

EUROPEES PARLEMENT

1999



2004

Zittingsdocument

28 januari 2003

DEFINITIEVE VERSIE
A5-0019/2003

*****I**

VERSLAG

over het voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad tot invoering van een ecopuntensysteem voor vrachtwagens in transitio door Oostenrijk voor het jaar 2004
(COM(2001) 807 – C5-0699/2001 – 2001/0310(COD))

Commissie regionaal beleid, vervoer en toerisme

Rapporteur: Luciano Caveri

Verklaring van de gebruikte tekens

- * Raadplegingsprocedure
Meerderheid van de uitgebrachte stemmen
- **I Samenwerkingsprocedure (eerste lezing)
Meerderheid van de uitgebrachte stemmen
- **II Samenwerkingsprocedure (tweede lezing)
Meerderheid van de uitgebrachte stemmen voor de goedkeuring van het gemeenschappelijk standpunt
Meerderheid van de leden van het Parlement voor de verwerping of amendering van het gemeenschappelijk standpunt
- *** Instemming
Meerderheid van de leden van het Parlement, behalve in de in de artikelen 105, 107, 161 en 300 van het EG-Verdrag en in artikel 7 van het EU-Verdrag bedoelde gevallen
- ***I Medebeslissingsprocedure (eerste lezing)
Meerderheid van de uitgebrachte stemmen
- ***II Medebeslissingsprocedure (tweede lezing)
Meerderheid van de uitgebrachte stemmen voor de goedkeuring van het gemeenschappelijk standpunt
Meerderheid van de leden van het Parlement voor de verwerping of amendering van het gemeenschappelijk standpunt
- ***III Medebeslissingsprocedure (derde lezing)
Meerderheid van de uitgebrachte stemmen voor de goedkeuring van de gemeenschappelijke ontwerp tekst

(De aangeduide procedure is gebaseerd op de door de Commissie voorgestelde rechtsgrondslag.)

Amendementen op wetsteksten

Door het Parlement aangebrachte wijzigingen worden in vet cursief aangegeven. De markering in mager cursief is een aanwijzing voor de technische diensten en betreft passages in de wetstekst waarvoor een correctie wordt voorgesteld (bijvoorbeeld aperte fouten of weglatingen in een taalversie). Dergelijke correcties moeten worden goedgekeurd door de betrokken technische diensten.

INHOUD

	Blz.
PROCEDUREVERLOOP	4
ONTWERPWETGEVINGSRESOLUTIE.....	5
TOELICHTING	13
ADVIES VAN DE COMMISSIE MILIEUBEHEER, VOLKSGEZONDHEID EN CONSUMENTENBELEID	18

PROCEDUREVERLOOP

Bij schrijven van 21 december 2001 diende de Commissie, overeenkomstig artikel 251, lid 2 en artikel 71, lid 1 van het EG-Verdrag, bij het Parlement het voorstel in voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad tot invoering van een ecopuntensysteem voor vrachtwagens in transitie door Oostenrijk voor het jaar 2004 (COM(2001) 807 – 2001/0310(COD)).

Op 16 januari 2002 gaf de Voorzitter van het Parlement kennis van de verwijzing van dit voorstel naar de Commissie regionaal beleid, vervoer en toerisme als commissie ten principale en naar de Commissie milieubeheer, volksgezondheid en consumentenbeleid als medeadviserende commissie (C5-0699/2001).

De Commissie regionaal beleid, vervoer en toerisme benoemde op haar vergadering van 22 januari 2002 Luciano Caveri tot rapporteur.

De commissie behandelde het Commissievoorstel en het ontwerpverslag op haar vergaderingen van 18 en 19 juni, 10 september, 8 oktober 2002 en 20-21 januari 2003.

Op laatstgenoemde vergadering hechtte zij met 41 stemmen voor en 4 tegen bij 1 onthouding haar goedkeuring aan de ontwerpwetgevingsresolutie.

Bij de stemming waren aanwezig: Luciano Caveri (voorzitter en rapporteur), Rijk van Dam en Helmut Markov (ondervoorzitters), Emmanouil Bakopoulos, Rolf Berend, Philip Charles Bradbourn, Felipe Camisón Asensio, Luigi Cocilovo, Danielle Darras, Alain Esclopé, Giovanni Claudio Fava, Markus Ferber (verving Mathieu J.H. Grosch), Jacqueline Foster, Konstantinos Hatzidakis, Ewa Hedkvist Petersen, Roger Helmer (verving James Nicholson), Juan de Dios Izquierdo Collado, Georg Jarzembowski, Karsten Knolle (verving Dana Rosemary Scallon), Dieter-Lebrecht Koch, Giorgio Lisi, Nelly Maes, Sérgio Marques, Emmanouil Mastorakis, Erik Meijer, Bill Miller (verving John Hume), Francesco Musotto, Karla M.H. Peijs, Wilhelm Ernst Piecyk, Giovanni Pittella (verving Joaquim Vairinhos), Samuli Pohjamo, Bernard Poignant, Alonso José Puerta, Reinhard Rack, Carlos Ripoll y Martínez de Bedoya, Ingo Schmitt, Elisabeth Schroedter (verving Jan Dhaene), Brian Simpson, Renate Sommer, Dirk Sterckx, Margie Sudre, Hannes Swoboda (verving Ulrich Stockmann), Herman Vermeer, Christian Ulrik von Boetticher (verving Ari Vatanen), Mark Francis Watts en Jan Marinus Wiersma (verving Garrelt Duin).

Het advies van de Commissie milieubeheer, volksgezondheid en consumentenbeleid is bij dit verslag gevoegd.

Het verslag werd ingediend op 28 januari 2003.

