

**Belgische Kamer
van Volksvertegenwoordigers**

GEWONE ZITTING 1992-1993 (*)

11 JUNI 1993

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**ter ondersteuning van de resolutie
van het Europees Parlement over
het Groenboek van de Europese
Commissie inzake mobiliteit**

**(Ingediend door de heren Van Dienderen,
Winkel en De Mol)**

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Het mobiliteitsbeleid en de impact van het vervoer op het milieu vormen een belangrijk domein voor de Europese Gemeenschap. De Europese Commissie heeft hierover op 12 mei 1992 een Groenboek uitgegeven. Naar aanleiding hiervan heeft het Europees Parlement een omvangrijke resolutie goedgekeurd.

De Belgische regering kan sommige voorstellen van het Europees Parlement in eigen land uitvoeren en daarmee een voortrekkersrol spelen. Via de Europese top en verschillende ministerraden kan ze de verzoeken aan de Commissie ondersteunen. Vanaf 1 juli 1993 kan ze dat als voorzitter van de Gemeenschap doen. Dit voorstel van resolutie vraagt haar dat te doen. Aan de Kamer vraagt het dat zij zich akkoord verklaart met de analyse, doelstellingen en verzoeken van de resolutie van het Europees Parle-

**Chambre des Représentants
de Belgique**

SESSION ORDINAIRE 1992-1993 (*)

11 JUIN 1993

PROPOSITION DE RESOLUTION

**visant à soutenir la résolution du
Parlement européen sur le Livre vert
de la Commission européenne relatif
à l'impact des transports sur
l'environnement**

**(Déposée par MM. Van Dienderen,
Winkel et De Mol)**

DEVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

La politique de mobilité et l'impact des transports sur l'environnement revêtent une grande importance pour la Communauté européenne. La Commission a édité à ce sujet un Livre vert le 12 mai 1992, à la suite de quoi le Parlement européen a voté une volumineuse résolution.

Le Gouvernement belge pourrait mettre en oeuvre certaines des propositions du Parlement européen et jouer ainsi un rôle de pionnier en la matière. Il pourrait soutenir les requêtes adressées à la Commission au niveau des sommets européens et des différents conseils de ministres et ce, en qualité de président de la Communauté à partir du 1^{er} juillet 1993. La présente proposition de résolution lui demande d'agir en ce sens. Elle demande aussi à la Chambre qu'elle souscrive à l'analyse, aux objectifs

(*) Tweede zitting van de 48^e zittingsperiode.

(*) Deuxième session de la 48^e législature.

ment. De Europese resolutie wordt in bijlage afgedrukt.

H. VAN DIENDEREN
X. WINKEL
J. DE MOL

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

De Kamer :

— na de resolutie A3-0256/92 van het Europees Parlement over het Groenboek betreffende de invloed van het vervoer op het milieu — een strategie van de Gemeenschap gericht op « duurzame mobiliteit » te hebben besproken;

— verklaart dat zij het eens is met de analyse, doelstellingen en verzoeken van de vermelde resolutie van het Europees Parlement;

— verzoekt de Regering :

- de verzoeken van het Europees Parlement die binnen haar bevoegdheid vallen uit te voeren;
- de verzoeken van het Europees Parlement aan de Europese Commissie krachtig te steunen in het bijzonder als België het voorzitterschap van de Gemeenschap waarneemt;
- en in de realisatie van die voorstellen een voortrekkersrol te spelen.

13 januari 1993.

H. VAN DIENDEREN
X. WINKEL
J. DE MOL

et aux requêtes de la résolution du Parlement européen, qui est reprise en annexe.

PROPOSITION DE RESOLUTION

La Chambre :

— après avoir examiné la résolution A3-0256/92 du Parlement européen sur le Livre Vert relatif à l'impact des transports sur l'environnement : une stratégie communautaire pour un développement des transports respectueux de l'environnement;

— souscrit à l'analyse, aux objectifs et aux requêtes de ladite résolution du Parlement européen;

— demande au Gouvernement :

- de satisfaire aux requêtes du Parlement européen dont la mise en oeuvre relève de sa compétence;
- de soutenir énergiquement les requêtes adressées par le Parlement européen à la Commission européenne, plus particulièrement lorsque la Belgique exercera la présidence de la Communauté;
- et de jouer un rôle de pionnier au niveau de la mise en oeuvre de ces propositions.

13 janvier 1993.

RESOLUTIE A3-0256/92

**Resolutie over het Groenboek betreffende
de invloed van het vervoer op het milieu —
een strategie van de Gemeenschap
gericht op « duurzame mobiliteit »**

Het Europese Parlement,

— gezien het Groenboek betreffende de invloed van het vervoer op het milieu — een strategie van de Gemeenschap gericht op duurzame mobiliteit (COM(92)0046);

— geraadpleegd door de Commissie (C3-0182/92);

— gezien de recente resoluties van het Europese Parlement van 11 september 1991 ⁽¹⁾ over vervoer en het milieu, van 12 september 1991 ⁽²⁾ over stedelijk milieu, en van 12 juni 1992 ⁽³⁾ over congestie en stedelijk vervoer;

