

# EUROPEES PARLEMENT

2004



2009

---

*Zittingsdocument*

**A6-0014/2008**

29.1.2008

## **VERSLAG**

over een duurzaam Europees vervoersbeleid, rekening houdend met Europees energie- en milieubeleid  
(2007/2147(INI))

Commissie vervoer en toerisme

Rapporteur: Gabriele Albertini

## INHOUD

	<b>Blz.</b>
ONTWERPRESOLUTIE VAN HET EUROPEES PARLEMENT .....	3
TOELICHTING .....	11
ADVIES VAN DE COMMISSIE MILIEU, VOLKSGEZONDHEID EN VOEDSELVEILIGHEID .....	17
ADVIES VAN DE COMMISSIE INDUSTRIE, ONDERZOEK EN ENERGIE.....	21
UITSLAG VAN DE EINDSTEMMING IN DE COMMISSIE.....	26

## ONTWERPRESOLUTIE VAN HET EUROPEES PARLEMENT

### over een duurzaam Europees vervoersbeleid, rekening houdend met Europees energie- en milieubeleid (2007/2147(INI))

*Het Europees Parlement,*

- gezien de conclusies van het voorzitterschap na de Europese Raad van 8 en 9 maart 2007, in verband met de aanneming door de Europese Raad van een ‘actieplan van de Europese Raad (2007-2009)’, getiteld ‘Een energiebeleid voor Europa’ (7224/1/07),
- gezien de mededeling van de Commissie inzake een Europees havenbeleid (COM(2007)0616),
- gezien de mededeling van de Commissie aan de Raad en het Europees Parlement getiteld “Naar een spoorwegnet met voorrang voor goederenverkeer” (COM(2007)0608),
- gezien de mededeling van de Commissie, het ‘Actieplan Vrachtvervoerslogistiek’ (COM(2007)0607),
- gezien de mededeling van de Commissie getiteld “De EU-agenda op het gebied van goederenvervoer: versterking van de doeltreffendheid, integratie en duurzaamheid van het goederenvervoer in Europa” (COM(2007)0606),
- gezien het Groenboek van de Commissie ‘Een nieuwe stedelijke mobiliteitscultuur’ (COM(2007)0551),
- gezien het Groenboek van de Commissie over marktgebaseerde instrumenten voor milieu- en aanverwante doeleinden (COM(2007)0140),
- gezien de mededeling van de Commissie ‘Een concurrerend regelgevingskader voor de automobieliindustrie voor de 21e eeuw – Standpunt van de Commissie over het eindverslag van de CARS 21-groep op hoog niveau – Een bijdrage tot de strategie van de EU voor groei en werkgelegenheid’ (COM(2007)0022),
- gezien de mededeling van de Commissie getiteld ‘Resultaten van de herziening van de communautaire strategie om de CO<sub>2</sub>-uitstoot door personenauto’s en lichte bedrijfsvoertuigen verminderen’ (COM(2007)0019),
- gezien de mededeling van de Commissie getiteld ‘De wereldwijde klimaatverandering beperken tot 2 graden Celsius - Het beleid tot 2020 en daarna’ (COM(2007)0002),
- gezien met de mededeling van de Commissie getiteld ‘Een energiebeleid voor Europa’ (COM(2007)0001),
- gezien de mededeling van de Commissie getiteld ‘routekaart voor hernieuwbare energie - Hernieuwbare energiebronnen in de 21ste eeuw: een duurzame toekomst opbouwen’ (COM(2006)0848),

- gezien de mededeling van de Commissie getiteld ‘Voortgangsverslag inzake biobrandstoffen: Verslag over de vooruitgang die in de lidstaten van de Europese Unie met het gebruik van biobrandstoffen en andere hernieuwbare brandstoffen is geboekt’ (COM(2006)0845),
  - gezien de mededeling van de Commissie getiteld ‘Actieplan voor energie-efficiëntie - Het potentieel realiseren’ (COM(2006)0545),
  - gezien de mededeling van de Commissie getiteld ‘Europa duurzaam in beweging – Duurzame mobiliteit voor ons continent – Tussentijdse evaluatie van het Witboek over Vervoer 2001 van de Europese Commissie’ (COM(2006)0314),
  - gezien zijn resolutie van 24 oktober 2007 over de communautaire strategie om de CO<sub>2</sub> - uitstoot van personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen te verminderen<sup>1</sup>,
  - onder verwijzing naar zijn resolutie van 5 september 2007 over goederenlogistiek in Europa – sleutel tot duurzame mobiliteit<sup>2</sup>,
  - gezien zijn resolutie van 12 juli 2007 over "Europa duurzaam in beweging: duurzame mobiliteit voor ons continent"<sup>3</sup>,
  - gezien zijn standpunt in eerste lezing van 5 september 2006 over het voorstel voor een richtlijn van de Raad over belasting op personenwagens<sup>4</sup>,
  - gelet op richtlijn 2006/38/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 mei 2006 tot wijziging van Richtlijn 1999/62/EG betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan zware vrachtvoertuigen<sup>5</sup>,
  - gelet op richtlijn 1999/62/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 1999 betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan zware vrachtvoertuigen<sup>6</sup> (Eurovignet-richtlijn),
  - gelet op artikel 45 van zijn Reglement,
  - gezien het verslag van de Commissie vervoer en toerisme en met de meningen van de Commissie industrie, onderzoek en energie en de Commissie milieubeheer, volksgezondheid en voedselveiligheid (A6-0014/2008),
- A. overwegende dat duurzame ontwikkeling – een grensoverschrijdende doelstelling van de EU – voortdurende verbetering moet brengen in de levenskwaliteit en in het welzijn van onze planeet voor de generaties nu en in de toekomst,
- B. overwegende dat ongeveer een derde van het totale energieverbruik in de EU25 verband

<sup>1</sup> *Aangenomen teksten, PT\_TA(2007)0469.*

<sup>2</sup> *Aangenomen teksten, P6\_TA(2007)0375.*

<sup>3</sup> *Aangenomen teksten, P6\_TA(2007)0345.*

<sup>4</sup> PB C 305 E van 14.12.2006, blz. 85.

<sup>5</sup> PB L 157 van 9.6.2006, blz. 8.

<sup>6</sup> PB L 187, van 20.7.1999, blz. 42.

houdt met de transportsector uitgezonderd de scheepvaart en pijpleidingen, en daar het wegvervoer, dat goed is voor 83%, de vervoersmethode is die de grootste energievolumes verbruikt,