ONTWERPWETGEVINGSRESOLUTIE

Wetgevingsresolutie van het Europees Parlement over het voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad tot invoering van een *ecopuntensysteem* voor vrachtwagens in transitio door Oostenrijk voor het jaar 2004 (COM(2001) 807 – C5-0699/2001 – 2001/0310(COD))

(Medebeslissingsprocedure: eerste lezing)

Het Europees Parlement,

- gezien het voorstel van de Commissie aan het Europees Parlement en de Raad (COM(2001) 807¹),
 - gelet op artikel 251, lid 2 en artikel 71, lid 1 van het EG-Verdrag, op grond waarvan het voorstel door de Commissie bij het Parlement is ingediend (C5-0699/2001),
 - gelet op artikel 67 van zijn Reglement,
 - gezien het verslag van de Commissie regionaal beleid, vervoer en toerisme en het advies van de Commissie milieubeheer, volksgezondheid en consumentenbeleid (A5-0019/2003),
1. hecht zijn goedkeuring aan het Commissievoorstel, als geamendeerd door het Parlement;
 2. verzoekt om hernieuwde voorlegging indien de Commissie voornemens is ingrijpende wijzigingen in dit voorstel aan te brengen of dit door een nieuwe tekst te vervangen;
 3. verzoekt zijn Voorzitter het standpunt van het Parlement te doen toekomen aan de Raad en de Commissie.

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendementen van het Parlement

Amendement 1 Titel

Voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad tot invoering van een *ecopuntensysteem* voor vrachtwagens in transitio door Oostenrijk voor het jaar 2004

Voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad tot invoering van een *provisorisch puntensysteem* voor vrachtwagens in transitio door Oostenrijk voor het jaar 2004 *in het kader van een duurzaam vervoersbeleid in het kwetsbare gebied Alpen*

De wijziging van de term "ecopuntensysteem" in "provisorisch"

¹ PB C 103 E van 30.4.2002, blz. 230.

puntensysteem" geldt voor de gehele wetstekst; goedkeuring ervan impliceert technische aanpassingen bij verwijzingen naar het nieuwe provisorische systeem m.i.v. 2002).

Amendement 2
Overweging 3 bis (nieuw)

(3 bis) Deze maatregel is eveneens gerechtvaardigd door de noodzaak het milieu en dus ook de bevolking te beschermen tegen de zeer ernstige gevolgen van luchtverontreiniging en geluidsoverlast die te wijten zijn aan de doortocht van een zeer groot aantal vrachtwagens.

Amendement 3
Overweging 3 ter (nieuw)

(3 ter) Het Europees Milieuagentschap constateert dat als gevolg van de uitbreiding van de Europese Unie een enorme toename van het transitovervoer te verwachten valt. In het kader van de uitbreiding van de Europese Unie moet de verordening derhalve ook van toepassing zijn op de kandidaat-landen.

Motivering

Te verwachten valt dat de toename van het transitovervoer die met de uitbreiding van de Europese Unie voorspeld wordt, gepaard gaat met een toename van de uitstoot van schadelijke stoffen. Daarom moet de verordening ook van toepassing zijn op de toetredende kandidaat-landen.

Amendement 4
Overweging 3 quater (nieuw)

(3 quater) De Verenigde Naties hebben 2002 tot Internationaal Jaar van de bergen uitgeroepen en bevorderen de bescherming en het duurzaam gebruik van berggebieden om het welzijn van de bevolking in de bergen en lage streken te garanderen.

Motivering

Het Internationale Jaar van de bergen dient aanleiding te zijn voor de invoering van een ecopuntenregeling dat de Alpen optimale bescherming biedt.

Amendement 5
Overweging 3 quinquies (nieuw)

(3 quinquies) De door de Europese Unie ondertekende en op 26 januari 1996 geratificeerde overeenkomst inzake de bescherming van de Alpen (Alpenovereenkomst)¹ stelt een aantal regels vast ter beperking van de doortocht van vrachtwagens door de alpenlanden.

Met name is daarin bepaald dat de verkeersdruk en de risico's op het gebied van het intra-alpine en transitverkeer verminderd moeten worden tot een voor mens, dier en plant en voor hun leefgebieden draaglijk niveau.

¹PB L 61 van 12.3.1996, blz. 31-36.

Motivering

Bij het provisorische puntensysteem voor 2004, 2005 en 2006 moet met de Alpenovereenkomst rekening worden gehouden.

Amendement 6
Overweging 4 bis (nieuw)

(4 bis) Er moet worden gestreefd naar niet-discriminerende oplossingen, die zowel voldoen aan de uit het EG-Verdrag (de artikelen 6, 51, lid 1 en 71) voortvloeiende verplichtingen, zoals vrij goederen- en dienstenverkeer, bescherming van het milieu en van de plaatselijke bevolking, als aan andere internationale overeenkomsten en verdragen, zoals de Alpenovereenkomst, en met name het bijbehorende vervoersprotocol - dat dringend door de Europese Unie moet worden geratificeerd - en het Verdrag van Kyoto.

Amendement 7
Overweging 5

(5) Er dient dus een *ecopuntensysteem* voor het jaar 2004 te worden ingevoerd.

(5) Er dient dus een *stelsel van overgangsnormen* voor het jaar 2004 te worden ingevoerd.

Amendement 8
Artikel 1, letter c)

c) «transitovervoer door **Oostenrijk**», vervoer **over Oostenrijks grondgebied** van en naar een plaats buiten Oostenrijk;

c) «transitovervoer door **de Oostenrijkse Alpen**», vervoer **door de Oostenrijkse Alpen** van en naar een plaats buiten Oostenrijk;

Motivering

Het ecopuntensysteem beperkt het vrije goederenvervoer door een contingenteringsregeling. Volgens de jurisprudentie van het Hof van Justitie van de Europese Gemeenschappen valt dit alleen te verdedigen op grond van een uitzonderlijk algemeen belang. Bij het ecopuntensysteem kan dit alleen worden gerechtvaardigd op grond van bescherming van de mens en van het ecosysteem van de Alpen. Een beperking voor geheel Oostenrijk valt niet te rechtvaardigen.

Amendement 9
Artikel 1, letter e)

e) «transitogoederenvervoer over de weg door **Oostenrijk**», transitovervoer door **Oostenrijk** met vrachtwagens, ongeacht of zij met of zonder lading rijden;

e) «transitogoederentransito over de weg door **de Oostenrijkse Alpen**», transitovervoer door **de Oostenrijkse Alpen** met vrachtwagens, ongeacht of zij met of zonder lading rijden;

Motivering

Het ecopuntensysteem beperkt het vrije goederenvervoer door een contingenteringsregeling. Volgens de jurisprudentie van het Hof van Justitie van de Europese Gemeenschappen valt dit alleen te verdedigen op grond van een uitzonderlijk algemeen belang. Bij het ecopuntensysteem kan dit alleen worden gerechtvaardigd op grond van bescherming van de mens en van het ecosysteem van de Alpen. Een beperking voor geheel Oostenrijk valt niet te rechtvaardigen.