— gezien artikel G van het Verdrag betreffende de Europese Unie en meer in het bijzonder artikel 75 over het vervoerbeleid, titel XII, artikel 129 b) tot d), over de transeuropese netwerken, artikel 130 D, over het Cohesiefonds en artikelen 130 R tot T over het milieu en de volksgezondheid;

— gezien het voorstel-Delors II (COM(92)2000-2001) en zijn resolutie van 10 juni 1992 ⁽⁴⁾ over « Van de Europese Akte naar de post-Maastrichtse periode — de middelen voor onze ambities »;

— gezien het memorandum van de Nederlandse regering van juni 1990 betreffende « het Europa van het vervoer »;

— gezien de publikatie van het House of Lords over de « Implementation and Enforcement of Environmental Legislation »;

— gezien het concept over de regionale ontwikkeling (COM(91)0452), over Europa 2000 — Vooruitzichten voor de ontwikkeling van het grondgebied van de Gemeenschap;

— gezien het verslag van de Commissie vervoer en toerisme en het advies van de Commissie milieubeheer, volksgezondheid en consumentenbescherming (A3-0256/92);

A. overwegende dat het in zijn reeds genoemde resolutie van 11 september 1991 over vervoer en milieu heeft aangedrongen op een coherent plan van aanpak op het gebied van vervoer en milieu;

B. overwegende dat de vervoerssector een zeer belangrijke en omvangrijke rol speelt in de economie;

C. overwegende dat de toename van het vervoer rechtstreeks samenhangt met de groeiende economie die — mede als gevolg van de interne markt — wordt gekenmerkt door een voortdurende stijging van consumptie, produktie en mobiliteit van de burgers;

D. overwegende dat het vijfde actieprogramma van de Commissie voor een duurzaam milieubeleid op het terrein van industrie, toerisme, vervoer, landbouw en energie

RESOLUTION A3-0256/92

**Résolution sur le Livre Vert relatif à l'impact
des transports sur l'environnement : une
stratégie communautaire pour un
développement des transports
respectueux de l'environnement**

Le Parlement européen,

— vu le Livre Vert relatif à l'impact des transports sur l'environnement : une stratégie communautaire pour un développement des transports respectueux de l'environnement (COM(92)0046);

— consulté par la Commission (C3-0182/92);

— vu ses récentes résolutions du 11 septembre 1991 sur les transports et l'environnement ⁽¹⁾, du 12 septembre 1991 sur l'environnement urbain ⁽²⁾ et du 12 juin 1992 sur l'encombrement et les transports urbains ⁽³⁾,

— vu l'article G du Traité sur l'Union européenne, en particulier l'article 75 relatif à la politique des transports, le titre XII, article 129 points b) et d) relatif aux réseaux transeuropéens, l'article 130 D sur le Fonds de cohésion et les articles 130 R à T sur l'environnement et la santé publique;

— vu les « propositions Delors II » (COM(92) 2000-2001) et sa résolution du 10 juin 1992 concernant la communication de la Commission « De l'Acte unique à l'après-Maastricht : les moyens de nos ambitions » ⁽⁴⁾;

— vu le memorandum du gouvernement néerlandais de juin 1990 sur « L'Europe des transports »;

— vu la publication de la Chambre des Lords sur la « Mise en œuvre et le contrôle de la législation en matière d'environnement »;

— vu la stratégie de développement régional exposée dans « Europe 2000 : les perspectives de développement du territoire communautaire » (COM(91)0452);

— vu le rapport de la commission des transports et du tourisme et l'avis de la commission de l'environnement, de la santé publique et de la protection des consommateurs (A3-0256/92);

A. considérant qu'il a insisté, dans sa résolution précitée du 11 septembre 1991 sur les transports et l'environnement, sur la nécessité d'une stratégie cohérente dans le domaine de l'environnement et des transports;

B. considérant que le secteur des transports revêt une importance économique de premier plan;

C. considérant que l'augmentation des transports est en relation directe avec la croissance économique, laquelle se caractérise, notamment en raison du marché intérieur, par l'augmentation permanente de la consommation, de la production et de la mobilité des citoyens;

D. considérant que le cinquième programme d'action de la Commission pour une politique de l'environnement durable dans le domaine de l'industrie, du tourisme, des

⁽¹⁾ P.B.C n° 267 van 14 oktober 1991, blz. 103.

⁽²⁾ P.B.C n° 267 van 14 oktober 1991, blz. 156.

⁽³⁾ Deel II, punt 11, van de notulen van die datum.

⁽⁴⁾ Deel II, punt 2, van de notulen van die datum.

⁽¹⁾ J.O.C. n° 267 du 14 octobre 1991, p. 103.

⁽²⁾ J.O.C. n° 267 du 14 octobre 1991, p. 156.

⁽³⁾ P.V. de cette date, partie II, point 11.

⁽⁴⁾ P.V. de cette date, partie II, point 2.