- C. overwegende dat de transportsector goed is voor 70% van de vraag naar olie in de EU 25; overwegende dat de sector voor 97% van zijn energietoevoer afhankelijk van fossiele brandstoffen, voor slechts 2% van elektriciteit (die grotendeels nucleair wordt gegenereerd), en voor slechts 1% van biobrandstoffen,
- D. overwegende dat de energie-efficiëntie van de verschillende transportmethodes aanzienlijk is verbeterd in de voorbije jaren en de CO<sub>2</sub>-emissies per kilometer op die manier aanzienlijk verminderd zijn, maar dat tegenover deze verbeteringen de gevolgen van de steeds groeiende vraag in de transportsector staan,
- E. overwegende dat de emissies in de gehele transportsector derhalve blijven stijgen: alleen al in 2005 was de transportsector verantwoordelijk voor 24,1% van alle broeikasgasemissies (CO<sub>2</sub>, CH<sub>4</sub>, N<sub>2</sub>O) in de EU 27 en volgens voorspellingen van de Commissie zal de vraag naar energie met minstens 30% stijgen vanaf nu tot in 2030,
- F. overwegende dat de schadelijke emissies afkomstig van het wegvervoer verminderd zijn dankzij technologische innovaties en de vele inspanningen van de motorindustrie; overwegende dat dit resultaat werd bereikt dankzij de invoering van katalysators, roetfilters en andere technologieën die in de loop van de voorbije 15 jaar hebben bijgedragen tot een vermindering met 30 tot 40 % van de uitstoot van NO<sub>x</sub> en vervuilende deeltjes; overwegende dat, ondanks deze verbeteringen, de doelstellingen rond de vermindering van de CO<sub>2</sub>-uitstoot voortvloeiend uit het vrijwillige akkoord van de motorfabrikanten slechts gedeeltelijk werden gehaald,
- G. overwegende dat 40% van de CO<sub>2</sub>-uitstoot afkomstig is van het stedelijk vervoer en 70% van andere vervuilende uitstoot van voertuigen en overwegende dat verkeersopstoppingen, vooral in de grote steden, een kostprijs van ongeveer 1% van het BBP met zich meebrengen voor de EU,
- H. overwegende dat 70% van de prioritaire trans-Europese vervoersprojecten die in 2004 zijn goedgekeurd, betrekking hebben op spoorweg- en scheepsvervoer, beide vervoerswijzen die worden aangemerkt als minder vervuilend,
- I. overwegende dat de EU zich er in de bovengenoemde Conclusies van het Voorzitterschap van de Europese Raad toe verbonden heeft de uitstoot van broeikasgassen op aanzienlijke en unilaterale wijze met minstens 20% te verminderen, vergeleken met de niveaus van 1990,
- 1. is ervan overtuigd dat mobiliteit één van de belangrijkste verwezenlijkingen en uitdagingen van de 20ste eeuw is en dat met duurzaam vervoer een redelijk evenwicht moet worden gevonden tussen verschillende en vaak botsende belangen bij het streven om mobiliteit, een basisrecht voor alle burgers, te verenigen met de betekenis van de transportsector in economisch opzicht en in werkgelegenheidstermen, de verantwoordelijkheid voor het lokale en mondiale milieu en het recht van burgers op veiligheid, levenskwaliteit en gezondheid;

2. wijst op het belang van de transportsector voor werkgelegenheid, groei en innovatie en beschouwt veilige en betaalbare gegarandeerde mobiliteit als een sine qua non van onze levensstijl; gelooft daarom - zonder af te doen aan het feit dat vanuit milieuoverwegingen prioriteit zou moeten worden gegeven aan de eisen van duurzame mobiliteit - dat burgers wellicht hun steun niet aan extreme maatregelen zullen geven<sup>1</sup>;
3. is van mening dat het, om te komen tot duurzaam transport in Europa op energie- en milieuvlak, noodzakelijk is een aantal elkaar ondersteunende en correctieve beleidslijnen te combineren, waarmee ervoor wordt gezorgd dat steeds meer belanghebbenden die de transportsector, het bestuur en de burger vertegenwoordigen bij de zaken worden betrokken; is ervan overtuigd dat enkel door het juiste geheel van maatregelen door te voeren, tegelijk de nadelige gevolgen van individuele acties verzacht kunnen worden en dat burgers kunnen worden overtuigd deze acties te aanvaarden;
4. vindt dat dit soort beleidscombinatie in het bijzonder rekening moet houden met het volgende:
  - (a) technologische ontwikkeling (maatregelen om de energie-efficiëntie te verhogen, nieuwe normen / regels voor motoren en brandstoffen, gebruik van nieuwe technologieën en alternatieve brandstoffen),
  - (b) marktgebaseerde instrumenten (heffingen/vervoerkosten op basis van milieu-impact of verkeersopstopping, fiscale stimuleringsmaatregelen, stelsel voor handel in emissierechten - ETS) die rekening houden met de specifieke kenmerken van de verschillende vervoerswijzen), en
  - (c) flankerende maatregelen om ervoor te zorgen dat vervoerswijzen en infrastructuur zo efficiënt mogelijk worden benut en om bedrijven en burgers aan te moedigen hun gedrag aan te passen;
5. wijst er opnieuw op dat de EU en de lidstaten hun inspanningen moeten concentreren op de sleutelementen van het systeem, met name:
  - (a) verkeersopstoppingen in de grote steden en stedelijke regio's, waar zich de meeste verplaatsingen voordoen,
  - (b) de hoofdverbindingswegen tussen de Europese steden, de routes waarlangs de meerderheid van de binnen- en buitenlandse handel van de EU komt, en
  - (c) milieugevoelige regio's (de Alpen, de Oostzee enz.);
6. vestigt de aandacht op zijn bovengenoemde resolutie<sup>2</sup> over de communautaire strategie om de CO<sub>2</sub>-uitstoot te verminderen ter ondersteuning van een wettelijk kader ter beperking van deze uitstoot tot 125 g CO<sub>2</sub>/km voor nieuwe auto's, wat moet worden bereikt via de invoering van technologische verbeteringen aan voertuigmotoren, en om een verdere vermindering van 10 g CO<sub>2</sub>/km te bewerkstelligen via andere technologische

---

<sup>1</sup> Zie 'Houdingen over kwesties in verband met het transportbeleid van de EU' Eurobarometer Flash Nr 206b, Transportbeleid EU.

<sup>2</sup> *Aangenomen teksten*, P6\_TA(2007)0469.

- verbeteringen en meer gebruik van biobrandstoffen;
7. blijft erbij dat marktgebaseerde instrumenten dusdanig moeten worden aangewend om voertuigen met laag brandstofverbruik en lage uitstoot te promoten; bijvoorbeeld gebruikmakend van belastingsuitzonderingen, hervorming van de accijnzen op motorvoertuigen, rekening houdend met vervuilende uitstoot en efficiëntie van brandstofverbruik, stimuli om sterk vervuilende voertuigen te vermijden en nieuwe auto's te kopen met een geringe uitstoot; vindt dit belangrijke maatregelen die de fabrikanten van motoren ook zouden helpen de kostprijs van de door het nieuwe wetgevend kader opgelegde verplichtingen in de hand te houden;
  8. dringt er daarom bij de Raad en bij de lidstaten op aan de vastberadenheid die werd getoond tijdens de vergadering van de Europese Raad van 8 en 9 maart 2007, ook nu aan de dag te leggen door
    - (a) het bovengenoemde voorstel voor een richtlijn over belastingen in verband met personenauto's te aanvaarden om de autogerelateerde belasting in verband te brengen met vervuilende uitstoot en met efficiënt brandstofverbruik, en
    - (b) niet langer te wachten om hun belastingssystemen zo aan te passen dat er belangrijker stimuli worden gegeven ten voordele van minder vervuilende auto's;
  9. bekrachtigt de vraag die door de Commissie werd gesteld in het bovenvermelde Groenboek over marktgebaseerde instrumenten voor milieu- en verwante beleidsdoeleinden, in verband met de optie om een coördinatieprocedure te gebruiken en ervaring en goede praktijken uit te wisselen om zo, terwijl er wordt gezorgd voor een actiever toezicht, nationale hervormingen van transportbelastingssystemen en milieubelasting te promoten; roept de Commissie op stappen te ondernemen om dat doel te verwezenlijken;
  10. roept de Raad en de lidstaten op meer te investeren in infrastructuur en intelligente transportsystemen (ITS), meer bepaald teneinde
    - (a) de voorrangprojecten van het trans-Europese netwerk zo snel mogelijk te voltooien, omdat zij van levensbelang zijn voor de vrachtvervoerslogistiek en voor een duurzaam Europees transportbeleid;
    - (b) verkeersopstopping in stedelijke regio's en op de verbindingswegen in gevoelige regio's aan te pakken;
    - (c) het intermodale vervoer te verbeteren;
  11. dringt er bij de Commissie op aan uiterlijk juni 2008 een begrijpelijk en transparant algemeen toepasselijk model in te dienen voor de beoordeling van de externe kosten van alle transportmiddelen, waarop de toekomstige berekening van de te betalen kosten voor het gebruik van infrastructuur kan worden gebaseerd; merkt op dat dit model conform richtlijn 2006/38/EG vergezeld dient te gaan van een analyse van de gevolgen van de doorberekening van externe kosten voor alle soorten van vervoer en een strategie voor een stapsgewijze toepassing van het model voor alle soorten van vervoer; verwacht van

de Commissie om naast bovenstaand initiatief met wetgevingsvoorstellen te komen, te beginnen met de herziening van de "Eurovignet"-richtlijn;

