

# **Pregătiri pentru extinderea Uniunii Europene**

**Indicatori pentru integrarea transporturilor  
și protecției mediului înconjurător  
TERM 2002**

**Sumar**

**Conducători de proiect:  
Ann Dom  
Wouter de Ridder  
Agenția Europeană de Mediu**



Designul copertei si editarea: EEA  
Layout: Brandenburg a/s

### **Mentiune**

Continutul acestei publicatii nu reflecta în mod necesar opiniile oficiale ale Comisiei Europene sau a altor institutii ale Uniunii Europene. Agenția Europeană a Mediului (EEA) sau oricare persoana sau institutie, cu activitati în numele Agenției, nu își asuma raspunderea privind utilizarea ulterioara a informațiilor acestui raport.

Un volum mare de informatii privind Uniunea Europeană este accesibil pe Internet, la urmatoarea adresa pe serverul european: <http://europa.eu.int>.

Toate informațiile pot fi gasite la sfârșitul acestei publicatii.

Luxembourg: Biroul pentru Publicatii Oficiale al Comunitatilor Europene (Office for Official Publications of the European Communities), 2002

ISBN 92-9167-548-2

© EEA, Copenhaga, 2002

### **Producție ecologică**

Această publicație se tipărește în conformitate cu cele mai înalte standarde ecologice.

*Tipărit în Danemarca de Scanprint A/S*

Certificat ecologic: ISO 14001

Certificat de calitate: ISO 9001: 2000

Înregistrat EMAS - licența nr. DK- S-000015

Bun de tipar cu eticheta ecologică Nordic Swan, licența nr. 541 055

Tipărit pe hârtie reciclabila și fără plumb



European Environment Agency  
Kongens Nytorv 6  
DK-1050 Copenhaga K  
Danemarca  
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>

# Țările candidate: un punct de plecare diferit, care se îndreaptă cu pași repezi către modelele de transport nedurabile din Uniunea Europeană

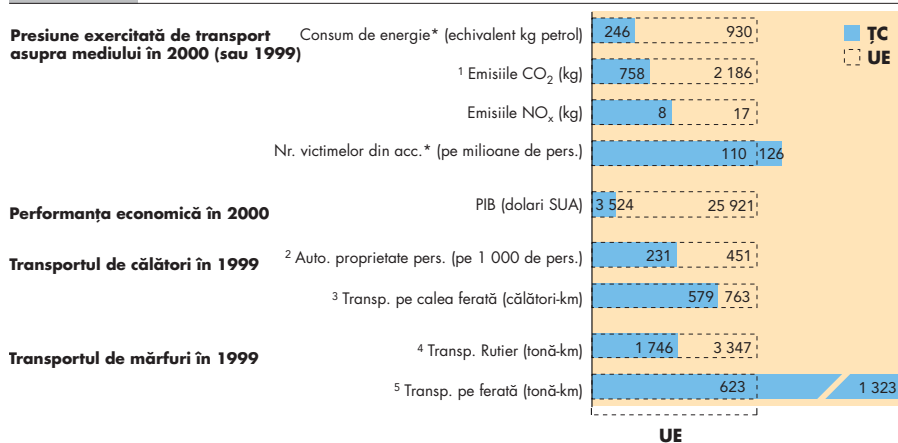
Restructurarea politică și economică din țările candidate (ȚC) în decursul ultimei decade a dus la schimbări substanțiale în sistemul de transport al acestora. Volumul transporturilor, care s-a redus semnificativ ca urmare a recesiunii economice de la începutul anilor 1990, este din nou în creștere datorită redresării economice. Balanța modală (ponderea de piață a diferitelor moduri de transport) — deși este mult mai bună decât în Uniunea Europeană — se dezvoltă către un sistem axat pe transportul rutier. La fel ca și în Uniunea Europeană, tendințele transportului în țările candidate se îndepărtează de la obiectivele unei strategii de dezvoltare durabilă, de exemplu prin ruperea legăturii ce există în prezent între creșterea economică și extinderea activităților de transport și trecerea de la transportul rutier la cel pe cale ferată, pe apă ori public.