(COM(92)0023) een overkoepelend geheel is, en het Groenboek als onderdeel daarvan kan worden beschouwd;

E. overwegende dat zowel uit de reeds genoemde resolutie van 11 september 1991 alsmede uit het Groenboek duidelijk wordt dat er tussen deze extra mobiliteit en het bereiken van een duurzame ontwikkeling een spanningsvolle relatie bestaat;

F. overwegende dat zowel de Commissie — gelet op haar voornemen het Groenboek te gebruiken als discussiestuk ter voorbereiding van het te verschijnen Witboek ⁽¹⁾ — alsook het Europese Parlement van mening is dat vervoerbeleid deel moet uitmaken van een algemeen beleid dat gericht is op een duurzame ontwikkeling;

G. overwegende dat het begrip duurzame mobiliteit in het Groenboek niet helder is uitgekristalliseerd; dat de in het Groenboek vermelde vier elementen « uit het gebruik van vervoermiddelen voortvloeiende verontreiniging », « landgebruik en horizonvervuiling », « congestie » en « aan het vervoer van gevaarlijke stoffen verbonden risico's » hiertoe goede aanknopingspunten bieden, maar maatregelen en initiatieven, voor de korte en de lange termijn en voorzien van een prioriteitsstelling, gespecificeerd dienen te worden;

H. overwegende dat de Commissie een concept over de regionale politiek 2000 heeft uitgebracht en dat hierin belangrijke elementen vervat zijn om de toename van het vervoer te beperken en om de vervoersstromen te verbeteren;

I. overwegende dat in het kader van het regionaal beleid van de Gemeenschap uit de communautaire structuurfondsen financiële steun wordt verleend aan de verbetering van de vervoersinfrastructuur in de minder ontwikkelde regio's van de Gemeenschap;

J. overwegende dat het in zijn advies van 14 februari 1992 ⁽²⁾ ten aanzien van het actieprogramma Toerisme heeft aangegeven dat het toerismebeleid van grote invloed is op een duurzaam vervoerbeleid;

K. overwegende dat de vervoerstoename zich vooral heeft voorgedaan bij het wegvervoer en de luchtmacht en dat de lid-staten en de Gemeenschap tot dusver onvoldoende maatregelen hebben genomen om de milieuvriendelijke vervoerswijzen als het spoor en de scheepvaart te stimuleren; dat deze ongelijkheid in concurrentievoorwaarden strijdig is met de EG-doelstellingen met betrekking tot een volledige liberalisering en een eerlijke concurrentie;

L. overwegende dat de omstandigheden voor het milieuvriendelijkste vervoermiddel, de fiets, er niet beter op worden doch veeleer verslechteren als men kijkt naar het grensoverschrijdende vervoer van fietsen per trein;

M. overwegende dat er binnen het huidige belastingbeleid van de EG initiatieven genomen zijn, zoals de harmo-

transports, de l'agriculture et de l'énergie (COM(92)0023) constitue un ensemble cohérent et que le Livre vert peut être considéré comme un volet de cet ensemble;

E. considérant qu'il ressort clairement de la résolution précitée du 11 septembre 1991 ainsi que du Livre Vert qu'il existe un rapport problématique entre l'accroissement de la mobilité et le développement durable;

F. considérant que tant la Commission, qui a l'intention d'utiliser le Livre Vert comme document de travail dans la préparation de son Livre blanc à paraître ⁽¹⁾, que le Parlement européen considèrent que la politique des transports doit faire partie intégrante d'une politique globale axée sur un développement durable;

G. considérant que le Livre Vert ne définit pas avec précision la notion de « mobilité durable »; que les quatre éléments énoncés dans le Livre Vert, à savoir « pollutions résultant de l'usage des moyens de transports », « l'occupation du sol et l'intrusion visuelle », « la congestion » et « les risques liés au transport de marchandises dangereuses », constituent de bons points de départ, mais qu'il importe de préciser les mesures et les initiatives qui seront prises à court et à long terme ainsi que le choix des priorités;

H. considérant que la Commission a élaboré une stratégie de politique régionale pour l'an 2 000 et que celle-ci contient des éléments importants pour limiter l'expansion du trafic et améliorer le flux de celui-ci;

I. considérant que, dans le cadre de la politique régionale de la Communauté, les Fonds structurels apportent une aide financière à l'amélioration des infrastructures de transport dans les régions moins développées de la Communauté;

J. considérant que, dans son avis du 14 février 1992 ⁽²⁾ concernant un plan d'actions communautaires en faveur du tourisme, il a souligné que la politique touristique aurait une grande influence sur une politique des transports durable;

K. considérant que l'augmentation des transports s'est produite essentiellement dans les transports routiers et aériens et que, à ce jour, ni les Etats membres ni la Communauté n'ont pris des mesures suffisantes pour encourager des moyens de transport moins polluants, tels que le rail, la navigation et les transports intermodaux; que cette inégalité de concurrence contrevient aux objectifs communautaires concernant une libéralisation complète et une concurrence libre;

L. considérant que les conditions d'utilisation du moyen de transport le plus favorable à l'environnement, à savoir la bicyclette, loin de s'améliorer, se détériorent en permanence, si l'on en juge par la situation concernant le transport international de bicyclettes par chemin de fer;

M. considérant qu'ont été prises, dans le cadre de l'actuelle politique fiscale de la CEE, des initiatives telles que

⁽¹⁾ COM(92)0046, par. 129.

⁽²⁾ PB n° C 67 van 16 maart 1992, blz. 235.

⁽¹⁾ COM(92)0046, paragraphe 129.