12. is ervan overtuigd dat het probleem van verkeersopstopping in de steden, die verantwoordelijk is voor 40% van de CO<sub>2</sub>-uitstoot en voor 70% van andere vervuilende uitstoot van voertuigen ambitieuzer moet worden aangepakt, zonder daarbij het subsidiariteitsbeginsel aan te tasten, en wel door toepassing van een samenwerkings- en coördinatiestrategie voor heel Europa;
13. roept de Commissie en de lidstaten op te onderzoeken in hoeverre de vervoersinfrastructuur en de daarvoor geldende tarieven de stedelijke ontwikkeling en de toekomstige vraag naar vervoersdiensten beïnvloeden;
14. is van mening dat een effectief stedelijk mobiliteitsbeleid rekening moet houden met zowel personen- als vrachtvervoer en derhalve gebaseerd moet zijn op een zo goed mogelijk geïntegreerde benadering, waarbij voor elk probleem de beste oplossingen worden samengebracht; gelooft sterk dat stedelijke regio's economisch een sterk potentieel hebben om beleid te vormen dat tot het kiezen van andere vervoerswijzen moet leiden ten behoeve van het openbaar vervoer, wandelen en fietsen, en om een nieuwe benadering van stedelijke logistiek te ontwikkelen; vindt het daarom noodzakelijk zich te concentreren op technologische innovatie (meer gebruik van Intelligente Transportsystemen (ITS)), betere exploitatie van bestaande infrastructuur, vooral door middel van maatregelen rond vraagbeheersing (congestieheffing en heffing op het gebruik van wegen), en innovatieve oplossingen voor een optimaal gebruik van de eigen auto, zoals autodelen, carpooling en thuiswerkregelingen;
15. wijst op het belang van lichte maatregelen om de doelstelling van duurzamer transport te bereiken en vindt het belangrijk dat burgers goed geïnformeerd beslissingen nemen over transportmiddelen en over hun rijgedrag; roept op tot betere consumenteninformatie en tot meer actieve educatieve en promotiecampagnes ter ondersteuning van duurzamere vervoersmiddelen of -modellen;
16. is van oordeel dat spoorwegvervoer – een wijze van vervoer met een relatief laag energieverbruik en een relatief lage CO<sub>2</sub>-uitstoot (vooral omdat het gebruik maakt van nucleair opgewekte elektriciteit) – een groot ongebruikt potentieel biedt, niet alleen op het gebied van de goederenvervoerslogistiek, maar ook wat het passagiersvervoer over korte en middellange trajecten betreft;
17. roept de Commissie, de lidstaten en de spoorwegsector op om:
  - (a) zo snel mogelijk één Europese spoorwegregio of spoorwegmarkt te voltooien,
  - (b) met het oog daarop, de technische hindernissen uit de weg te ruimen en te evolueren in de richting van één Europees beheersysteem voor spoorwegvervoer (ERTMS) en op elkaar aansluitende oplossingen, en
  - (c) de dienstverlening voor het goederen- en passagiersvervoer en de kwaliteit van de dienstverlening te verbeteren;



18. vindt dat, hoewel luchtvaartmaatschappijen hun brandstofverbruik in de afgelopen tien jaar met 1 tot 2% per passagier en per kilometer hebben verminderd en hoewel de geluidsemissies aanzienlijk zijn beperkt, de totale milieugevolgen van de burgerluchtvaart zijn toegenomen ten gevolge van de aanzienlijke expansie van het verkeer; roept er daarom toe op om:
- (a) het luchtvervoer in het ETS op te nemen en meer gebruik te maken van de nieuwe generatie van het Europese beheerssysteem voor het luchtverkeer (SESAR);
  - (b) op luchthavens gedifferentieerde, aan de veroorzaakte emissies gekoppelde start- en landingsheffingen in te voeren;
  - (c) het '*Clean Sky – a Joint Technology Initiative*' in te voeren, dat zich richt op de beperking van CO<sub>2</sub>- en NO<sub>x</sub>-emissies en geluidsoverlast;
  - (d) een einde te maken aan de versnippering van het Europese luchtruim door spoedige invoering van één Europees luchtruim in de ware zin des woords;
  - (e) praktische stappen te ondernemen om de congesties op luchthavens te verlichten; en
  - (f) te zorgen voor betere co-modale en logistieke integratie van luchthavens, zodat deze beter op de spoorwegen aansluiten;
19. constateert dat de uitstoot van de scheepvaart voortdurend toeneemt en beveelt in het bijzonder aan:
- (a) de uitstoot aan CO<sub>2</sub>, SO<sub>2</sub>, stikstofdioxide, en andere emissies van schepen te verminderen;
  - (b) te beginnen met het gebruik van hernieuwbare energiebronnen zoals zonne- en windenergie, en deze toepassingen aan te moedigen,
  - (c) voor anker liggende schepen vanaf het land van brandstof te voorzien,
  - (d) het gebruik van de handel in emissierechten ter beteugeling van de emissies van de zeevaart als een zorgvuldig te bestuderen mogelijkheid<sup>1</sup> te benaderen, zonder daarbij echter deze wijze van vervoer, die samen met de binnenvaart de meest milieuvriendelijke vervoerssector is, te benadelen en evenmin andere vervoerswijzen, die het milieu zwaarder belasten, te bevoordelen; en
  - (e) tot overeenstemming te komen over een geïntegreerd Europees rivierenbeleid, op grond waarvan het Europees Parlement voorstander is van initiatieven als NAIADES (An Integrated European Action Programme for Inland Waterway Transport), die gericht zijn op een verdere verbetering van de binnenvaart en de milieuprestaties van deze wijze van vervoer;

---

<sup>1</sup> Zie Richtlijn 2003/87/EG van het Europees Parlement en van de Raad van 13 oktober 2003 tot vaststelling van een regeling voor de handel in broeikasgasemissierechten binnen de Gemeenschap en tot wijziging van Richtlijn 96/61/EG (PB L 275, 25.10.2003, blz. 32).

20. roept de Commissie en de lidstaten op te investeren in de modernisering van de havenfaciliteiten voor zowel de Europese zee- als binnenhavens teneinde zo een snelle overslag van goederen en passagiers van het ene vervoerssysteem naar het andere mogelijk te maken, hetgeen weer zorgt voor een reductie van het energieverbruik op vervoersgebied;
21. vindt het van essentieel belang de logistiek, laadfactoren in het vrachtvervoer en intermodaal transport te verbeteren, is er daarom voorstander van de interne markt wat vervoer betreft te vervolledigen en dringt er bij de Commissie op aan haar bovenvermelde actieplan voor vrachtvervoerslogistiek in Europa zo snel mogelijk verder uit te bouwen, met bijzondere aandacht voor de ontwikkeling van het concept van “groene corridors”;
22. roept de Commissie en de lidstaten op meer te investeren in onderzoek op het gebied van vervoer, opdat vervoerswijzen kunnen worden ontwikkeld die efficiënter met energie omspringen en voor een geringere CO<sub>2</sub>-uitstoot zorgen; wenst dat de Commissie bij de in 2009 plaatsvindende herziening van het meerjarige financiële kader de totale financiële steun aan onderzoek en ontwikkeling op het gebied van milieu, energie en vervoer aanzienlijk verhoogt;
23. steunt de Commissie in haar initiatieven om een effectievere koppeling tussen duurzaam vervoer en toerisme tot stand te brengen en daarbij het gebruik van milieuvriendelijker vervoerswijzen te stimuleren, bijvoorbeeld het combineren van het gebruik van het openbaar vervoer met fietsen;
24. verzoekt zijn Voorzitter deze resolutie te doen toekomen aan de Raad, de Commissie en aan de regeringen en parlementen van de lidstaten .