Amendement 10
Artikel 1, letter f bis) (nieuw)

f bis) «kwetsbaar gebied Alpen», het in de Alpenovereenkomst geografisch omschreven grensoverschrijdende gebied van de gehele Alpenboog.

Motivering

Voor een grensoverschrijdende oplossing van de verkeersproblemen in de Alpen is een precieze en officiële geografische beschrijving van dit gebied noodzakelijk. Een dergelijke omschrijving is te vinden in de Alpenovereenkomst.

Amendement 11

Artikel 3, lid 2, inleidende formule (nieuw)

2. Van 1 januari 2004 tot en met 31 december 2004 zijn de volgende bepalingen van toepassing:

2. Gedurende de periode waarin het provisorische puntensysteem wordt toegepast, zijn de volgende bepalingen van toepassing:

Motivering

Technisch amendement in het belang van coherentie met amendement 13 op artikel 3, lid 3 betreffende contingenteringen voor 2004, 2005 en 2006.

Amendement 12

Artikel 3, lid 2, letter b)

b) De vaststelling van de totale NOx-uitstoot van vrachtwagens **wordt geadministreerd via een** ecopuntensysteem. Volgens dit systeem moet elke vrachtwagen in transitio op Oostenrijks grondgebied een aantal ecopunten hebben dat overeenstemt met het niveau van de NOx-uitstoot van dat type vrachtwagen (ingeschreven op grond van zijn conformity of production (COP)-niveau, of afgeleid van de typegoedkeuring). De toewijzing van de punten en de werking van het stelsel worden in bijlage 2 beschreven.

b) De vaststelling van de totale NOx-uitstoot van vrachtwagens **is gebaseerd op het oude** ecopuntensysteem¹. Volgens dit systeem moet elke vrachtwagen in transitio op Oostenrijks grondgebied een aantal ecopunten hebben dat overeenstemt met het niveau van de NOx-uitstoot van dat type vrachtwagen (ingeschreven op grond van zijn conformity of production (COP)-niveau, of afgeleid van de typegoedkeuring). De toewijzing van de punten en de werking van het stelsel worden in bijlage 2 beschreven.

¹ PB C 241 van 29.8.1994 (Protocol nr. 9).

Amendement 13

Artikel 3, lid 3

3. In het geval dat het kadervoorstel voor de tarifiering van het infrastructuurgebruik niet **wordt aangenomen, blijven de bepalingen van lid 2 een jaar lang gehandhaafd, en eventueel ten hoogste nog een tweede jaar.**

3. In het geval dat het kadervoorstel voor de tarifiering van het infrastructuurgebruik niet **vóór eind 2004 van kracht wordt, dient het gebruik van milieuvriendelijke vrachtwagens bij transitovervoer door de Oostenrijkse Alpen en met name via de**

Brenner , de Tauern en de Pyhrn als volgt te worden bevorderd:

in 2004:

- ***contingentering¹ voor vrachtwagens van de categorieën EURO 0, 1 en 2²***
- ***vrije doortocht voor EURO 3***

in 2005 en 2006:

- ***geen doortocht voor vrachtwagens van de categorieën EURO 0 en 1***
 - ***contingentering voor EURO 2***
 - ***vrije doortocht voor EURO 3 en 4²***
- Na 2006 wordt geen enkel contingenteringssysteem toegepast***

¹ ***De quota zijn gebaseerd op de ecopuntenregeling voor 2002.***

² ***In de zin van EEG-richtlijnen 91/542 en 96/96/EEG.***

Amendement 14
Artikel 3, lid 4

4. De Commissie ***neemt*** overeenkomstig de procedure van artikel 5 gedetailleerde maatregelen betreffende de procedures inzake het ***ecopuntensysteem***, de verdeling van de ecopunten en de technische vraagstukken in verband met de toepassing van dit artikel.

4. De Commissie ***zal*** overeenkomstig de procedure van artikel 5:

- ***het aantal ecopunten vaststellen overeenkomstig artikel 3, lid 2, onder b).***
- gedetailleerde maatregelen ***nemen*** betreffende de procedures inzake het ***provisorische puntensysteem***, de verdeling van de ecopunten en de technische vraagstukken in verband met de toepassing van dit artikel.
- ***met het oog op de toetreding van de landen uit Midden- en Oost-Europa in 2004 per nieuwe lidstaat en per jaar de contingenten, vastgesteld overeenkomstig het bepaalde in artikel 3 en de bijlagen, naar rato uitbreiden.***

Amendement 15
Artikel 4, lid 1 bis (nieuw)

1 bis. De door Commissie en door het in artikel 5 bedoelde comité te nemen

besluiten moeten passen in een duurzaam vervoersbeleid voor het gehele Alpengebied en met name voor gevoelige regio's zoals het Brennergebied, de Mont Blanc, de Tauern, de Pyhrn, de doorgangsroute Lyon-Turijn (Fréjus) en andere. Dit beleid moet enerzijds zijn gebaseerd op de feitelijke verplichtingen waaraan de Europese Unie en de lidstaten moeten voldoen uit hoofde van de bepalingen van het EG-Verdrag, de Alpenovereenkomst en andere bindende instrumenten, maar ook - voorzover de wetgeving daartoe ruimte laat - op de door de Europese Commissie in haar Witboek over de toekomst van het vervoersbeleid tot 2010 voor gevoelige berggebieden geformuleerde beginselen, zoals duurzaamheid, vrije dienstverlening, bescherming van burger en milieu, bevordering van het intermodaal vervoer en kruisfinanciering.

Dit beleid moet resulteren in een systeem voor de reglementering van verkeersstromen dat uitsluitend van toepassing is op de doorgangsroutes door de Alpen en andere ecologisch gevoelige gebieden die gelegen zijn langs de trans-Europese corridors, en volledig in overeenstemming zijn met het bepaalde in artikel 3, lid 3.