⁽²⁾ JO n° C 67 du 16 mars 1992, p. 235.

nisatie van accijnzen op minerale olie, de toerekening van de kosten van infrastructuur aan vrachtwagens en het heffen van een CO₂-belasting, maar dat er geen samenhangend belastingbeleid met betrekking tot het vervoer bestaat;

N. overwegende dat de CO₂-emissie van het verkeer reeds een vierde van de totale CO₂-emissie in de EG is; dat deze tendens stijgend is en dat het verkeer een steeds groter aandeel levert in de broeikasproblematiek ⁽¹⁾; overwegende dat van het wegverkeer de personenwagens 70 % van de CO₂-uitstoot voor hun rekening nemen;

O. overwegende dat de invloed van het particulier gebruik van motorvoertuigen op de kwaliteit van het bestaan van bewoners van plattelandsgebieden overwegend positief is geweest, in het bijzonder door verruiming van de beschikbare werkgelegenheid en onderwijsfaciliteiten en doordat de voor stadsbewoners vanzelfsprekende sociale en culturele activiteiten ook toegankelijk worden gemaakt voor plattelandsbewoners;

P. overwegende dat het infrastructuurbeleid na de besluiten van Maastricht nog aan betekenis heeft gewonnen en dat dit beleid de doelstellingen van economische en sociale samenhang moet verenigen met die van het milieu-beleid;

Q. overwegende dat de gevolgen voor de gezondheid, met name van kwetsbare groepen, die met de uitstoot van schadelijke stoffen verbonden zijn, over het algemeen onderschat worden;

R. overwegende dat er nog veel onderzoek verricht dient te worden naar de werkelijk schadelijke externe effecten van het vervoer;

S. overwegende dat de toenemende geluidsoverlast door verkeer door een groeiend aantal mensen als steeds hinderlijker ervaren wordt ⁽²⁾;

T. overwegende dat de Europese Gemeenschap zich ten doel moet stellen een evenwicht te vinden tussen de bescherming van het milieu en het beantwoorden aan de groeiende vervoersbehoeften;

Algemene inhoud

1. is verheugd over het feit dat de Commissie dit Groenboek heeft uitgebracht; wijst erop dat er veel onderwerpen in worden behandeld die ook door het Europees Parlement naar voren zijn gebracht in zijn reeds genoemde resolutie van 11 september 1991 en wijst erop dat het volledig aan de hierin geformuleerde wensen wil vasthouden;

2. dringt er bij de Commissie op aan het Groenboek te gebruiken als blauwdruk voor het nog uit te brengen Witboek, zoals dat overigens ook door de Commissie als intentie in het Groenboek is opgenomen;

3. vraagt de Commissie om ook die wensen van het Europees Parlement die nog niet zijn verwerkt in het Groenboek alsnog op te nemen in het Witboek;

⁽¹⁾ Hoorzitting van de enquêtecommissie van de Duitse Bonds-dag « Vorzorge zum Schutz der Erdatmosphäre », 26 en 27 juni 1989.

⁽²⁾ Bundestagsdrucksache 11/2714.

l'harmonisation des accises sur les huiles minérales, l'imputation des coûts d'infrastructure aux poids lourds et la perception d'une taxe sur le CO₂, mais qu'il n'existe en matière de transports aucune politique fiscale cohérente;

N. considérant que les émissions de CO₂ dues aux transports représentent d'ores et déjà le quart des émissions totales de CO₂ dans la Communauté, que cette tendance s'aggrave et que les transports s'avèrent de plus en plus responsables des problèmes d'effet de serre ⁽¹⁾; que, dans les transports routiers, les véhicules individuels sont responsables de 70 % des émissions de CO₂;

O. considérant que l'utilisation des voitures particulières a eu des effets largement positifs sur la qualité de la vie des habitants des régions rurales, puisqu'elle a notamment diversifié l'emploi et les possibilités de formation et a rendu accessible aux habitants des campagnes toute une gamme d'activités socio-culturelles que les citadins considèrent comme allant de soi;

P. considérant que, après les décisions de Maastricht, la politique d'infrastructure a pris une importance nouvelle et que cette politique doit rendre les objectifs de cohésion économique et sociale compatibles avec les objectifs de la politique de l'environnement;

Q. considérant que l'on sous-estime, en règle générale, les effets sur la santé humaine, et notamment des groupes vulnérables, de l'élimination de substances toxiques;

R. considérant que des recherches poussées doivent encore être effectuées sur les effets externes véritablement nocifs des transports;

S. considérant que les nuisances acoustiques croissantes dues aux transports sont ressenties comme de plus en plus pénibles par une proportion croissante de la population ⁽²⁾;

T. considérant que la Communauté européenne devrait avoir pour objectif d'équilibrer la protection de l'environnement et la satisfaction de la demande croissante de transport;

Contenu général

1. se félicite de ce que la Commission ait présenté ce Livre Vert, qui aborde nombre de sujets déjà traités par le Parlement européen dans sa résolution précitée du 11 septembre 1991 sur les transports et l'environnement, et fait remarquer qu'il maintient en totalité les demandes formulées dans cette résolution;

2. insiste auprès de la Commission pour que ce Livre Vert inspire le Livre blanc, à présenter, comme la Commission en a d'ailleurs exprimé l'intention dans ledit Livre Vert;

3. demande à la Commission de veiller à ce que les desiderata du Parlement européen non abordés dans le Livre Vert soient repris dans le Livre blanc;

⁽¹⁾ Audition de la commission d'enquête du Bundestag « Vorzorge zum Schutz der Erdatmosphäre » (Comment protéger l'atmosphère terrestre), 26 et 27 juin 1989.