## TOELICHTING

De transportsector wordt geconfronteerd met een uitdaging zonder weerga, die het resultaat is van de steeds groeiende vraag, de angsten over de toevoer van fossiele brandstoffen in de wereld, de toenemende opstoppingen die het stadsverkeer en de verkeersassen tussen steden aantasten en, tot slot, de schadelijke gevolgen ervan op het milieu, de menselijke gezondheid en de klimaatwijziging.

In het licht van het huidige debat, zowel op Europees niveau als elders, en van de verschillende mededelingen en voorstellen van de Commissie die erop gericht waren het Europees transport duurzamer te maken op het vlak van milieu en energie, is uw rapporteur ervan overtuigd dat de sector een antwoord zal moeten bieden op vergaande en veelomvattende opgelegde regels.

Want dit is wat er van de transportsector wordt gevraagd: de uitstoot van de verschillende vervoersmiddelen verminderen, zich losmaken van de bijna volledige afhankelijkheid van fossiele brandstoffen; meer onderzoek voeren naar hernieuwbare energievormen en nieuwe normen invoeren voor de resulterende nieuwe motoren en energiebronnen; investeren in nieuwe of gemoderniseerde infrastructuur – eerst en vooral de trans-Europese netwerken – en intelligente transportsystemen; een nieuwe vorm geven aan onze steden volgens regels die de stedelijke mobiliteit bevorderen, een ‘eerlijke’ prijs bieden voor transport onder de vorm van tol en heffingen, en de mogelijkheden om af te wisselen tussen vervoersmiddelen en de onderlinge aansluitbaarheid verbeteren. Deze opgelegde regels hebben uw rapporteur ertoe aangezet volgende vragen te stellen: waar beginnen we? Wat zijn de meest veelbelovende maatregelen? Beschikken we voor dit alles over het nodige geld? Zit er dankzij deze maatregelen een consensus in voor het grote publiek?

Uw rapporteur vindt dat de enige behoorlijke manier waarop de uitdaging kan worden aangegaan, een weloverwogen beleidscombinatie is. Gespecialiseerde verslagen en verschillende recente studies toonden aan dat als de transportemissies aanzienlijk worden verminderd, er een reeks elkaar ondersteunende en correctieve beleidslijnen zal moeten worden gecombineerd, wat de betrokkenheid van steeds meer belanghebbenden van de sector zal inhouden.

Uw rapporteur vindt dat om de broeikasgassen, energieverbruik en luchtvervuiling veroorzaakt door het Europees transport te verminderen, de individuele beleidslijnen moeten worden gecombineerd en op elkaar afgestemd om zo een beleidscombinatie te krijgen die alle vervoersmiddelen omvat en die zeer ambitieuze doelstellingen voor brandstofefficiëntie vooropstelt, hogere normen voor wagens en brandstoffen, een beperking van de vraag naar weg- en luchtvervoer, wat via een prijsbeleid moet worden ingevoerd, en tot slot wijzigingen aan de logistiek en aan het gedrag van burgers.

Deze benadering steunt voornamelijk op drie pijlers: technologische innovaties (nieuwe technologieën en alternatieve brandstoffen), prijszetting (hervorming van het belastingssysteem in de transportsector om zo ook rekening te houden met de milieu-impact, het Eurovignet en de belasting op fossiele brandstoffen zijn hier goede voorbeelden van), en

flankerende maatregelen om het gebruik van wagens en infrastructuur te optimaliseren en om burgers aan te moedigen hun gewoontes te veranderen.

Voor wat betreft de eerste pijler zijn er vrij recent voorstellen gedaan, die uitgebreid besproken waren, in verband met technologische verbeteringen aan zowel motoren als brandstoffen. De consensus is dat investeringen in technologische ontwikkeling de grootste kostenefficiëntie met zich meebrengt. Daarom is het correct om nieuwe motor- en brandstofnormen voor te stellen. Echter, als we willen vermijden dat de industrie en de burgers het merendeel van de investeringskost dragen, dan moeten we streven naar een geïntegreerde aanpak, met name een combinatie van elkaar ondersteunende en correctieve beleidslijnen die parallel worden doorgevoerd en waarbij steeds meer belanghebbenden betrokken zullen zijn. Dit soort geïntegreerde benadering moet alle mogelijkheden voor het verminderen van CO<sub>2</sub>-uitstoot omvatten, zoals infrastructuur, consumentengedrag, biobrandstoffen en voertuigtechnologie.

De lidstaten worden ertoe opgeroepen het nodige te doen om deze uitdaging (tweede pijler) aan te gaan. De recente Europese wetsvoorstellen die erop gericht zijn de emissies te verminderen en duurzame mobiliteit te promoten moet hand in hand gaan met constructieve maatregelen door de verschillende landen in verband met belastingshervormingen, milieustimuli en investeringen in infrastructuur. Helaas blijkt dat lidstaten zich enigszins afkerig opstellen om actie te ondernemen of dat ze er in ieder geval niet de ambitie toe hebben.

Met betrekking tot het derde punt, infrastructuur, blijft de nadruk liggen op projecten rond wegvervoer ten koste van projecten rond spoorwegvervoer. De voltooiing van de trans-Europese netwerken is nog niet voor morgen en de EU levert slechts een minimale bijdrage vergeleken met de last die door de verschillende lidstaten moet worden gedragen. Daarom moeten zij ertoe worden opgeroepen hun uiterste best te doen om te vermijden dat de hele operatie en de '*raison d'être*' van het TEN-T netwerk gevaar lopen.

Wat het gebruik van infrastructuur betreft, is de meest dringende nood een algemeen toepasbaar model neer te leggen om de externe kosten voor alle transportwijzen te beoordelen, zodat er in de toekomst een voorstel kan worden gedaan om ze te innen.

Ook moet er aandacht worden besteed aan de rol van 'intelligente' transportsystemen, die aanzienlijk moeten worden versterkt, niet alleen door de installatie van intelligente verkeerslichten, maar ook via de nodige en meer vergaande hervorming van het transportsysteem en door marktgebaseerde maatregelen te nemen met het oog op het verschuiven van de vraag in de richting van duurzamere transportmodellen of -wijzen.

Uw rapporteur gelooft sterk dat het vergeefs zou zijn te trachten alle aspecten in één keer te dekken; de inspanningen moeten in de plaats daarvan worden geconcentreerd op die onderdelen van het systeem die het meest waarschijnlijk alles zullen beïnvloeden, namelijk opstoppingen in verstedelijkte regio's en grote steden, de grootste Europese verkeersassen tussen de steden, en milieugevoelige regio's.

De beleidslijnen om de luchtkwaliteit te verbeteren, moeten eerst en vooral gericht zijn op de verstedelijkte regio's en grote steden en op regio's die bijzonder gevoelig zijn vanuit milieustandpunt, waar de invloed zeer vergaand kan zijn. Gezien CO<sub>2</sub>- en broeikasgasemissies

in het algemeen nauw verwant zijn met de gehele vraag in de transportsector, zullen de betreffende beleidslijnen eerst moeten worden gericht op verstedelijkte regio's en op de belangrijkste verkeersassen tussen de steden.