Consumul de energie necesar transporturilor și emisiile de gaze care contribuie la amplificarea efectului de seră pe cap de locuitor în țările candidate sunt încă de 3–4 ori mai reduse decât în Uniunea Europeană, iar emisiile de oxizi de azot pe cap de locuitor sunt în jur de 50 % mai scăzute. Rețeaua rutieră și cea de cale ferată nu este atât de densă și, din acest motiv, împartirea teritoriilor este mai puțin pronunțată. Însă această situație se modifică foarte rapid.

La fel ca și în Uniunea Europeană, emisiile de gaze care contribuie la amplificarea efectului de seră precum și a consumului de energie, care sunt în continuă creștere. Lungimea totală a drumurilor carosabile s-a dublat în decursul ultimilor 10 ani, ducând la împartirea terenurilor. Parcul auto este în general cu patru până la cinci ani mai vechi, iar țările candidate sunt în urma celor din Uniunea Europeană cu câțiva ani în ceea ce privește tehnologiile ecologice și combustibilii nepoluauți. Reducerea emisiilor unor gaze poluante (de ex.  $\text{NO}_x$ ) arată că țările candidate sunt pe cale să învingă decalajul datorat tehnologiei. Cu toate acestea, calitatea aerului urban rămâne încă necorespunzătoare. Creșterea traficului echivalează din ce în ce mai mult cu îmbunătățirile aduse siguranței automobilelor și infrastructurii; în țările candidate, numărul victimelor accidentelor rutiere s-a stabilizat în jurul cifrei de 21 000 pe an față de 41 000 în țările Uniunii Europene.

Figura 1

### Raporturile dintre țările candidate și Uniunea Europeană (valori absolute) privind presiunea asupra mediului, PIB-ului și performanței transporturilor, toate exprimate pe cap de locuitor



**Notă:** \* Datele se referă la anul 1999.

1 Cipru, Malta și Turcia nu sunt incluse în datele pentru țările candidate.

2 Bulgaria și Turcia nu sunt incluse în datele pentru țările candidate.

3 Estonia și Turcia nu sunt incluse în datele pentru țările candidate.

4 Bulgaria, Cipru, Malta, Republica Slovacia și Turcia nu sunt incluse în datele pentru țările candidate.

5 Turcia nu este inclusă în datele pentru țările candidate.

**Sursa:** AIP (IEA), 2001a; AEM (EEA), 2002a-e și MEPAE (EMEP), 2002; CEENU (UNECE), 2001a-b; Eurostat, 2002a; Banca Mondială, 2002

# **Politica actuală acordă prioritate dezvoltării infrastructurii și reglementărilor tehnologice și de combustibil; cu toate acestea nu s-a formulat încă o abordare integrată**

În deceniile trecute, Uniunea Europeană și-a îndreptat politica de transport și protecție a mediului în special asupra investițiilor în infrastructură (de ex. rețeaua trans-europeană de transport — RTE-T) și asupra reglementării cu privire la protecția mediului înconjurător și siguranță. Un model asemănător este în apariție și în țările candidate, ceea ce, corespunzător cerințelor acquis-ului comunitar constituie o condiție obligatorie pentru aderare. Indicatorii prezentați în acest raport, reprezintă avantajele introducerii din timp în țările candidate a standardelor cu privire la autovehicule, combustibili, protecția mediului și siguranță.

O rețea de infrastructură a transporturilor bine pusă la punct este coloana vertebrală a societății și a economiei, precum și a integrării viitoare a țărilor candidate în Uniunea Europeană. Dezvoltarea RTE-T și extinderea acesteia către est este una din prioritățile cheie ale politicii de transport comune. Cu toate acestea nu s-au realizat evaluări strategice ale RTE-T și ale extinderii acesteia cu privire la mediul înconjurător și nici nu s-au evaluat beneficiile și efectele economice și sociale ale rețelei.

Datele cu privire la investițiile în infrastructură sunt vechi, iar cifrele recente privind finanțarea investițiilor de către băncile internaționale indică faptul că actualmente se acordă o importanță prioritară construirii rețelei rutiere și nu celei de cale ferată. Aceasta reprezintă un risc pentru erodarea contribuției pe care l-a avut transportul pe calea ferată în sistemul transporturilor din țările candidate.