Amendement 16
Artikel 4, lid 3 bis (nieuw)

3 bis. De landen waarop deze verordening van toepassing is, worden verzocht in het kader van het bestaande systeem controles in te voeren om na te gaan of de reële NOx-uitstoot van vrachtwagens daadwerkelijk overeenkomt met de op grond van hun conformity of production (COP) toegestane dan wel van de typegoedkeuring afgeleide waarde.

TOELICHTING

Inleiding

Ter voorbereiding op dit ontwerpverslag hebben de rapporteur en de Commissie regionaal beleid, vervoer en toerisme met o.a. de ministers van Vervoer van Duitsland, Italië en Oostenrijk overleg gepleegd op de commissievergadering van 10 september 2002. De aandacht van de rapporteur ging daarbij met name uit naar de leden van deze commissie, die de betrokken ministers daarbij een aantal vragen hebben gesteld en hun standpunten hebben uiteengezet.

Daarnaast hebben tal van contacten plaatsgevonden met verenigingen, belangengroepen, NGO's, politieke organisaties, enz., die een belangrijke bijdrage hebben geleverd aan het overleg en bij de *algemene voorbereiding* van dit verslag.

Duidelijk is wel dat de standpunten sterk uiteenlopen, maar alle betrokken partijen geven er zich rekenschap van dat wij ons op de toekomst moeten voorbereiden en dat wij zouden vervallen in indolentie en inertie indien wij ons als vanouds opnieuw zouden overgeven aan zinloos gekibbel. Momenteel bevinden wij ons in een totale impasse, hoewel er wel degelijk tekenen van goede wil aanwezig zijn.

Het probleem is op het niveau van de Europese Unie getild omdat op bi- en trilateraal niveau geen oplossing kon worden gevonden. Terecht is in de loop van de discussie en bij de in de vergadering van 10 september 2002 gehouden toespraken, alsook in tal van contacten met vertegenwoordigers van het hele gamma van betrokken partijen de wens tot uiting gebracht om te komen tot een *Europese oplossing*, die in de lijn ligt van het vervoersprotocol bij het Alpenverdrag, dat wij graag zo snel mogelijk door de Europese Unie geratificeerd willen zien. In die zin heeft de rapporteur zich trouwens al duidelijk uitgesproken voor een Europese oplossing, om te voorkomen dat er in de Alpen twee verschillende categorieën Europese burgers blijven bestaan.

De contouren van deze oplossing worden al zichtbaar, maar wij kunnen ze nog niet in praktijk brengen omdat eerst een aantal wetgevingsmaatregelen moet worden genomen om het benodigde rechtskader te kunnen creëren.

De Europese Unie moet zich nu eens eindelijk de middelen verschaffen die nodig zijn om de bestaande problemen daadwerkelijk te kunnen aanpakken!

De algemene beginselen voor de financiering van het nieuwe systeem staan beschreven in het jongste Witboek van de Commissie over het vervoersbeleid, namelijk de invoering van een betere tarifiering voor het gebruik van de infrastructuur, het bieden van de mogelijkheid tot gecombineerde publiek/private financiering van infrastructuurvoorzieningen in de Alpen en de Pyreneeën, en een belangrijker aandeel voor de EU in de financiering van de grote infrastructuurprojecten die deel uitmaken van de Trans-Europese vervoersnetwerken. De methoden voor de berekening en uitwerking hiervan moeten nader worden vastgesteld en het wetgevingsproces zal de nodige tijd vergen, maar op iedere instelling - zowel op communautair als op nationaal niveau - die bij het wetgevingsproces is betrokken, rust de zware verantwoordelijkheid ervoor te zorgen dat een en ander zo snel mogelijk zijn beslag krijgt.

In termen van milieuschade en met name van luchtvervuiling levert het oude ecopuntensysteem,

in combinatie met het Auto-Oil-programma een veel betere "milieuprestatie" voor vrachtwagens op dan in het verleden het geval was en wij zijn nog maar halverwege! De bijgaande tabel geeft een overzicht van de verschillende stadia van het Auto-Oil-programma, waaruit blijkt dat de uitstoot van verontreinigende gassen en deeltjes duidelijk terugloopt. Maar daarnaast wacht ons nog een andere opdracht, namelijk dat er een voorlopige oplossing moet worden gevonden voor de periode die ons nog scheidt van de invoering van een definitieve oplossing. Dat is voorwaar geen eenvoudige opdracht en kan worden beschouwd als een evenwichtsoefening die van alle betrokkenen veel begrip zal vergen!

Een poging om een oplossing te vinden

Conform de door de staatshoofden en regeringsleiders op de Top van Laken en Kopenhagen geuite wens heeft het Deense voorzitterschap met veel moeite lovenswaardige pogingen ondernomen om tot een oplossing te komen.

Er zij opgewezen dat het hierbij slechts om een theoretische, niet geformaliseerde oplossing gaat, die neerkomt op een verlenging van het ecopuntensysteem voor 3 jaar op het gehele Oostenrijkse grondgebied en maatregelen inhoudt waarmee de afschaffing van oude, milieuvervuilende vrachtwagens en de invoering van minder vervuilende EURO 4-types wordt gestimuleerd.

Uw rapporteur is echter zeer teleurgesteld over het feit dat dit akkoord tussen meerdere landen kennelijk slechts kon worden bereikt dankzij derogatie- en uitzonderingsregelingen voor bepaalde landen en dat de twee hoofdrolspelers bij deze zaak (Oostenrijk en Italië) zelfs tegen waren.

Wellicht ligt de oplossing in een andere opzet. De grote meerderheid van de Commissie regionaal beleid, vervoer en toerisme is bij de formulering van haar amendementen op het Commissievoorstel deze mening toegedaan.

1. De Commissie regionaal beleid, vervoer en toerisme heeft er in haar amendementen naar gestreefd de volgende elementen in aanmerking te nemen en te combineren:

- zorg om het milieu waar dit het noodzakelijkst is (d.w.z. een contingentering voor drie Alpenpassen);
- beëindiging van de schending van het beginsel van een vrij diensten- en goederenverkeer ingevolge een ecopuntensysteem voor het overige Oostenrijkse grondgebied: de belasting van de drie Alpenpassen zou op die manier vanzelf moeten afnemen;
- geleidelijke afschaffing van milieuvervuilende vrachtwagens;
- stimulering van de invoering van een nieuwe generatie EURO 4-motoren;
- versnelling van het wetgevingsproces dat moet leiden tot toepassing van tarifiering van infrastructuurgebruik.