Ook in dit geval vindt uw rapporteur het beter voorrang te geven aan maatregelen die wellicht een effect zullen hebben op korte termijn, waarbij er wordt getracht het gebruik van de bestaande vervoersnetwerken te maximaliseren en te verbeteren door

- (a) de brandstofefficiëntie van alle transportmiddelen te verhogen;
- (b) de prijzen zo aan te passen dat burgers, of het nu gaat om passagiers- of vrachtvervoer, geconfronteerd worden met de volledige prijs van ritten en met de gevolgen van hun beslissingen;
- (c) innoverende maatregelen te nemen op basis van het emissiehandelssysteem;
- (d) een beleid te voeren dat mensen er toe aanzet af te wisselen tussen openbaar vervoer, fietsen en wandelen in de stedelijke regio's; en initiatieven te nemen, vooral dan in verband met de prijszetting onder de vorm van lichte maatregelen, die erop gericht zijn minder vervoer via de weg en meer via de spoorweg te laten verlopen;
- (e) het wegvervoer efficiënter te organiseren;
- (f) weggebruikers aan te moedigen zich meer verantwoordelijk te gedragen;
- (g) gebruik te maken van vervoer over land volgens een geïntegreerde aanpak en het ook zo te organiseren.

Tot slot is uw rapporteur ervan overtuigd dat er aan stedelijke mobiliteit en vooral aan het probleem van opstopping in de steden, dat verantwoordelijk is voor 40% van de CO<sub>2</sub>-uitstoot en voor 70% van andere vervuilende emissies van voertuigen, bijzondere aandacht moet worden besteed. Ondanks de complexiteit van de daarmee verwante problemen (opstopping, ongevallen, vervuiling, geluid, het feit dat openbaar vervoer vaak niet erg competitief is, reistijden enz.) en het feit dat er nog een lange weg af te leggen is om van efficiënte en duurzame planning van stedelijk vervoer een realiteit te maken, gelooft hij dat stedelijke regio's economisch een sterk potentieel hebben om af te wisselen tussen de verschillende vervoerswijzen en om een vraagbeheersingsbeleid te voeren (congestieheffing en heffing op het gebruik van wegen). Deze acties zouden omkeerbaar gemaakt kunnen worden en moeten in de loop der tijd herzien kunnen worden zodat bijvoorbeeld de maatregelen om het gebruik van meer vervuilende vervoersmiddelen te ontraden, geleidelijk kunnen worden opgedreven wanneer er meer alternatieve vervoersmiddelen beschikbaar worden. Ook moet er toezicht zijn op de invloed van maatregelen en moeten de bevindingen gepubliceerd worden om zo goede praktijken te kunnen uitwisselen. Op Europees niveau kan er heel wat gebeuren om die richting uit te gaan. Een voorbeeld: heffing op het gebruik van wegen in Londen. Het feit dat dit beleid zo uitvoerig besproken, begeleid en geëvalueerd is, heeft andere steden er niet alleen toe aangezet het op te volgen, maar het heeft vooral geleid tot voortdurende verbeteringen aan het systeem als dusdanig. Deze ervaring kan een voorbeeld zijn voor andere steden in de zin dat het hen kan helpen te begrijpen wat er moet gebeuren om de efficiëntie te verbeteren, welke factoren nodig zijn om succes te boeken, hoe problemen van algemene

aanvaarding kunnen worden vermeden en vooral wat er nodig is om verder te gaan dan het pioniersstadium dat een nieuw beleid meestal met zich meebrengt.

## Policy clusters and measures

Policy clusters	Measures	Descriptions
<b>Technological improvement (vehicles and fuels)</b>	Reduction of CO <sub>2</sub> emissions and fuel consumption	Compulsory targets for CO <sub>2</sub> emissions of cars (120g/km) and vans (175 g/km) by 2012, also through Emission Trading Schemes for car manufacturers
	Increase efficiency in automotive sector	Reduction of vehicle weight and resistance factors; efficiency requirements automobile air conditioning system
	Labelling scheme for tyres	Standards to measure tyre rolling resistance 2008
	Labelling scheme of car fuels	New CO <sub>2</sub> labelling scheme for amended car fuels efficiency directive (1999/94EC)
	R&D on efficient vehicles	Support of project to develop more efficient vehicles
	Improved fuels	Development of the second generation of biofuels and alternative fuels able to reduce CO <sub>2</sub> and air pollution emissions
<b>Pricing and taxation</b>	Road vehicles taxation reform	Passenger cars taxes linked to CO <sub>2</sub> emission levels Fiscal incentives to encourage the cleanest LDV classes Inclusion of land transport in CO <sub>2</sub> emissions trading
	Pricing Interurban Roads	Application of "Eurovignette" Directive (1999/62) and its amended version (Directive 2006/38/EC) Attention to congested corridor and sensible areas (i.e. Alpine region) Internalisation of external costs of transport
	Road pricing in urban areas	Congestion pricing, value pricing, road tolls and HOV lanes
	Tradable mobility credits	Tradable permit schemes among car drivers in urban areas
<b>Long distance travel (passengers and freight)</b>	Rail interoperability	Improving the seamless movement of trains across Europe, both on High Speed and conventional rail networks
	Harmonised regulation systems	Provide fair competition of rail operators across EU
	Rail efficiency	Increase technical unit efficiency of rail
	Rail passenger services quality	Stimulating rail usage by increasing the quality (rolling stock, ICT, ticketing, etc.)
	Intermodal facility for passengers	Develop service integration by mode (train, air, maritime, road) and trip (long/short distance)
	Intermodal facility for freight	Intermodal loading units and freight integrators. Freight facility incentives to offset the capital costs of providing rail freight handling and operating facilities
	Rail capacity	Improve rail capacity by using advantage technology in key corridors (metropolitan areas) and rail bottlenecks

<b>Policy clusters</b>	<b>Measures</b>	<b>Descriptions</b>
<b>Liveable cities</b>	Improve public transport services	Systems providing high quality PT service and convenient Light Rail Transit on urban corridors
	Regulation incentive effectiveness	Policy changes to encourage transport service competition, innovation and efficiency
	Park&Ride facilities and access to PT	Providing convenient parking at transit and rideshare stations
	Walking and cycle facilities	Strategies for improving bicycle transport and walking conditions
	Transport Demand Management	Develop car sharing and car pooling services as a substitute for private vehicle ownership and encourage ridesharing Commuting and school travel planning that encourage more efficient transport mode (shift from car to public transport and environmental mode)
	Integrated planning	Land use, environmental and transport integration, reduction of urban sprawl, encourage the LEZ (Low Emission Zone)
<b>ICT (Information Communication Technology)</b>	Real time and pre-trip information	Real time road traffic and PT travel information; travel planning systems to optimise use of combined modes of transport
	Teleworking / teleconferencing	Use of telecommunications as a substitute for business and commuter travels
	Telebanking / teleshopping	Use of telecommunications as a substitute for physical travel
	Research and Development	Application and technology including Galileo programme
<b>Eco-friendly behaviour</b>	Eco-driving	Strategies for improving driving behaviour, energy-efficiency and traffic safety among drivers
	De-marketing of car	Campaign to de-market cars to change public attitudes and develop environmental certification (ecolabels)
<b>Logistics</b>	Logistic management (integrated supply chain)	Strategies to improve the efficiency of freight transport and storage
	City logistics (freight distribution centres and regulation)	Strategies to improve the efficiency of freight distribution in urban areas
	Increased load factor	Strategies to optimise the load capacity of freight vehicles
<b>Air and Maritime</b>	Operation rules for ports	Rules on pilotage, cargo handling, stevedoring
	Marco Polo Programme	Modal shift, catalyst and common learning actions
	Vessel traffic monitoring	Monitoring System to prevent illegal discharges at sea and help in recognise ships and their environmental performances
	Single European sky	Management of air traffic and thereby facilitate further cost reductions and demand growth
	Environmentally differentiated charges at terminals	Differentiate terminal fees and charges according to the level of pollutants emitted/discharged and noise produced mainly by ships and aircrafts

Source: TRT, 2007.