⁽²⁾ Imprimé du Bundestag 11/2714.

4. verzoekt de Commissie ten spoedigste het begrip duurzame mobiliteit nader uit te werken en een plan op te stellen houdende duidelijke milieudoelstellingen en de daarbij horende tijdplanning, milieucriteria en infrastructuurverbeteringen waaraan de vervoerssector moet voldoen om een duurzame mobiliteit te bereiken;

5. verzoekt de nationale en plaatselijke autoriteiten van iedere Lid-Staat om zich in te zetten voor een betere coördinatie van de planning en beleidsvorming teneinde de schade voor het milieu tot een minimum te beperken;

6. verzoekt de Commissie om eerlijke concurrentie en vrijheid van keuze tussen verschillende vervoermiddelen te bevorderen;

7. verzoekt de Commissie derhalve prioriteiten te stellen om deze duurzame mobiliteit te bereiken aan de hand van de volgende instrumenten;

Een samenhangend belastingbeleid

8. verzoekt de Commissie en de Raad een samenhangend pakket van belastingmaatregelen voor de vervoerssector ⁽¹⁾ in te voeren met als doel tegen het jaar 2000 de verschillen in concurrentievoorwaarden tussen de diverse vervoerswijzen te beëindigen en de milieuvervuiling door het verkeer terug te dringen;

9. verzoekt de Commissie :

— voor alle vervoersmodi het principe « de gebruiker/vervuiler betaalt » toe te passen, dat leidt tot de internalisering van de externe kosten;

— variabilisering van de belastingen als uitgangspunt te nemen;

— de Lid-Staten de mogelijkheid te blijven bieden om milieutoeslagen op accijnzen te leggen;

10. vraagt de Commissie van een deel van de opbrengst van deze belastingen een fonds te vormen om milieuvriendelijk en energiearm vervoer te stimuleren;

11. verzoekt de Commissie met voorstellen te komen voor een geïntegreerd ketenbeheer zodat ook de externe kosten van productie en verwerking (recycling/verwijdering) van voertuigen in rekening wordt gebracht zonder dat daarbij lasten uit het verleden eenzijdig op het vervoer worden afgewenteld;

12. wijst erop dat het noodzakelijk is de huidige CO₂-doelstellingen aan te scherpen ⁽²⁾ naar een reductie van 40 % tegen 2010 om een duurzame ontwikkeling mogelijk te maken; verzoekt de Commissie de aangekondigde CO₂-belasting zo spoedig mogelijk in te voeren, en wel zodanig dat er een optimaal effect behaald wordt voor het bereiken van een duurzame ontwikkeling;

13. verzoekt de Commissie ervoor zorg te dragen dat deze maatregelen zo min mogelijk formaliteiten voor vervoerder, verlader en gebruiker met zich brengen en hierbij rekening te houden met de rechten en behoeften van plattelandsbewoners;

14. is van mening dat deze CO₂-belasting als signaal en als onderhandelingsbasis noodzakelijk is voor een dialoog met de overige industrielanden over het invoeren van een

4. demande également à la Commission de développer dans les meilleurs délais, en la précisant, la notion de « mobilité durable » et de présenter un plan indiquant, sur la base d'objectifs clairs et d'un échéancier approprié, comment le secteur des transports devra satisfaire aux critères d'environnement et aux améliorations d'infrastructures pour atteindre cette mobilité durable;

5. invite les autorités nationales et locales de tous les Etats membres à favoriser une meilleure coordination des programmations et des politiques afin de limiter au maximum la dégradation de l'environnement;

6. invite la Commission à stimuler une concurrence loyale et la liberté de choix entre les différents modes de transport;

7. invite la Commission à définir à cet égard des priorités afin de réaliser cette « mobilité durable » au moyen des instruments suivants;

Une fiscalité cohérente

8. invite la Commission et le Conseil à mettre en œuvre, dans le secteur des transports ⁽¹⁾, un paquet cohérent de mesures fiscales dont l'objectif serait d'éliminer, vers l'an 2000, les disparités des conditions de concurrence entre les différents moyens de transport et de réduire la pollution causée par le trafic;

9. invite la Commission :

— à appliquer, pour tous les modes de transport, le principe du « pollueur-payeur », qui revient à intégrer les coûts externes;

— à prendre comme point de départ la « variabilisation » de la fiscalité;

— à continuer à laisser aux Etats membres la possibilité d'appliquer aux accises une surtaxe « environnement »;

10. demande à la Commission de consacrer une partie du produit de cette fiscalité à la constitution d'un fonds destiné à encourager les transports respectueux de l'environnement et économes en énergie;

11. invite par ailleurs la Commission à présenter des propositions relatives à une gestion intégrée permettant de tenir compte des coûts externes de la fabrication et du recyclage/élimination des véhicules tout en évitant que le « poids du passé » soit unilatéralement répercuté sur les transports;