Recent, în Uniunea Europeană au apărut noi orientări politice care au scopul să stăpânească dezvoltarea transporturilor și să îmbunătățească balanța modală. Aceste orientări includ internaționalizarea cheltuielilor externe, acorduri voluntare cu industria, revitalizarea căilor de comunicare pe calea ferată și pe apă, stabilirea unor obiective și ținte, o coordonare mai bună a planificării

spațiilor și utilizarea evaluărilor ecologice strategice pentru a susține planificarea infrastructurii. În Uniunea Europeană s-au înregistrat deja progrese în acest sens. De asemenea, țările candidate ar putea beneficia de experiența Uniunii Europene în ceea ce privește aceste instrumente relativ noi.

Începând cu summit-ul de la Cardiff din anul 1998, șapte state membre au dezvoltat strategii naționale integrate de transport și protecție a mediului, iar alte șapte state au pus sau pun la punct sisteme de monitorizare naționale bazate pe indicatori. De asemenea, Consiliul Transporturilor a invitat viitoarele țări membre să adopte principiile de integrare ale Uniunii Europene. Cu toate acestea, strategiile integrate și sistemele de monitorizare naționale bazate pe indicatori lipsesc încă în țările candidate.

## Originea și contextul TERM

Acesta este cel de-al treilea raport redactat în conformitate cu mecanismul de raportare despre transport și mediul înconjurător din Uniunea Europeană (TERM), dar este primul care include și țările candidate (ȚC), și urmează după TERM 2000, TERM 2001. Raportul compară tendințele din aceste țări cu noile evoluții din Uniunea Europeană.

Scopul principal al TERM este de a monitoriza progresul și eficiența strategiilor de integrare din transport și protecție a mediului pe baza unui set principal de indicatori. Indicatorii TERM au fost selectați și grupați astfel încât să răspundă la șapte întrebări cheie:

1. Se îmbunătățesc performanțele ecologice ale sectorului transporturilor?
2. Se îmbunătățește situația în ceea ce privește gestionarea transporturilor și are loc o îmbunătățire a balanței modale?
3. Planificarea spațiului și a transportului devine mai coordonată pentru a putea face față cerințelor din domeniul transportului în ceea ce privește accesul?
4. Se optimizează utilizarea actualei infrastructuri de transport și se înregistrează o tendință de trecere spre un sistem intermodal de transport mai bine echilibrat?
5. Se înregistrează o tendință de trecere către un sistem mai realist și mai eficient de prețuri, care să ducă la internalizarea costurilor externe?
6. Cât de rapid se introduc tehnologiile ecologice și cât de eficient sunt folosite autovehiculele?
7. Instrumentele de monitorizare și de management al mediului sunt folosite eficient în susținerea deciziilor politice?





Aceste întrebări, excluzând însă întrebarea numărul 3, pentru care încă nu există date suficiente, asigură cadrul structural pentru a prezenta tendințele și mesajele principale ce urmează a fi descrise în cele ce urmează.

## Câteva mesaje principale

La fel ca și rapoartele precedente, TERM 2002 'Pregătiri pentru extinderea Uniunii Europene' evaluează tendințele indicatorilor în ceea ce privește progresul către obiectivele sau țintele\* de 'integrare' existente. Aceste date au fost extrase din documentele politicii Uniunii Europene, cum ar fi al șaselea program de acțiune pentru protecția mediului (6PAPM), politica de transport comună, strategia de dezvoltare durabilă a Uniunii Europene și diferite directive cu privire la transport și protecția mediului.

\* O descriere a documentelor cu privire la politica transportului și a protecției mediului este prezentată la pagina 17.

Fetele 'zâmbitoare' atribuite fiecărui indicator au ca scop oferirea unei evaluări concise asupra respectivei tendințe înregistrate în țările candidate cu privire la acel indicator:

-  Tendință pozitivă, spre îndeplinirea obiectivului sau scopului politic
-  Unele îmbunătățiri, dar care fie că sunt insuficiente pentru atingerea obiectivului politic sau sunt tendințe mixte în cadrul indicatorului respectiv
-  Tendință nefavorabilă, disociindu-se de obiectivul sau scopul politic
-  Tendința nu a putut fi evaluată datorită golurilor de informații sau datorită lipsei de obiectiv sau scop politic.