2. Deze politiek - die erin bestaat de speciale positie van de Alpenpassen te erkennen - komt overigens ook tot uiting in het feit dat voor vrachtwagens van de EURO-categorieën 0, 1 en 2 een quotastelsel wordt ingevoerd. Dit is tevens bedoeld als stimulans voor de vernieuwing van

het vrachtwagenpark en om meer gebruik te maken van de best beschikbare technologie.

Ter illustratie van de beschikbare manoeuvreerruimte zij nog vermeld dat de emissiewaarden voor vrachtwagens van categorie EURO 3, die reeds in het productiestadium worden uitgerust met een katalysator en een roetfilter, nu al lager kunnen uitvallen dan de helft van de voor toekomstige vrachtwagens van categorie EURO 5 (die m.i.v. 2008 in het verkeer komen) geldende waarden¹.

Van belang is ook dat er in de toekomst nog aanzienlijke vorderingen zullen worden geboekt bij de verlaging van de uitstoot van niet alleen stikstofoxiden (NO_x), maar ook van koolwaterstoffen (HC), koolmonoxiden (CO) en deeltjes.

Uit de onderzoeksresultaten van het Europees Milieuagentschap² blijkt overigens duidelijk dat het luchtverontreinigingsprobleem voor dieselmotoren van vrachtwagens over enkele jaren grotendeels zal zijn opgelost.

Het probleem van de geluidshinder daarentegen kan gedeeltelijk door technische ingrepen worden opgevangen, maar zal nooit helemaal kunnen worden uitgeschakeld.

3. Dit laatste aspect, namelijk de verkeerscongestie en de aanwezigheid van zeer grote aantallen vrachtwagens op de trans-Alpijnse routes, kan in beginsel worden verholpen door de bouw van de "Brenner-basistunnel". Dit project moet zo snel mogelijk ter hand worden genomen. Maar zelfs door effectiever gebruik te maken van de bestaande spoorlijn zou een voorlopige oplossing van dit probleem een stuk naderbij kunnen worden gebracht.

De bestaande spoorlijn wordt namelijk veel te weinig benut; met de bestaande middelen zouden op korte termijn ca. 80 extra treinen per dag kunnen worden ingezet.

De rapporteur is dan ook zeer te spreken over de coördinerende werkzaamheden van de werkgroep, die is samengesteld uit delegaties van Duitsland, Oostenrijk en Italië, en belast is met de verbetering van het rendement van de bestaande spoorweginfrastructuur. Ter wille van de geloofwaardigheid moet hierbij op korte termijn echter wel enige vooruitgang worden geboekt.

4. Gezien de nauwe interrelatie tussen het ecopuntendossier en de kaderwetgeving inzake de tarifiering voor het gebruik van de infrastructuur, is de rapporteur van mening dat de Europese instellingen die bij de wetgevingsprocedure zijn betrokken, in dit specifieke geval ook de nodige verantwoordelijkheid op zich moeten nemen druk uit te oefenen om de inwerkingtreding van de kaderwetgeving inzake de tarifiering voor het gebruik van de infrastructuur te bewerkstelligen. Als deze wetgeving niet op 31 december in werking treedt, bestaat het gevaar van een vacuüm.

Conclusie

Met deze voorstellen wil de rapporteur de nagenoeg onontwarbare knoop die is ontstaan met betrekking tot het ecopuntensysteem helpen doorhakken. Te hopen valt dan ook dat deze voorstellen als grondslag zullen kunnen dienen voor een oplossing, waarbij ook rekening moet

¹ "Investigation of the feasibility of achieving euro V heavy-duty emission limits with advanced emission control systems" - Document uitgegeven door de Association for Emissions control by Catalyst (www.aece.be).

² Technical report nr. 74 - "National and central estimates for air emissions from road transport", beschikbaar op www.eea.eu.int.

worden gehouden met het feit dat in de Alpen meerdere burgerbewegingen zijn ontstaan die zich ten doel hebben gesteld een rem te zetten op de niet aflatende stroom vrachtwagens die de Alpen doorkruist. In dat verband zij overigens vermeld dat er een specifieke richtlijn op komst is met veiligheidsmaatregelen ter beperking van de capaciteit van de wegtunnels naar aanleiding van het zware ongeval dat zich in de Mont Blanc-tunnel heeft voorgedaan.

Duidelijk is ook dat het ecopuntensysteem dankzij de nieuwe infrastructuurvoorzieningen en de gebruikmaking van nieuwe technologie in de geschiedenis van het wegvervoer ook figuurlijk de rol van katalysator zal vervullen bij de praktische toepassing van nieuwe technologieën, hetgeen de milieusituatie in de Alpen maar ook in andere regio's duidelijk ten goede zal komen.

De hier gepresenteerde oplossing is slechts bedoeld als een overgangsformule naar een Europese oplossing, die de meeste bij dit project betrokken actoren voor ogen staat. Zij moet aldus worden beschouwd als de bijdrage van de EU, maar daarbij moeten vooral ook de betrokken landen op korte termijn een belangrijke inspanning leveren door meer werk te maken van de coördinatie van hun inspanningen om op korte termijn te komen tot een betere benutting van de spoorwegcapaciteit, die nog steeds te wensen overlaat.

Op middellange termijn dient zich via het Witboek inzake het wegvervoer een Europese oplossing aan, waarnaar in de inleiding bij dit verslag reeds is verwezen. Tegelijkertijd zal, naarmate de dieselmotorentechniek zich steeds verder ontwikkelt, de uitstoot van schadelijke gassen op den duur tot extreem lage niveaus kunnen dalen. Indien de nationale overheden hun eigen argumentatie op dit gebied serieus nemen, zouden zij zich actief moeten inzetten voor superschone motoren, zodat het onderscheid tussen vrachtwagens voor transit- en plaatselijk vervoer op den duur vanzelf zou moeten wegvallen. De overheid zou eveneens kunnen deelnemen aan tests op soms "gemanipuleerde" motoren waarvan de vervuiling groter is dan de normen voor de officiële categorie van deze motoren.

