 io in ontwikkeling
 * Slechts in de vorm van tijdelijke werkgroepen.

Bronnen: EMA, 2001b; REC, 2001.

Hoe nu verder?

Uit dit rapport blijkt dat voor een aantal indicatoren gegevens ontbreken en dat er inconsistenties bestaan tussen gegevens die bij verschillende internationale organisaties zijn gemeld. Dit komt vaker voor in de KL's, maar de statistische gegevens van de huidige lidstaten zijn ook vaak onvolledig of van slechte kwaliteit. Gecoördineerde actie is nodig bij de verschillende internationale organisaties om de gegevens en de onderlinge vergelijkbaarheid ervan te verbeteren. De landen moeten ook de gegevensstromen naar deze organisaties verbeteren en werken aan de kwaliteit van de statistieken over vervoer per spoor, water en lucht en over niet-gemotoriseerd vervoer (lopen, fietsen).

Een ander probleem is het ontbreken van duidelijke beleidsdoelstellingen of streefcijfers waartegen indicator-trends kunnen worden geëvalueerd. Voorts kan men zich soms afvragen of de huidige beleidsdoelstellingen van de EU wel altijd overdraagbaar zijn naar de toekomstige lidstaten. Het in het Witboek voor het gemeenschappelijk vervoersbeleid aangekondigde voorstel voor de kwantificering van doelstellingen voor de vervoerssector kan een goed platform zijn voor de aanpak van dat probleem.

Gezien de brede geografische dekking van TERM en de beperkte beschikbare middelen kan het noodzakelijk zijn de aandacht voortaan te richten op een geringer aantal indicatoren en de frequentie van rapportage te verlagen teneinde voorrang te geven aan het werken aan statistieken en analyses.

De factsheets over de TERM-indicatoren vormen het referentiesysteem van dit rapport. Zij kunnen worden gedownload van de website van het EMA: http://themes.eea.eu.int/Sectors_and_activities/transport/indicators

Beleidsdocumenten op het gebied van transport en milieu

De drie belangrijkste beleidsdocumenten van de Europese Commissie die met TERM verband houden zijn:

1. Strategie voor duurzame ontwikkeling (SDO)
2. het zesde Milieuactieprogramma (6MAP)
3. Witboek voor het gemeenschappelijk vervoerbeleid (GVB)

Onderstaand volgt een korte samenvatting van de prioriteiten van elk van genoemde beleidsdocumenten, die in het bijzonder betrekking hebben op vervoer, milieu en de uitbreiding van de EU.

SDO Volgens deze strategie moeten de KL's actief betrokken worden bij de tenuitvoerlegging van de maatregelen voor duurzame ontwikkeling. Het waarborgen van duurzaam vervoer is een van de prioriteiten in deze strategie. In de conclusies van de Europese Raad die de strategie heeft aangenomen, wordt benadrukt dat een duurzaam vervoerssysteem het probleem van het toenemende verkeersvolumes aanpakt.

6MAP De belangrijkste acties in het zesde Milieuactieprogramma zijn:

- een volledige overname en toepassing van het milieuacquis;
- vaststelling van beleid en maatregelen die een duurzame ontwikkeling mogelijk maken, bijvoorbeeld door de bevordering van strategische milieu-evaluaties en het integreren van milieudoelstellingen en –beleid in andere beleidsterreinen;
- steun geven aan alternatieven voor wegvervoer, bijvoorbeeld door gerichte toewijzing van communautaire financiële middelen;
- het zorgvuldige plannen van wegvervoer, zodat nieuwe ontwikkelingen geen schade berokkenen aan steden, natuur en fauna

GVB De prioriteiten in het witboek zijn:

- een volledige overname en toepassing van het vervoersacquis;
- aansluiting van de infrastructuur van de KL's op die van de EU en verdere ontwikkeling van de infrastructuur binnen de KL's;
- de mogelijkheden van het beschikbare, goed ontwikkelde spoornet en de knowhow op dit terrein volledig benutten om zodoende de vervoerswijzeverdeling in het vergrote Europa weer in evenwicht te brengen.

Uitvoerige informatie over de doelen en de huidige stand van het uitbreidingsproces is te vinden op http://europa.eu.int/comm/enlargement/index_en.html.

Europees Milieu Agentschap

De weg plaveien voor de uitbreiding van de EU
Indicatoren voor de integratie van vervoer en milieu
TERM 2002
Samenvatting

Luxemburg: Bureau voor officiële publicaties der Europese Gemeenschappen
2002 — 20pp. — 14.8 x 21 cm
ISBN 92-9167-533-4