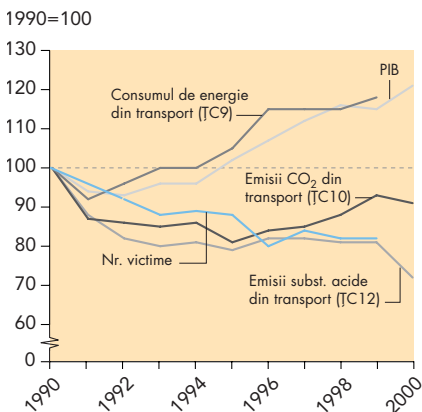
# Se îmbunătățesc performanțele ecologice ale sectorului transporturilor (1)?

- ☹️ Consumul de carburanți de către sectorul transporturilor este în continuă creștere, în principal datorită creșterii transportului rutier
- ☹️ Emisiile de CO<sub>2</sub> datorate traficului în țările candidate au scăzut în anii 1990, dar în prezent se înregistrează o creștere odată cu creșterea traficului
- ☹️ Emisiile de poluanți atmosferici provenite din transportul în țările candidate au scăzut la începutul anilor 1990, rămânând de atunci constante
- ☹️ Calitatea aerului din orașe se îmbunătățește, dar populația urbană este încă expusă unor niveluri de poluări care reprezintă riscuri de îmbolnăvire
- ☹️ Numărul victimelor accidentelor rutiere în țările candidate a scăzut în anii 1990, iar în prezent se menține la aproximativ 21 000 pe an

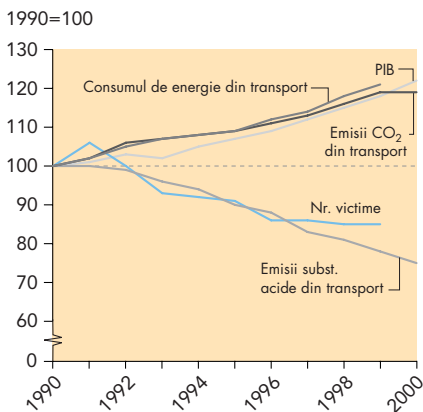
## Presiuni exercitate de transport asupra mediului în țările candidate și UE-15, 1990–2000

Figura 2

### Țări candidate



### State membre



**Notă:** Consumul de energie include transportul rutier, pe calea ferată, aerian intern și internațional, navigația în ape interioare, conductele de petrol și transportul nespecificat (TC-9 nu include Statele Baltice și Slovenia datorită lipsei de date din 1990 și 1991). Datele emisiilor includ toate modurile de transport cu excepția transportului aerian internațional și transportului de mărfuri maritim; TC-10 nu include Cipru, Malta și Turcia, TC-12 nu include Malta.

**Sursa:** AIP (IEA), 2001a; AEM (EEA), 2002a-e și MEPAE (EMEP), 2002; CEENU (UNECE), 2001b; Eurostat, 2002a; Banca Mondială, 2002.

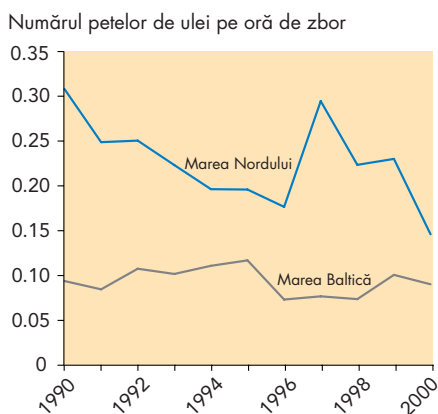
## Se îmbunătățesc performanțele ecologice ale sectorului transporturilor (2)?