12. souligne qu'il sera nécessaire de rendre plus rigoureux les objectifs actuels concernant les émissions de CO₂ et de les réduire de 40 % d'ici à l'an 2010 ⁽²⁾ afin de permettre un développement à long terme et invite à cet égard la Commission à introduire le plus rapidement possible la taxe annoncée sur le CO₂ afin d'en optimiser les effets au service d'un développement durable;

13. prie la Commission de veiller à ce que ces mesures entraînent le moins possible de formalités pour le transporteur, l'affréteur et l'utilisateur et prennent en compte les droits et besoins des habitants des régions rurales;

14. estime que cette taxe sur le CO₂ est nécessaire, à la fois comme mise en garde et comme base de négociations, à un dialogue avec les autres pays industrialisés en vue de

⁽¹⁾ Zie UPI, Heidelberg, « Umweltauswirkungen von Finanzinstrumenten im Verkehrsbereich »;

J. Whitelegg, Institute of British Geographers, Conference Sheffield, januari 1991.

⁽²⁾ OESO-zitting met als thema CO₂, 1989, « Ingrijpende maatregelen zijn nodig, opdat we een ecologisch evenwicht kunnen begrijpen en beschermen ».

⁽¹⁾ Cf. UPI, Heidelberg, « L'impact sur l'environnement des instruments financiers dans le domaine des transports ».

Cf. J. Whitelegg, Institute of British Geographers, Conférence de Sheffield, janvier 1991.

⁽²⁾ cf. réunion de l'OCDE sur le thème « Des mesures incisives sont indispensables pour concevoir et sauvegarder un équilibre écologique », 1989.

dergelijke maatregel op mondiaal vlak en dat hierbij bijzondere aandacht moet worden geschonken aan vervangbare energiedragers;

15. verzoekt de Commissie :

— het harmonisatieniveau voor de accijnzen op minerale olie te baseren op het idee van de internalisering van de externe kosten,

— belasting op kerosine ⁽¹⁾ slechts te heffen wanneer daarover mondiale overeenstemming is bereikt, teneinde de vervoerders van de Gemeenschap niet in een nadelige concurrentiepositie te brengen,

— te onderzoeken of de luchtvaartmaatschappijen de volledige kosten dragen van het gebruik van infrastructuur, vluchtbeveiliging en luchthavens,

— het territorialiteitsprincipe als uitgangspunt voor de kosten van de weg zodanig uit te voeren, dat er geen additionele belemmering voor het vrije verkeer en concurrentie uit ontstaan,

— om in samenwerking met de Lid-Staten een uitvoerige studie te laten uitvoeren naar de externe gevolgen van het personen- en goederenvervoer over de weg (vervuiling, broeikas effecten, verkeersongelukken, verkeersopstoppingen, bouw en onderhoud van wegen en dergelijke enz.);

Infrastructuurbeleid ⁽²⁾

16. verzoekt de Commissie de richtlijn milieu-effectrapportage zodanig uit te breiden dat, alvorens overgegaan wordt tot de bouw van nieuwe communautaire infrastructuur, er een studie wordt uitgevoerd naar de mogelijkheden van volledige intermodale capaciteitsbenutting van de reeds bestaande infrastructuur;

17. verzoekt de Commissie, indien een nieuw communautair project nodig is, ervoor te zorgen dat :

— voor de verdere ontwikkeling van de verkeersinfrastructuur prioriteit wordt gegeven aan milieuvriendelijke vormen van vervoer, waarbij rekening dient te worden gehouden met de orografie van het betreffende gebied, en het opzetten van ecologisch verantwoorde vervoerketens,

— de milieu-effectrapportage zo doorgevoerd wordt dat ze

- het gehele project behelst, ook indien het project grensoverschrijdend is,

- tevens een onderzoek naar de verkeersinducerende uitwerkingen ⁽³⁾ behelst,

- overwegingen bevat met betrekking tot eventuele belemmeringen voor bestaande infrastructuur voor milieuvriendelijke vervoerswijzen;

18. verzoekt de Commissie in verband met de noodzakelijke effectiviteitsverbetering van de milieu-effectrapportages, de sancties bij het niet-respecteren ervan aan te scherpen, bijvoorbeeld door het verlagen of geheel onthouden van EG-bijdragen aan het betreffende project;

19. verzoekt de Commissie erop toe te zien dat bestaande infrastructuur die onacceptabele milieuproblemen schept, aangepast wordt aan nieuw verworven inzichten;

⁽¹⁾ Zie « Cleaner engines taking off », *Enviro* n° 12, november 1991; en voornoemde resolutie van het Parlement van 11 september 1991.

⁽²⁾ Zie voornoemde resolutie van het Parlement van 11 september 1991, blz. 103.