Maar zelfs deze factoren kunnen slechts als partiële aspecten fungeren van een oplossing die moet worden gezocht binnen een veel ruimere context, d.w.z. door gebruikmaking van andere manieren van vervoer, zoals reeds het geval is met het intermodaal vervoer, dat in de Alpen al een zeer belangrijke functie vervult, maar bijvoorbeeld ook bij de korte vaart (short sea shipping) en in andere vervoerstakken. In dat verband wil de rapporteur de Europese Commissie en de lidstaten verzoeken zich, geheel in overeenstemming met de wens van het Europees Parlement, in die zin te blijven inzetten, d.w.z. voor de invoering van een goed doordacht algemeen vervoersplan voor alle berggebieden.

BIJLAGE I

EURO-EMISSIENORMEN in gram per kilowattuur (g/kWH)

	NO _x	HC	CO	Deeltjes
EURO 0 (1988)	14,4	2,4	11,4	-----
EURO 1 (1992)	8,0	1,1	4,5	0,36
EURO 2 (1996)	7,0	1,1	4,0	0,15
EURO 3 (2000)	5,0	0,66	2,1	0,10
EURO 4 (2005)	3,5	0,46	1,5	0,02
EURO 5 (2008)	2,0	0,46	1,5	0,02

Zie COM(2000) 862def., blz. 17.

17 april 2002

ADVIES VAN DE COMMISSIE MILIEUBEHEER, VOLKSGEZONDHEID EN CONSUMENTENBELEID

aan de Commissie regionaal beleid, vervoer en toerisme

inzake het voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad tot invoering van een ecopuntensysteem voor vrachtwagens in transitio door Oostenrijk voor het jaar 2004 (COM(2001) 807 – C5-0699/2001 – 2001/0310(COD))

Rapporteur voor advies: Hans Kronberger

PROCEDUREVERLOOP

De Commissie milieubeheer, volksgezondheid en consumentenbeleid benoemde op haar vergadering van 22 januari 2002 Hans Kronberger tot rapporteur voor advies.

De commissie behandelde het ontwerpadvies op haar vergaderingen van 26 maart en 17 april 2002.

Op laatstgenoemde vergadering hechtte zij met 32 stemmen voor en 3 tegen bij 1 onthouding haar goedkeuring aan de hierna volgende amendementen.

Bij de stemming waren aanwezig: Caroline F. Jackson (voorzitter), Mauro Nobilia, Alexander de Roo, Anneli Hulthén (ondervoorzitters), Hans Kronberger (rapporteur voor advies), Per-Arne Arvidsson, María del Pilar Ayuso González, Hans Blokland, David Robert Bowe, Chris Davies, Avril Doyle, Marialiese Flemming, Laura González Álvarez, Françoise Grossetête, Cristina Gutiérrez Cortines, Marie Anne Isler Béguin, Hedwig Keppelhoff-Wiechert (verving John Bowis), Eija-Riitta Anneli Korhola, Bernd Lange, Giorgio Lisi (verving Martin Callanan), Jules Maaten, Minerva Melpomeni Malliori, Marit Paulsen, Encarnación Redondo Jiménez (verving Raffaele Costa), Dagmar Roth-Behrendt, Guido Sacconi, Giacomo Santini (verving Karl-Heinz Florenz), Karin Scheele, Horst Schnellhardt, Inger Schörling, Jonas Sjöstedt, Catherine Stihler, Robert William Sturdy (verving Cristina García-Orcoyen Tormo), Astrid Thors, Antonios Trakatellis en Kathleen Van Brempt.

BEKNOPTE MOTIVERING

De grote transitotrajecten in het Alpengebied lopen door bijzonder kwetsbare streken, die negatieve milieugevolgen ondervinden door het toenemende transitoverkeer. Uit studies blijkt dat hetzelfde verkeer in bergstreken een drie keer zo hoge NO_x-concentratie veroorzaakt als in vlakten. Daarnaast reageren ecosystemen in de Alpen bijzonder gevoelig op schadelijke stoffen in de lucht en op neergeslagen schadelijke stoffen. Een ecologisch intact Alpengebied biedt bescherming tegen sneeuw- en gesteentelawines en tegen erosie. De Alpenregio is een gebied dat voor geheel Europa van belang is in topografisch opzicht en qua klimaat, wateren, vegetatie, fauna, landschap en cultuur. Als aan die functie van de Alpen, in welke vorm dan ook, afbreuk wordt gedaan, kan dat rampzalige gevolgen voor geheel Europa hebben.

Vermindering van de milieuaantasting door het transitoverkeer was van doorslaggevend belang voor de totstandkoming van een ecopuntensysteem in Protocol nr. 9 van de Toetredingsakte, dat vervoer over de weg en per spoor alsmede het gecombineerd vervoer in Oostenrijk regelt en dat op 1 januari 1995 van kracht werd.

De bedoeling is dat met behulp van het in Protocol nr. 9 verankerde ecopuntensysteem de totale NO_x-uitstoot door vrachtwagens in het transitoverkeer door Oostenrijk in de periode 1 januari 1992 - 31 december 2003 met 60% wordt verlaagd. In het kader van dit systeem wordt elk jaar een beperkt aantal ecopunten volgens een bepaalde sleutel toegewezen totdat een vermindering van schadelijke stoffen van 60% is bereikt. Voor elke vrachtwagen in transitio door Oostenrijk moet een bepaald aantal ecopunten worden ontwaard, waarbij één ecopunt overeenkomt met de uitstoot van 1 gram NO_x/kWh door de desbetreffende vrachtwagen.