- ☹ Gradul de ocupare a teritoriului de către infrastructura rutieră este în creștere
- ☹ Fragmentarea teritoriului în țările candidate este mai redusă decât în țările Uniunii Europene, dar odată cu dezvoltarea infrastructurii se înregistrează o tendință de creștere
- ☹ Extinderea rețelelor de infrastructură pune în pericol ariile desemnate ca zone protejate
- ☹ Numărul deversărilor ilegale de țiței de pe nave, care au putut fi depistate, rămâne constant în Marea Baltică, dar nu este monitorizat în Marea Neagră
- ☹ Se preconizează o creștere semnificativă a numărului autovehiculelor vechi și uzate, precum și a anvelopelor uzate

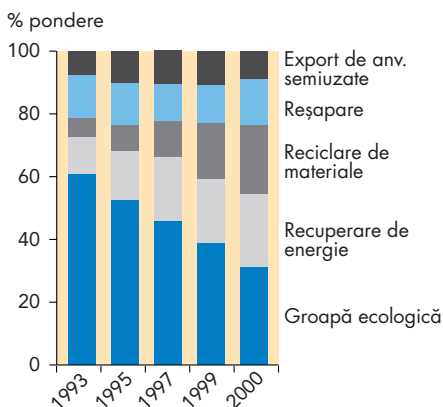
Figura 3

**(a) Numărul anual de pete de ulei pe ore de zbor, depistate în Marea Baltică și Marea Nordului, și (b) prelucrarea anvelopelor uzate în UE+3**

(a)



(b)



**Notă:** UE+3 se referă la Uniunea Europeană și Islanda, Principatul Liechtenstein și Norvegia. Procentajul se bazează pe tonă de cauciuc.

**Sursa:** Convenția de la Helsinki (<http://www.helcom.fi/>); Acordul de la Bonn (<http://www.bonnagreement.org/>); AERA (ETRA), 2002.

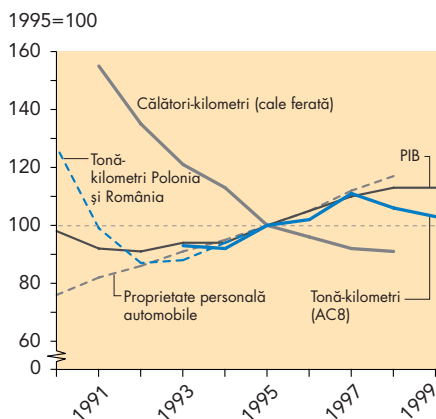
# Se îmbunătățește situația în ceea ce privește gestionarea transporturilor și are loc o îmbunătățire a balanței modale?

- ☹️ Intensitatea transportului de mărfuri (tonă-km transportat pe unitate de activitate economică) în țările candidate este în descreștere, deși în medie este de cinci ori mai mare decât în Uniunea Europeană
- ☹️ Transportul de mărfuri în țările candidate se schimbă în favoarea celui rutier, dar ponderea transportului efectuat pe calea ferată este încă cu mult mai mare decât în Uniunea Europeană
- ❓ Transportul de călători este în creștere în țările candidate, dar datele existente sunt insuficiente pentru o cuantificare corectă
- ☹️ Transportul de călători înregistrează o diminuare în favoarea celui rutier și aerian, dar procentajul înregistrat de calea ferată în țările candidate este cu mult mai mare decât media înregistrată în Uniunea Europeană

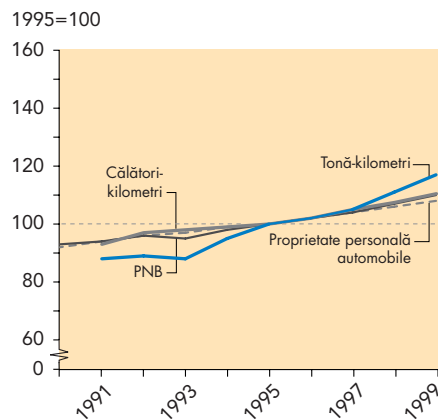
## Volumul transporturilor, PIB și proprietatea personală de automobile, 1990–99

Figura 4

### Țări candidate



### State membre



**Notă:** PIB este exprimat la prețurile din 1995. Transportul de mărfuri include căile rutiere, ferate și apele interioare. Datele pentru țările candidate se referă la Republica Cehă, Estonia, Ungaria, Letonia, Lituania, Polonia, România și Slovenia. Transportul de călători (Uniunea Europeană) include automobilele, autobuzele, trenurile, tramvaiele/metroul și avionul - atât rutele intraeuropene cât și cele extraeuropene. Datele cu privire la transportul de pasageri în țările candidate sunt foarte limitate; proprietatea personală de automobile este prezentată ca un indicator substituent.