⁽³⁾ A. Ulricher : « Inwieweit induzieren Strassenprojekte zusätzlichen Verkehr ? », Universität Karlsruhe, november 1990.

l'adoption d'une mesure analogue au plan mondial, et en tenant particulièrement compte des énergies renouvelables;

15. invite la Commission :

— à axer le niveau d'harmonisation des accises sur les huiles minérales sur l'idée d'une internalisation des coûts externes,

— à ne prélever la taxe sur le kérosène ⁽¹⁾ que si un accord international intervient à ce sujet afin de ne pas désavantager les transporteurs de la Communauté face à la concurrence,

— à rechercher si les compagnies de navigation aérienne prennent entièrement à leur charge le coût de leur utilisation des infrastructures telles que le contrôle de la navigation aérienne et les aéroports,

— à appliquer le principe de territorialité, comme base des coûts d'infrastructure, de telle manière qu'il n'entraîne pas d'obstacles supplémentaires à la liberté de circulation et à la concurrence,

— à réaliser en coopération avec les Etats membres une étude exhaustive des coûts externes engendrés par les transports routiers de personnes et de marchandises (pollution, effet de serre, bruit, accidents de la circulation, congestion du trafic, construction et entretien de la voirie, etc.);

Politique des infrastructures ⁽²⁾

16. invite la Commission à élargir le champ d'application de la directive concernant l'évaluation de l'impact sur l'environnement, de telle sorte que, avant de procéder à la construction de nouvelles infrastructures communautaires, une étude soit élaborée concernant toutes les possibilités d'utilisation intermodale de l'infrastructure existante;

17. engage la Commission, au cas où un nouveau projet communautaire serait nécessaire, à faire en sorte que :

— dans le développement ultérieur des infrastructures de transport, la priorité soit accordée aux moyens de transport respectueux de l'environnement, en fonction du relief de chaque territoire, et à la mise en place de chaînes de transport écologiquement favorables,

— l'évaluation de l'impact sur l'environnement soit établie de façon à :

- englober l'ensemble du projet, même si celui-ci est transnational,

- comporter également une analyse du volume du trafic susceptible d'être engendré par de nouvelles infrastructures de transport ⁽³⁾,

- traiter également des obstacles éventuels à l'infrastructure existante pour des moyens de transports respectueux de l'environnement;

18. invite la Commission à renforcer les sanctions en cas de non-respect de l'évaluation d'impact sur l'environnement afin d'améliorer l'efficacité de celle-ci, par exemple en diminuant ou en suspendant le financement communautaire du projet concerné;

19. prie la Commission de veiller à ce que l'infrastructure existante, qui pose des problèmes inacceptables d'environnement, soit adaptée aux solutions technologiques du moment;

⁽¹⁾ Cf. « Cleaner engines taking off », *Enviro* n° 12, novembre 1991; et résolution précitée du Parlement, du 11 septembre 1991.

⁽²⁾ Résolution précitée du Parlement européen du 11 septembre 1991.

⁽³⁾ A. Ulricher : « Dans quelle mesure les projets d'aménagement routier induisent-ils un surcroît de transports ? », Université de Karlsruhe, novembre 1990.

20. is van mening dat « conversie » in bijzondere omstandigheden een goed middel kan zijn voor een milieu-verantwoord infrastructuurbeleid, waarbij gedacht kan worden aan :

- conversie van infrastructuur, waarbij infrastructuur mede geschikt gemaakt wordt voor een andere vervoersmodus zodat een verdere toename van het ruimtebeslag wordt vermeden,

- milieuconversie, waarbij de nieuwe vervoersmodus milieuvriendelijker is dan de oude, bijvoorbeeld ombouw van een weg- naar een railverbinding,

- het opnemen, in eventuele voorstellen voor conversie, van een kostenraming, teneinde buitensporig hoge kosten te voorkomen;

21. is van mening dat infrastructuur die (deels) particulier gefinancierd wordt, aan dezelfde democratische besluitvormingsprocedures en milieu-eisen onderworpen moet zijn als openbaar gefinancierde voorzieningen;

22. is van mening dat er — door de Commissie gecoördineerd — onderzoek moet worden gedaan naar de haalbaarheid van energiearm, ondergronds vervoer;

Structurele steun aan de minder milieuschadelijke vervoerswijzen

23. verzoekt de Europese Commissie, aan de hand van onderzoek naar mobiliteitsbehoeften en -gedrag, voorstellen te doen voor een strategie die de milieuvriendelijkere verkeersmodi (spoor, openbaar vervoer, elektrische voertuigen en fiets) stimuleert;

24. acht het noodzakelijk het net van hoge-snelheidstreinverbindingen met spoed te ontwikkelen teneinde voor vliegverbindingen op kortere afstanden een goed alternatief te scheppen;

25. is van mening dat allereerst begonnen moet worden met het ontwikkelen van alternatieven voor :

- vrijetijds- en pendelverkeer,

- vervoer over korte afstanden, en

- de lage bezettingsgraad van auto's,

omdat deze vormen van vervoer een belangrijk deel van het totale vervoer beslaan en bovendien het best geëigend zijn voor het openbaar en niet-gemotoriseerd vervoer;

26. verzoekt de Commissie en de communautaire spoorwegmaatschappijen de nodige stappen te ondernemen om te bewerkstelligen dat bij de Europese spoorwegen voorwaarden (tarief- en kortingssystemen) worden gecreëerd die het meenemen van fietsen in het internationale en nationale treinverkeer vergemakkelijken;

27. verzoekt de Commissie bij het ontwikkelen van een strategie voor het goederenvervoer een indeling naar produktsoorten en -branches te maken waarbij er mogelijkheden liggen op het gebied van :

- het terugdringen van vervoer door een efficiënte regionale afstemming van produktie en consumptie,