Overeenkomstig artikel 11, lid 4 van Protocol nr. 9 werd in opdracht van de Commissie en in samenwerking met het Europees Milieuagentschap een wetenschappelijke studie verricht om na te gaan in hoeverre het voor de verlaging van de milieuvervuiling vastgestelde streefcijfer werd gehaald. De Commissie komt in haar verslag COM(2000) 862, opgesteld met behulp van het Europees Milieuagentschap, tot de conclusie dat het in Protocol nr. 9 vastgelegde streefcijfer, namelijk een duurzame verlaging van de schadelijke stoffen van 60%, niet werd gehaald. Ook in een aanvullende studie van het Europees Milieuagentschap (Road freight transport and the environment in mountainous areas, Technical report No. 68) wordt geconstateerd dat dit doel niet werd bereikt. In werkelijkheid is de NO_x-uitstoot door vrachtwagens in transitio op de belangrijkste transitoroute, het Inntal-Brenner-traject, toegenomen. De gemiddelde jaarlijkse stikstofdioxideconcentratie ligt op bijna alle meetpunten in Tirol hoger dan de EU-luchtkwaliteitsnormen ter bescherming van de vegetatie. De EU-luchtkwaliteitsnormen voor de bescherming van de gezondheid van de mens worden zowel in de buurt van autosnelwegen als in stedelijke centra overschreden, zoals Commissie en Europees Milieuagentschap constateren. Door de enorme toename van het transitoverkeer sedert de invoering van het ecopuntensysteem is het, ondanks technische verbeteringen aan de voertuigen zelf, niet tot de gewenste verlaging van de totale uitstoot van schadelijke stoffen gekomen, zoals blijkt uit de studie van het Europees Milieuagentschap. De Commissie zelf stelt in haar Witboek "Het Europees vervoersbeleid tot het jaar 2010: Tijd om te kiezen" (COM(2001) 370) vast: "Ook bestaat het gevaar dat de kwaliteit van het leven van inwoners van Tirol en het gebied van de bovenloop van de Adige nog verder wordt aangetast door het onafgebroken en steeds verder toenemende vrachtverkeer". In de studie van het Europees Milieuagentschap wordt er verder van uitgegaan dat in het kader van de uitbreiding het transitoverkeer nog enorm zal toenemen evenals de aantasting van het milieu. In het kader van de EU-uitbreiding moeten derhalve ook de kandidaat-landen bij de verordening

worden betrokken om de milieudoelstellingen te kunnen verwezenlijken.

Technologische verbeteringen alleen zijn echter niet voldoende om de noodzakelijke beperking van de schadelijke stoffen te bereiken; extra maatregelen zijn nodig. De Europese Raad heeft op zijn bijeenkomst van 14/15 december in Laken de Commissie verzocht een voorstel voor te leggen tot verlenging van het ecopuntensysteem. Het hier behandelde Commissievoorstel behelst de invoering van een ecopuntensysteem voor vrachtwagens in transitio door Oostenrijk voor het jaar 2004, zij het zonder limiet voor het aantal transitoritten waarin de oorspronkelijke ecopuntenregeling met de 108%-clausule in Protocol nr. 9 voorziet. Bij een ecopuntenregeling zonder kwantitatieve limiet moet ervan worden uitgegaan dat het aantal transitoritten enorm zal toenemen en het doel van de verordening, namelijk een duurzame beperking van schadelijke stoffen, niet bereikt wordt. In het belang van een adequate bescherming van kwetsbare regio's, zoals het Alpengebied, en gezien het feit dat de VN het jaar 2002 tot Internationaal Jaar van de bergen heeft geproclameerd, moet de invoering van het oorspronkelijke ecopuntensysteem voor het jaar 2004 op zijn minst tot de overeengekomen beperking van de schadelijke stoffen op duurzame basis gegarandeerd zijn.

AMENDEMENTEN

De Commissie milieubeheer, volksgezondheid en consumentenbeleid verzoekt de ten principale bevoegde Commissie regionaal beleid, vervoer en toerisme onderstaande amendementen in haar verslag op te nemen:

Door de Commissie voorgestelde tekst¹

Amendementen van het Parlement

Amendement 1 Overweging 1

(1) In artikel 11, lid 2, onder a) van Protocol nr. 9 van de Akte betreffende de toetredingsvoorwaarden voor de Republiek Oostenrijk tot de Europese Unie wordt bepaald dat **het ecopuntensysteem op 31 december 2003 afloopt**.

(1) In artikel 11, lid 2, onder a) van Protocol nr. 9 van de Akte betreffende de toetredingsvoorwaarden voor de Republiek Oostenrijk tot de Europese Unie wordt bepaald dat **de totale NO_x-uitstoot door vrachtwagens in transitio op Oostenrijks grondgebied tussen 1 januari 1992 en 31 december 2003 met 60% verlaagd wordt. Dit doel is tot dusver niet bereikt, zoals het Europees Milieuagentschap in zijn wetenschappelijke studie overeenkomstig artikel 11, lid 4 van Protocol nr. 9 bevestigt**.

Motivering

Protocol nr. 9 behoort tot het acquis communautaire; de doelstelling ervan is tot dusver niet

¹ PB C

bereikt.

Amendement 2
Overweging 1 bis (nieuw)

(1 bis) De Europese Raad heeft op zijn bijeenkomst van 15 en 16 juni 2001 in Göteborg in paragraaf 29 van zijn conclusies bepaald dat een op duurzaam vervoer gericht beleid de toenemende verkeersvolumes en verkeerscongestie, geluidsoverlast en verontreiniging moet aanpakken en het gebruik van milieuvriendelijke transportmiddelen alsook het volledig incalculeren van sociale en milieukosten moet bevorderen. Daarnaast heeft de Raad er nota van genomen dat de Commissie een kader zal voorstellen om ervoor te zorgen dat de prijzen voor verschillende vervoerswijzen tegen 2004 een betere afspiegeling vormen van de kosten voor de samenleving.

Motivering

Duurzaamheid in de vervoerssector moet zonder hiaten gewaarborgd zijn. Met de invoering van het ecopuntensysteem voor 2004 wordt een overgangsregeling getroffen, zolang de nieuwe richtlijn inzake vervoersinfrastructuurkosten niet van kracht is, ten einde te waarborgen dat doelstellingen van een duurzame beperking van schadelijke stoffen gerealiseerd worden.

Amendement 3
Overweging 1 ter (nieuw)

(1 ter) Een groot gedeelte van het transitovervoer in Oostenrijk gaat door de bijzonder kwetsbare Alpenregio en brengt op grond van morfologische en meteorologische omstandigheden voor milieu en bevolking enorme verontreiniging door schadelijke stoffen en geluidsoverlast met zich mee, zoals de studie van het Europees Milieuagentschap (Road freight transport and the environment in mountainous areas, technical report nr. 68) bevestigt.