**Sursa:** CEENU (UNECE), 2001a; Eurostat, 2002a; Banca Mondială, 2002.

# Se optimizează utilizarea actualei infrastructuri de transport și se înregistrează o tendință de trecere spre un sistem intermodal de transport mai bine echilibrat?

- ① Lungimea autostrăzilor aproape că s-a dublat într-o perioadă de 10 ani, dar densitatea drumurilor din țările candidate este încă inferioară celei din Uniunea Europeană
- ② Informațiile relativ reduse privind investițiile redau totuși un interes crescând pentru investițiile în drumuri

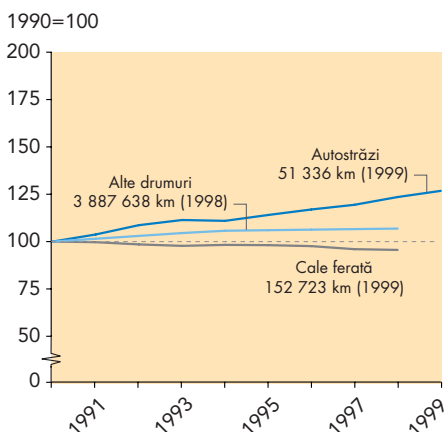
Figura 5 **Tendințele în lungimea infrastructurii de transport în țările candidate și UE, 1990-99**

## Țări candidate

1990=100

Tip de infrastructură	Valoare (1998/1999)
Autostrăzi	4 726 (1998)
Alte drumuri (ȚC10)	717 231 km (1998)
Cale ferată	74 097 km (1999)

## State membre



**Notă:** Drumurile, excluzând autostrăzile, se bazează pe ȚC-10 (excluzând Republica Cehă, Estonia și Turcia). Conductele de petrol și căile de comunicare pe apele interioare au rămas mai mult sau mai puțin stabile și, din acest motiv, nu au fost incluse în grafic.

**Sursa:** CEENU (UNECE), 2001a (și Eurostat, 2002a pentru completarea datelor lipsă).

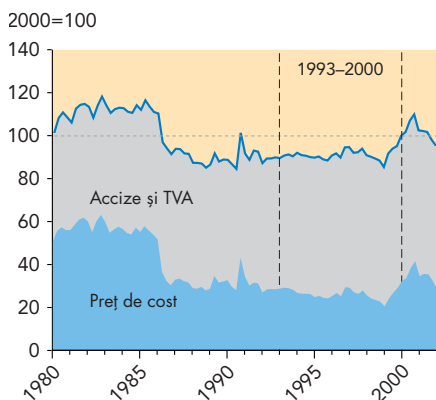
# Se înregistrează o tendință de trecere către un sistem mai corect și mai eficient de prețuri, care să ducă la internalizarea costurilor externe?

- ❓ Costurile externe ale transportului nu sunt încă cuantificate pentru țările candidate
- ☹️ În țările candidate există puține instrumente de internalizare a costurilor externe în vigoare
- ☹️ Tendințele înregistrate la prețul carburanților nu încurajează folosirea unor modalități de transport mai eficiente din acest punct de vedere

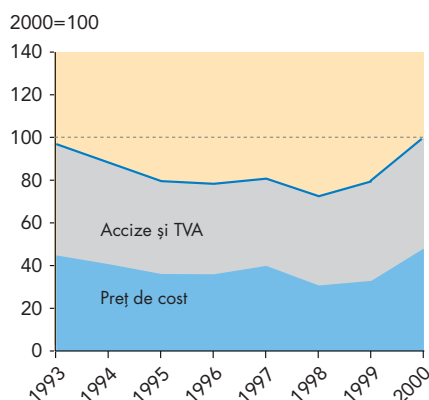
**Media ponderată a prețului de cost la combustibil (UE) și la motorină (țările candidate), TVA și accize**

Figura 6

Țări candidate



State membre



**Notă:** Graficele pentru Uniunea Europeană se referă la media ponderată a prețului benzinei fără plumb și a motorinei pe baza cifrelor din vânzări. Deoarece cifrele de vânzare nu sunt disponibile pentru țările candidate (Republica Cehă, Ungaria, Polonia și Turcia) este prezentată doar motorina. A se observa diferența de perioadă dintre cele două grafice.