22.11.2007

## **ADVIES VAN DE COMMISSIE MILIEU, VOLKSGEZONDHEID EN VOEDSELVEILIGHEID**

aan de Commissie vervoer en toerisme

inzake een duurzaam Europees vervoersbeleid, rekening houdend met Europees energie- en milieubeleid  
(2007/2147(INI))

Rapporteur voor advies: Edite Estrela

### **SUGGESTIES**

De Commissie milieu, volksgezondheid en voedselveiligheid verzoekt de ten principale bevoegde Commissie vervoer en toerisme onderstaande suggesties in haar ontwerpresolutie op te nemen:

1. maakt zich ernstige zorgen over de stijging van de uitstoot van broeikasgassen door het vervoer, welke in de periode 1995-2005 met 32,1% toenam, terwijl de uitstoot in andere sectoren met 9,5 % afnam; wijst er in het bijzonder op dat de uitstoot door de internationale luchtvaart en scheepvaart (die beide niet onder het Protocol van Kyoto vallen) in dezelfde periode met respectievelijk 90 en 50% toenam en in 2005 verantwoordelijk was voor 23% van alle uitstoot door het vervoer, en voor 6,3% van de totale uitstoot<sup>1</sup>;
2. steunt het thans lopende wetgevingsproces met betrekking tot de opname van de luchtvaart in het EU-systeem voor emissiehandel en de voorbereiding van een soortgelijke wetgeving voor de maritieme sector; wijst er echter op dat maritiem vervoer (samen met de binnenscheepvaart) de meest milieuvriendelijke vervoerssector is en dat deze vervoerswijze geen nadeel mag ondervinden van de eventuele opzet van een systeem voor emissiehandel noch mogen andere vervoerswijzen, die het milieu zwaarder belasten, worden bevoordeeld;
3. verzoekt de Commissie om een grondige beoordeling uit te voeren van de technische en economische haalbaarheid alsmede van de gevolgen voor het milieu van het gebruik van

---

<sup>1</sup> <http://reports.eea.europa.eu>.

alternatieve brandstoffen voor het luchtvervoer en het vervoer over zee en over de binnenwateren, waarmee de energie-efficiëntie van deze vervoerswijzen verbeterd kan worden;

4. is van mening dat de kosten die gerelateerd zijn aan de infrastructuur, de uitstoot van broeikasgassen, ongelukken en geluidsoverlast doorberekend dienen te worden in de vervoerskosten om zo de gebruikers aan te sporen te kiezen voor duurzamere alternatieven; herinnert de Commissie eraan dat zij krachtens richtlijn 2006/38/EG uiterlijk op 10 juni 2008 een algemeen toepasbaar, doorzichtig en begrijpelijk model voor de beoordeling van alle externe kosten moet indienen, dat dient als grondslag voor de berekening van infrastructuurheffingen in de toekomst;
5. wijst er met nadruk op dat de EU steun dient te verlenen aan de uitvoering van projecten met een hoge prioriteit in het kader van de Trans-Europese netwerken, met inbegrip van het Europees beheersysteem voor spoorwegverkeer (European Rail Traffic Management System - ERTMS), en passende richtsnoeren dient uit te werken voor overheidssteun in de spoorwegsector; stelt vast dat het, om aan de verplichtingen te voldoen en de doelstellingen van de EU met betrekking tot het Protocol van Kyoto te halen, van cruciaal belang is om zowel een kwantitatieve als een kwalitatieve uitbreiding en groei te bewerkstelligen van financiële en andersoortige steun, alsmede van de mechanismen en het beleid ter bevordering van een aanhoudende omschakeling naar deze vervoerswijze voor zowel passagiers als goederen in alle lidstaten;
6. stelt voor dat een kader wordt vastgesteld ter bevordering van het duurzame karakter van het spoorwegvervoer, door middel van een dynamischer milieubeleid dat bijvoorbeeld het gebruik van elektriciteit afkomstig van hernieuwbare bronnen zal bevorderen;
7. benadrukt het belang van de tenuitvoerlegging van nationale actieplannen ter bevordering van de vraag van consumenten naar vervoerswijzen die een lagere uitstoot veroorzaken, zoals voorgesteld in haar verordening van 24 oktober 2007 over de communautaire strategie om de CO<sub>2</sub>-uitstoot van personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen te verminderen<sup>1</sup>; verzoekt de Commissie met klem om deze suggestie op te nemen in een eventuele toekomstige Europese strategie voor een duurzaam vervoer;
8. benadrukt dat het mogelijk maken van het gebruik van biobrandstoffen slechts als een aanvullende maatregel kan worden beschouwd, en dat slechts een combinatie van maatregelen, zoals een omschakeling naar effectievere vervoerswijzen, een verhoogde brandstofefficiëntie van voertuigen, transportbesparing, een betere logistiek, de implementatie van intelligente systemen voor het beheer van weg- en luchtvervoer, en fiscale prikkels garanties kan bieden voor een duurzaam vervoersysteem voor toekomstige generaties;
9. stelt vast dat het bevorderen van veilige, milieuvriendelijke, efficiënte en betaalbare openbare vervoerssystemen en systemen voor goederenvervoer per spoor en te water,

---

<sup>1</sup> P6\_TA-PROV(2007)0469.

alsmede carpooling en gedeeld autogebruik, en de intensieve bevordering van niet-gemotoriseerd vervoer, met daarbij een overeenkomstig beleid om de totale vraag naar gemotoriseerd vervoer terug te dringen, belangrijke stappen zijn naar reductie van de negatieve milieugevolgen van het vervoer; verzoekt de Commissie en de lidstaten met klem om stedelijke mobiliteitsplannen verplicht te stellen, met daarin speciale maatregelen ter vergemakkelijking en bevordering van het gebruik van fietsen en andere milieuvriendelijke vervoerswijzen, en om deze plannen in alle steden van de EU te introduceren;

10. verzoekt de lidstaten om informatie- en voorlichtingscampagnes te stimuleren, met name campagnes die gericht zijn op de jongere generatie, met als doel om, als centraal onderdeel van een ambitieuze langetermijnstrategie voor duurzaam vervoer, concrete veranderingen teweeg te brengen in de gedragspatronen van deze groep;
11. benadrukt de noodzaak om voor auto's ambitieuze en bindende limieten voor de CO<sub>2</sub>-uitstoot vast te stellen en ervoor te zorgen dat er zuinigere modellen komen die voor alle consumenten betaalbaar zijn, en de zorgvuldige en duurzame productie van niet-fossiele brandstoffen uit biomassa, die, met gebruikmaking van de meest efficiënte methoden, aanzienlijk minder broeikasgassen produceren dan fossiele brandstoffen, te bevorderen, daarbij rekening houdend met de consequenties op het gebied van voedselproductie, biodiversiteit, de relevante IAO-normen, de watervoorraden, veranderingen in landgebruik en ontbossing;
12. benadrukt nogmaals dat een jonge autovloot van cruciaal belang is voor het minimaliseren van de CO<sub>2</sub>-uitstoot; is van mening dat de lidstaten gebruik dienen te maken van marktinstrumenten om de vernieuwing van hun autovloten te bevorderen;
13. verzoekt om een grotere mate van verantwoordelijke betrokkenheid van de actoren op de transportmarkt (bijv. op het gebied van partnerschappen tussen de overheid en de particuliere sector) die als een drijvende kracht kan fungeren bij het behalen van milieudoelstellingen;
14. is er voorstander van dat het daartoe noodzakelijke onderzoek binnen het 7e kaderprogramma wordt uitgevoerd en spoort de commissie aan te zoeken naar partnerschappen voor onderzoek en ontwikkeling tussen de overheid en de particuliere sector om de technologie te ontwikkelen die voor een duurzaam en milieuvriendelijk vervoer nodig is; wijst erop dat een verbeterd, grootschaliger gebruik van reeds bestaande milieuvriendelijkere nieuwe technologieën zou resulteren in een onmiddellijke toegevoegde waarde voor het Europees transportbeleid;
15. is van mening dat de ontwikkeling van alternatieve en hernieuwbare brandstoffen, zoals waterstof- en brandstofcellen, waarvan verwacht wordt dat deze in de toekomst rendabelere alternatieven zullen vormen op de huidige motortechnologieën, van essentieel belang is om de hoofdrol die Europa op dit gebied vertolkt te verstevigen;
16. wijst erop dat overheidsinstanties, bij het aanschaffen van voertuigen voor hun openbaar vervoerssystemen, een belangrijke rol kunnen vertolken bij het bevorderen van duurzaam vervoer.