Motivering

Ecologisch gezien zijn de Alpen een bijzonder kwetsbaar gebied waarvoor speciale bescherming noodzakelijk is.

Amendement 4

Overweging 3 bis (nieuw)

(3 bis) Het Europees Milieuagentschap constateert dat als gevolg van de uitbreiding van de Europese Unie een enorme toename van het transitovervoer te verwachten valt. In het kader van de uitbreiding van de Europese Unie moet de verordening derhalve ook van toepassing zijn op de kandidaat-landen.

Motivering

Te verwachten valt dat de toename van het transitovervoer die met de uitbreiding van de Europese Unie voorspeld wordt, gepaard gaat met een toename van de uitstoot van schadelijke stoffen. Daarom moet de verordening ook van toepassing zijn op de toetredende kandidaat-landen.

Amendement 5

Overweging 3 ter (nieuw)

(3 ter) De Verenigde Naties hebben 2002 tot Internationaal Jaar van de bergen uitgeroepen en bevorderen de bescherming en het duurzaam gebruik van berggebieden om het welzijn van de bevolking in de bergen en lage streken te garanderen.

Motivering

Het Internationale Jaar van de bergen dient aanleiding te zijn voor de invoering van een ecopuntenregeling dat de Alpen optimale bescherming biedt.

Amendement 6

Overweging 3 quater (nieuw)

(3 quater) Het voorstel van de Commissie om de kwantitatieve beperking van transitoritten (108%-clausule) in Protocol nr. 9 te schrappen, is door de Milieucommissie van het Europees Parlement op 11 juli 2001 met algemene

stemmen verworpen.

Motivering

Spreekt voor zich.

Amendement 7
Overweging 3 quinquies (nieuw)

(3 quinquies) Het Europees Parlement heeft in zijn resolutie van 5 september 2001 de Commissie verzocht voor de periode vanaf 2004 een consistente vervoersbeleidsstrategie voor de gehele Alpenregio voor te leggen, waarbij met name met de ecologische vereisten van de Alpenregio ter dege rekening wordt gehouden.

Motivering

Spreekt voor zich.

Amendement 8
Overweging 3 sexies (nieuw)

(3 sexies) In de door de Europese Unie ondertekende overeenkomst inzake de bescherming van de Alpen (Alpenovereenkomst) is bepaald dat de verkeersdruk en de risico's op het gebied van het intra-alpine en transitverkeer verminderd moeten worden tot een voor mens, dier en plant en voor hun leefgebieden draaglijk niveau.

²***PB L 61 van 12.3.1996.***

Motivering

Bij de ecopuntenregeling voor 2004 moet met de Alpenovereenkomst rekening worden gehouden.

Amendement 9
Artikel 3, lid 2, letter b bis) (nieuw)

b bis) Indien het aantal transitoritten in een jaar het voor 1991 bepaalde referentieaantal met meer dan 8% overschrijdt, treft de Commissie, volgens

de procedure van artikel 5, passende maatregelen overeenkomstig bijlage 2, punt 2 bis(nieuw).

Motivering

Opneming van artikel 11, lid 2, letter c) uit Protocol nr. 9. Om een duurzame beperking van schadelijke stoffen te bereiken en zo de doelstellingen van Protocol nr. 9 te realiseren, moet naast technologische verbeteringen bij vrachtwagens ook in een kwantitatieve beperking van transitoritten worden voorzien, zoals dit ook is geregeld in de tot dusver vigerende ecopuntenregeling volgens Protocol nr. 9.

Amendement 10
Artikel 3, lid 3

3. In het geval dat het kadervoorstel voor de tarifiering van het infrastructuurgebruik niet wordt aangenomen, blijven de bepalingen van lid 2 een jaar lang gehandhaafd, en eventueel ten hoogste nog een tweede jaar.

3. In het geval dat het kadervoorstel voor de tarifiering van het infrastructuurgebruik niet wordt aangenomen **en een duurzame beperking van de NO_x-uitstoot door het vrachtwagentransitovervoer overeenkomstig de doelstelling van de transitoregeling niet is gewaarborgd**, blijven de bepalingen van lid 2 een jaar lang gehandhaafd, en eventueel ten hoogste nog een tweede jaar. **Wordt dit doel niet uiterlijk 31 december 2006 aan de hand van een duurzame en voor het milieu adequate regeling bereikt, stelt de Raad in het kader van de Gemeenschap maatregelen vast die een gelijkwaardige milieubescherming, met name in de vorm van een beperking van de milieuaantasting met 60%, garanderen.**

Motivering

Een duurzame beperking van schadelijke stoffen overeenkomstig Protocol nr. 9 moet gewaarborgd zijn.

Amendement 11
Bijlage I, laatste kolom, laatste regel

Ecopunten voor EU-15
9.422.488

Ecopunten voor EU-15
9.321.531

Motivering

In het belang van een duurzame beperking van schadelijke stoffen dient het volgens verordening 2012/2000 van de Raad (PB L 241 van 26.9.2000, blz. 18) berekende aantal ecopunten voor het

jaar 2003, namelijk 9.321.531, als basis te worden gebruikt voor het jaar 2004.

Amendement 12
Bijlage II, lid 2 bis (nieuw)

2 bis. Indien artikel 3, lid 2, onder b bis) van toepassing is, wordt het aantal ecopunten voor het volgende jaar als volgt vastgesteld: op basis van de kwartaalwaarden van de gemiddelde NO_x-uitstoot van vrachtwagens in het lopende jaar, berekend overeenkomstig punt 2 hierboven, wordt een extrapolatie gemaakt om het gemiddelde NO_x-niveau van vrachtwagens voor het volgende jaar te ramen. De geraamde waarde levert bij vermenigvuldiging met 0,0658 en met het aantal ecopunten voor 1991 als bedoeld in bijlage 4 van het Protocol nr. 9, het aantal ecopunten voor het betrokken jaar op.

Motivering

Opneming van punt 3 uit bijlage 5 van Protocol nr. 9.