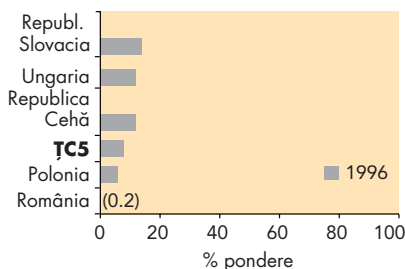
**Sursa:** AIP (IEA), 2001b; Eurostat, 2002b.

# Cât de rapid se introduc tehnologiile ecologice și cât de eficient sunt folosite autovehiculele?

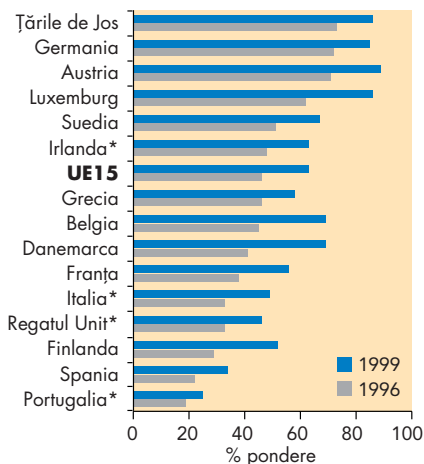
- ② Nu există informații privind eficiența energetică pentru țările candidate; în Uniunea Europeană, toate tipurile de transport, cu excepția celor feroviare, au înregistrat îmbunătățiri
- ② Nu există informații referitoare la emisiile specifice provenite de la autovehicule în țările candidate; autovehiculele rutiere din Uniunea Europeană înregistrează îmbunătățiri semnificative în această privință
- ☹ Parcul auto din țările candidate este în medie cu patru până la cinci ani mai vechi decât cel din Uniunea Europeană
- ☹ Implementarea standardelor privind autovehiculele și carburanții înregistrează o tendință de creștere, dar procentul de autovehicule cu catalizator este încă mic în țările candidate

Figura 7 **Procentul autovehiculelor pe benzină cu catalizator în țările candidate (1996) și în UE (1999)**

## Țări candidate



## State membre



**Notă:** Datele din Irlanda, Italia, Regatul Unit și Portugalia se referă la perioada 1996–1998 și nu la 1996–1999

**Sursa:** Eurostat, 2002a; CRM (REC), 1998; CEENU (UNECE), 2001a.

# Instrumentele de monitorizare și de management ale mediului sunt folosite eficient în susținerea deciziilor politice?

- ☹ În țările candidate lipsesc strategiile integrate de transport și protecție ale mediului
- ☹ Cooperarea la nivel instituțional între transport și protecția mediului a apărut în țările candidate, însă este rareori oficializată
- ☹ În țările candidate nu se face o monitorizare a integrării aspectelor de mediu în politica lor de transport
- ☹ Puține dintre țările candidate au obligații legale în ceea ce privește evaluarea impactului asupra mediului, iar implementarea lor în sectorul transporturilor este limitată la inițiative pilot

## Vedere de ansamblu asupra managementului instrumentelor de integrare în țările candidate

Tabelul 1

	Strategie integrată de transport și protecție a mediului	Cooperare instituțională	Monitorizarea transportului și protecției mediului	Evaluare strategică de protecție a mediului
Bulgaria		✓		✓
Cipru				
Republica Cehă		✓		✓
Estonia		✓		
Ungaria				
Letonia		✓*		
Lituania		✓*	în dezvoltare	
Malta				
Polonia	✓		în dezvoltare	✓
România				
Slovacia	✓	✓		✓
Slovenia			în dezvoltare	
Turcia				

**Notă:** ✓ S-a adoptat, există în prezent sau se aplică.

\* S-au stabilit doar grupuri de acțiune temporare.