## UITSLAG VAN DE EINDSTEMMING IN DE COMMISSIE

<b>Datum goedkeuring</b>	22.11.2007						
<b>Uitslag eindstemming</b>	<table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 60%;">+:</td> <td style="text-align: right;">37</td> </tr> <tr> <td>-:</td> <td style="text-align: right;">0</td> </tr> <tr> <td>0:</td> <td style="text-align: right;">0</td> </tr> </table>	+:	37	-:	0	0:	0
+:	37						
-:	0						
0:	0						
<b>Bij de eindstemming aanwezige leden</b>	Pilar Ayuso, Johannes Blokland, Frieda Brepoels, Dorette Corbey, Chris Davies, Avril Doyle, Mojca Drčar Murko, Edite Estrela, Jill Evans, Karl-Heinz Florenz, Matthias Groote, Françoise Grossetête, Cristina Gutiérrez-Cortines, Satu Hassi, Marie Anne Isler Béguin, Caroline Jackson, Dan Jørgensen, Marie-Noëlle Lienemann, Alexandru-Ioan Morțun, Roberto Musacchio, Riitta Myller, Miroslav Ouzký, Frédérique Ries, Guido Sacconi, Karin Scheele, Carl Schlyter, Richard Seeber, Bogusław Sonik, Antonios Trakatellis, Thomas Ulmer, Anja Weisgerber, Glenis Willmott						
<b>Bij de eindstemming aanwezige plaatsvervanger(s)</b>	Alfonso Andria, Duarte Freitas, Milan Gaľa, David Martin, Alojz Peterle						
<b>Bij de eindstemming aanwezige plaatsvervanger(s) (art. 178, lid 2)</b>							

15.11.2007

## **ADVIES VAN DE COMMISSIE INDUSTRIE, ONDERZOEK EN ENERGIE**

aan de Commissie vervoer en toerisme

inzake een duurzaam Europees vervoersbeleid, rekening houdend met Europees energie- en milieubeleid  
(2007/2147(INI))

Rapporteur voor advies: Dominique Vlasto

### **SUGGESTIES**

De Commissie industrie, onderzoek en energie verzoekt de ten principale bevoegde Commissie vervoer en toerisme onderstaande suggesties in haar ontwerpresolutie op te nemen:

1. is van oordeel dat de Commissie daadwerkelijk over de mogelijkheid beschikt haar milieu- en energiebeleid zo op elkaar af te stemmen dat een duurzaam vervoer als doelstelling te realiseren is en ertoe bij te dragen dat de opwarming van de aarde tot 2 graden Celsius beperkt blijft;
2. merkt op dat er de laatste tijd in de vervoerssector meerdere initiatieven op gang zijn gekomen, maar dat het daarbij steeds om specifieke en op zichzelf staande maatregelen ging; is van oordeel dat deze initiatieven zo moeten worden gestructureerd dat zij daadwerkelijk in een duurzaam vervoersbeleid resulteren; onderstreept dat een goed bestuur een van de voorwaarden is om dit beleid te doen slagen;
3. wijst er eens te meer op dat de Commissie (conform haar mededeling aan het Parlement en de Raad van 7 februari 2007 (COM(2007)0022)) maatregelen moet voorstellen om via een geïntegreerde aanpak te proberen de CO<sub>2</sub>-uitstoot per km voor personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen terug te dringen; spreekt de wens uit dat de Commissie een duidelijk en aangepast systeem uitwerkt om deze doelstellingen nader te bepalen, zonder daarbij evenwel de vermindering van de uitstoot van stikstofoxiden en stofdeeltjes (conform de Euro VI-norm ter beperking van verontreinigende emissies door zware bedrijfsvoertuigen) over het hoofd te zien;
4. dringt er bij de lidstaten met klem op aan binnen de Raad tot overeenstemming te komen

over het door de Commissie ingediende voorstel voor een richtlijn betreffende de belasting van personenauto's, dat ertoe strekt personenauto's te belasten in verhouding tot de uitstoot van vervuilende stoffen (waaronder CO<sub>2</sub>) die zij produceren, dan wel de voorgestelde maatregelen op lidstaatniveau uit te voeren;

5. is van oordeel dat het doorberekenen van alle infrastructuur-, emissie-, ongevals- en lawaaibestrijdingskosten in de vervoersprijzen de gebruikers ertoe zal helpen bewegen duurzamere keuzes te maken;
6. is van mening dat de lidstaten er goed aan zouden doen werknemersopleidingen te ondersteunen als een manier om autoconstructeurs ertoe aan te zetten energiezuiniger auto's te produceren;
7. wijst er met nadruk op dat er emissiebeperkingsdoelstellingen voor vrachtwagens moeten worden vastgesteld; is van oordeel dat er dringend werk moet worden gemaakt van het verbeteren van de energie-efficiëntie van vrachtauto's, waarbij ook moet worden gedacht aan de milieuprestaties van dergelijke voertuigen wanneer ze in bedrijf zijn, en dat er behoefte is aan meer O&O op dit gebied;
8. is van oordeel dat het de duurzaamheid van de vervoerssector ten goede zou komen indien de gebruikers door middel van een betere etikettering meer besef zou worden bijgebracht omtrent energie-efficiëntie en vervuilende emissies; ziet derhalve uit naar een herziening van Richtlijn 1999/94/EG betreffende de beschikbaarheid van consumenteninformatie over het brandstofverbruik en de CO<sub>2</sub>-uitstoot van nieuwe personenauto's, en wel in die zin dat de beste praktijken van het moment daarbij als uitgangspunt dienen;
9. verzoekt de Commissie een werkgroep in te stellen met vertegenwoordigers van producenten, distributeurs en gebruikers, met als doel milieuvriendelijke biobrandstoffen "van de tweede generatie" te prepareren en te ontwikkelen;
10. beklemtoont dat de auto een steeds belangrijker rol vervult in het vervoer in en rond steden, dat daarmee ruim 50% van de totale uitstoot van personenauto's voor zijn rekening neemt; is ingenomen met het Groenboek stedelijk vervoer en verzoekt de Commissie met een initiatief te komen dat zich specifiek richt op het stadsvervoer en op de vraag hoe klimaatbescherming, energiebesparing en volksgezondheid kunnen worden geïntegreerd in een duurzaam stedelijk mobiliteitsconcept;
11. wijst er tevens met nadruk op dat het van groot belang is dat de nationale actieplannen om gebruikers ertoe aan te moedigen meer gebruik te maken van vervoermiddelen met geringere emissies daadwerkelijk ten uitvoer worden gelegd; dringt er bij de Commissie op aan deze gedachte ook verder uit te werken in het kader van een toekomstige Europese strategie voor duurzaam vervoer;
12. benadrukt dat de besluitvorming omtrent vervoersinfrastructuur en de planning, de aanleg en het onderhoud daarvan ook hun plaats dienen te krijgen in de context van het te voeren duurzame transportbeleid, aangezien zij mede bijdragen aan de vervuiling van lucht, bodem en water en ook schade toebrengen aan het milieu; onderstreept dat daarbij allereerst moet worden gekeken naar verbetering van de bestaande spoorweginfrastructuur en van het beheer daarvan;