**Sursa:** AEM (EEA), 2001b; CRM (REC), 2001.

## Următorii pași

Acest raport scoate în evidență o lipsă substanțială de date pentru anumiți indicatori și o inconsistență între datele raportate unor diferite organizații internaționale. Aceste lipsuri sunt mai pronunțate pentru țările candidate, însă statisticile sunt, de asemenea, incomplete sau neclare și în cazul statelor membre. În scopul îmbunătățirii datelor și comparabilității lor este nevoie de acțiuni concertate din partea unor organizații internaționale. De asemenea, țările trebuie să-și îmbunătățească fluxul de date către aceste organizații și să-și strângă informațiile proprii cu privire la transportul pe calea ferată, pe apă, la cel aerian și la modurile de transport nemotorizate (plimbatul, ciclismul).

O altă dificultate este lipsa obiectivelor sau țăntelor clare în politică, conform cărora pot fi evaluate tendințele indicatorilor. Transferabilitatea obiectivelor sau țăntelor politicii curente a Uniunii Europene către viitoarele statele membre este, de asemenea, deseori pusă la îndoială. Comunicatul cu privire la obiectivele de protecție a mediului pentru acest sector, anunțate în ‘Cartea albă’ referitor la politica de transport comună, poate să fie un forum foarte util pentru adresarea întrebărilor de acest gen.

Date fiind aria geografică mare de acoperire a TERM și resurse disponibile limitate, ar fi necesară concentrarea viitoarelor proiecte pe un număr mai redus de indicatori precum și micșorarea frecvenței de raportare, favorizând astfel baza de date și evaluările.

Fișele indicatorilor TERM, sistemul informațional de referință al acestui raport, poate fi descărcat de pe pagina de internet a AEM (EEA): [http://themes.eea.eu.int/Sectors\\_and\\_activities/transport/indicators](http://themes.eea.eu.int/Sectors_and_activities/transport/indicators)



## Documente referitoare la politica transporturilor și protecției mediului

Cele trei documente principale de politică ale Comisiei Europene cu privire la TERM sunt:

1. Strategia de dezvoltare durabilă (SDD)
2. Al șaselea program de acțiune pentru protecția mediului (6PAPM)
3. 'Cartea albă' în politica de transport comună (PTC)

O scurtă listă de priorități ale acestor documente de politică care se referă în special la transporturi, protecția mediului și extindere, este prezentată în cele ce urmează.

**SDD** Conform acestei strategii, țările candidate trebuie să fie incluse activ în implementarea strategiei de [dezvoltare durabilă]. Asigurarea unui transport durabil este una dintre prioritățile strategiei. Concluziile întâlnirii la nivel înalt, unde se adoptă această strategie, subliniază faptul că sistemul de transport durabil trebuie să facă față volumului tot mai ridicat de trafic.

**6PAPM** Scopul celui de-al șaselea program de acțiune pentru protecția mediului este:

- implementarea completă a acquis-ului protecției mediului;
- adoptarea unei politici și a măsurilor ce permit o dezvoltare durabilă, de ex. prin promovarea evaluărilor strategice de protecție a mediului (SEA) și încurajarea adoptării obiectivelor și politicii de protecție a mediului și de către alte departamente;
- susținerea alternativelor la transportul rutier, de ex. prin modul în care Comunitatea Europeană își acordă sprijinul financiar;
- planificarea cu atenție a rețelei de transport rutier, astfel încât noile construcții să nu afecteze orașele, satele, natura, flora și fauna sălbatică.

**PTC** Prioritățile 'Cartea albă' sunt:

- implementarea completă a acquis-ului transporturilor;
- conectarea infrastructurii țărilor candidate la cea a Uniunii Europene și dezvoltarea în continuare a infrastructurii în țările candidate;
- beneficierea la maxim de rețeaua bine dezvoltată a căilor ferate și de expertiza tehnică pentru o reechilibrare a balanței modale într-o Europă extinsă.

Informații detaliate cu privire la obiectivele și statusul procesului de extindere pot fi găsite la

[http://europa.eu.int/comm/enlargement/index\\_en.html](http://europa.eu.int/comm/enlargement/index_en.html)



Agenția Europeană de Mediu

**Pregătiri pentru extinderea Uniunii Europene  
Indicatori pentru integrarea transporturilor  
și protecției mediului înconjurător  
TERM 2002**

Sumar

Luxembourg: Biroul pentru Publicatii Oficiale al Comunitatilor Europene  
(Office for Official Publications of the European Communities), 2002  
2002 — 20p. — 14.8 x 21 cm  
ISBN 92-9167-548-2