13. acht het wenselijk dat de financiële steun voor onderzoek en ontwikkeling op het gebied van milieu, energie en vervoer, die inmiddels in het zevende kaderprogramma onderzoek en ontwikkeling (KPOO) is opgelopen tot in totaal 8 400 000 000 euro, substantieel wordt verhoogd door middel van nationale bijdragen, publiek-private partnerschappen en internationale samenwerking;
14. onderstreept dat er binnen het zevende KPOO meer prioriteit moet worden gegeven aan het thema vervoer (inclusief duurzaam oppervlaktevervoer en luchtvervoer) en dat er meer werk moet worden gemaakt van de vermindering van de milieu- en maatschappelijke kosten die door het weg- en luchtvervoer worden veroorzaakt in termen van klimaatverandering en volksgezondheid;
15. verzoekt de Commissie bij de herziening van het meerjarenbudget in 2009 aan te sturen op een substantiële verhoging van de middelen die in het kader van onderzoek en ontwikkeling worden uitgetrokken voor technieken waardoor de CO<sub>2</sub>-uitstoot in de automobielsector tegen eind 2010 kan worden teruggebracht;
16. steunt de oprichting van de gemeenschappelijke onderneming "Clean Sky", een gemeenschappelijk technologisch initiatief dat er met name op gericht is de uitstoot van CO<sub>2</sub> met 50%, die van stikstofoxiden met 80% en de geluidsoverlast met 50% te verminderen (zie in dat verband het op 13 juni 2007 door de Commissie ingediende voorstel voor een verordening van de Raad betreffende de oprichting van de gemeenschappelijke onderneming Clean Sky (COM(2007)0315));
17. verzoekt de Commissie via het zevende KPOO, het CIP (kaderprogramma voor concurrentievermogen en innovatie) en EUREKA het opzetten aan te moedigen van O&O-projecten door KMO's en micro-ondernemingen die actief zijn op het gebied van duurzaam vervoer, evenals de vorming van gespecialiseerde "clusters";
18. betreurt dat er naar het zich laat aanzien in de scheepsbouwsector geen omvangrijke projecten meer zijn gepland ter opvolging van met name "InterSHIP" (6de KPOO); is van oordeel dat er in het programma LeaderSHIP 2015 in overleg met de sector vast te stellen streefdoelen op het gebied van energie-efficiëntie zouden moeten worden opgenomen voor de bouw van concurrentiebestendige schepen die minder vervuilend zijn (zie in dat verband de mededeling van de Commissie van 21 november 2003 over het programma LeaderSHIP 2015 (COM(2003)0717));
19. spoort de Commissie ertoe aan meer onderzoek te doen naar duurzame, energiebesparende en minder vervuilende binnenvaart- en zeeschepen, en met name naar verbeteringen op het gebied van ontwerp en aandrijving, het gebruik van hernieuwbare energiebronnen zoals wind- en zonne-energie en naar de mogelijkheden tot verdere aanpassing daarvan; wijst er in het bijzonder op dat het onderzoek naar en de ontwikkeling van binnenvaartschepen die beter aan de waterwegen zijn aangepast ruime mogelijkheden bieden om op infrastructuurkosten te besparen en milieuschade te voorkomen;
20. merkt op dat de vraag naar pleziervaartuigen en naar kortereafstandsvervoer van passagiers over water in de Unie toeneemt; acht het wenselijk dat de bouwers van pleziervaartuigen en de kortereafstandsvaart voor passagiers bewust worden gemaakt van de aspecten die bij het ontwerpen van schepen in de toekomst uit een oogpunt van duurzaam vervoer een rol

zullen spelen; attendeert de Commissie, de lidstaten, de plaatselijke overheden en de exploitanten in de sector op deze interessante mogelijkheden.



## UITSLAG VAN DE EINDSTEMMING IN DE COMMISSIE

<b>Datum goedkeuring</b>	12.11.2007
<b>Uitslag eindstemming</b>	+ : 36 - : 0 0 : 0
<b>Bij de eindstemming aanwezige leden</b>	Jan Březina, Renato Brunetta, Jerzy Buzek, Giles Chichester, Den Dover, András Gyürk, Romana Jordan Cizelj, Werner Langen, Angelika Niebler, Herbert Reul, Nikolaos Vakalis, Dominique Vlasto, Gianni De Michelis, Adam Gierek, Norbert Glante, Reino Paasilinna, Atanas Papanizov, Teresa Riera Madurell, Andres Tarand, Britta Thomsen, Fiona Hall, Anne Laperrouze, Patrizia Toia, David Hammerstein, Miloslav Ransdorf
<b>Bij de eindstemming aanwezige plaatsvervanger(s)</b>	Pilar Ayuso, Ivo Belet, Avril Doyle, Lambert van Nistelrooij, Robert Goebbels, Edit Herczog, Hannes Swoboda, Danutė Budreikaitė, Vittorio Prodi, Satu Hassi, Esko Seppänen
<b>Bij de eindstemming aanwezige plaatsvervanger(s) (art. 178, lid 2)</b>	Eva Lichtenberger

## UITSLAG VAN DE EINDSTEMMING IN DE COMMISSIE

<b>Datum goedkeuring</b>	22.1.2008						
<b>Uitslag eindstemming</b>	<table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 30px;">+:</td> <td style="text-align: right;">41</td> </tr> <tr> <td>-:</td> <td style="text-align: right;">6</td> </tr> <tr> <td>0:</td> <td style="text-align: right;">1</td> </tr> </table>	+:	41	-:	6	0:	1
+:	41						
-:	6						
0:	1						
<b>Bij de eindstemming aanwezige leden</b>	Paolo Costa, Francesco Ferrari, Dirk Sterckx, Luca Romagnoli, Gabriele Albertini, Etelka Barsi-Pataky, Luis de Grandes Pascual, Christine De Veyrac, Petr Duchoň, Mathieu Grosch, Stanisław Jałowiecki, Georg Jarzembowski, Timothy Kirkhope, Dieter-Lebrecht Koch, Rodi Kratsa-Tsagaropoulou, Marian-Jean Marinescu, Reinhard Rack, Renate Sommer, Lars Wohlin, Inés Ayala Sender, Saïd El Khadraoui, Robert Evans, Emanuel Jardim Fernandes, Bogusław Liberadzki, Robert Navarro, Willi Piecyk, Gilles Savary, Brian Simpson, Ulrich Stockmann, Yannick Vaugrenard, Seán Ó Neachtain, Roberts Zīle, Jaromír Kohlíček, Erik Meijer, Georgios Toussas, Michael Cramer, Sepp Kusstatscher, Eva Lichtenberger, Jörg Leichtfried						
<b>Bij de eindstemming aanwezige vaste plaatsvervanger(s)</b>	Luigi Cocilovo, Jeanine Hennis-Plasschaert, Anne E. Jensen, Johannes Blokland, Philip Bradbourn, Markus Ferber, Ari Vatanen, Corien Wortmann-Kool, Leopold Józef Rutowicz						
<b>Bij de eindstemming aanwezige plaatsvervanger(s) (art. 178, lid 2)</b>							