- vervoer per trein, binnenschip, kustvaartschip of via gecombineerd vervoer van bulkgoederen, halfabrikaten en eindprodukten, in het bijzonder waar het om niet aan bederf onderhevige goederen gaat,

- vervoer door pijpleidingen van sommige vloeibare of eenvoudig vloeibaar te maken stoffen;

28. verzoekt de Commissie om onder meer in het kader van de netwerken veel aandacht te schenken aan het hel-

20. considère que la « conversion » peut, dans des circonstances particulières, être un bon moyen d'instaurer une politique d'infrastructure écologiquement responsable mais qu'il convient de veiller à :

- la conversion des infrastructures, ces dernières devant être également adaptées à d'autres modes de transport afin d'éviter toute nouvelle occupation d'espaces,

- la conversion écologique, le nouveau moyen de transport devant être plus respectueux de l'environnement que l'ancien, comme par exemple la conversion d'une liaison routière en liaison ferroviaire,

- la prise en compte détaillée du coût de chaque proposition de conversion, afin d'éviter que ce coût devienne excessif;

21. estime que les infrastructures financées en partie par des fonds privés n'en doivent pas moins suivre les mêmes procédures de décision démocratique et respecter les mêmes impératifs écologiques que les infrastructures ou équipements financés par des fonds publics;

22. considère que la Commission devrait coordonner des recherches sur la faisabilité de transports souterrains économes en énergie;

Soutien structurel aux modes de transport moins nuisibles à l'environnement

23. engage la Commission à présenter, sur la base d'une analyse des besoins en mobilité et des comportements, des propositions concernant une stratégie d'encouragement aux modes de transport plus respectueux de l'environnement (rail, transports en commun, véhicules électriques et bicyclette);

24. souligne la nécessité de développer rapidement le réseau de liaisons ferroviaires à grande vitesse, afin de créer une alternative sérieuse aux vols sur courtes distances;

25. estime qu'il convient en tout premier lieu d'élaborer des alternatives concernant :

- les transports pour le loisir et le trajet domicile-travail,

- les transports sur courte distance, et

- la sous-occupation de l'espace réservé aux passagers dans les voitures,

ces formes de transport constituant une part importante de l'ensemble du trafic et étant susceptibles d'être remplacées par des transports en commun et/ou non motorisés;

26. invite la Commission et les chemins de fer communautaires à engager les démarches nécessaires afin que les chemins de fer européens créent des conditions (tarifs, systèmes de réduction) favorisant le transport de bicyclettes sur les lignes ferroviaires nationales et internationales;

27. invite la Commission, lorsqu'elle définira sa stratégie concernant le transport des marchandises, à procéder à une classification par produit et catégorie et faisant apparaître les possibilités existant dans les domaines suivants :

- la réduction du trafic par une harmonisation régionale efficace de la production et de la consommation,

- le transport ferroviaire, par voie navigable, par cabotage ou le transport combiné de marchandises en vrac, de produits finis et semi-finis, notamment lorsqu'il s'agit de marchandises non périssables,

- le transport par pipeline de certaines substances liquides ou liquéfiables;

28. invite la Commission à se monter particulièrement attentive, notamment dans le cadre des réseaux de trans-

pen realiseren van knooppunten voor goederenoverslag en andere faciliteiten, bijvoorbeeld knooppunten buiten de grote stedelijke gebieden, die benutting van milieuvriendelijker transportmodi bevorderen;

29. verzoekt de Commissie de ontwikkeling van nieuwe technologieën te stimuleren die gericht zijn op :

- schone en zuinige motoren,
- schonere brandstoffen,
- hogere benutting van de vervoerscapaciteit;

30. verzoekt de Commissie de relevante gevolgen van de diverse vervoermiddelen voor het milieu te evalueren teneinde vast te kunnen stellen welke functie de afzonderlijke vervoermiddelen het best kunnen vervullen in het intracommunautaire goederenvervoer;

31. verzoekt de Commissie in de context van een duurzame mobiliteit de gevolgen van de produktie van energie voor elektrische voertuigen voor het milieu en de problemen bij de verwijdering van batterijen, alsook de behoeften aan energie en landbouwoppervlak voor de produktie van biobrandstoffen te overwegen;

Geluidsoverlast

32. verzoekt de Commissie op korte termijn maatregelen te nemen die de geluidsoverlast door auto-, vliegtuigen treinverkeer drastisch verminderen ⁽¹⁾ door :

- normen voor de produktie van geluidarme voertuigen,
- normen voor de toelaatbaarheid van geluidsemissies,
- normen voor de te verwachten geluidsoverlast van nieuwe infrastructuur,
- het nemen van beperkende maatregelen daar waar de geluidsoverlast te hoog is,
- Europese normen voor geluidsoverlast rond luchthavens, zowel voor dag- als voor nachtvluchten, alsmede harmonisatie van voorschriften voor de bestrijding van geluidsoverlast door straalvliegtuigen,

— voorstellen voor strenge maatregelen tegen degenen die knalpotten op motorfietsen verwijderen of blijven rijden op motorfietsen met een kapotte knalpot;

Snelheidsbeperking

33. wijst erop dat de milieuschade onevenredig toeneemt met de gereden snelheid en acht het daarom noodzakelijk dat er zo spoedig mogelijk snelheidsbeperkende maatregelen worden genomen ⁽²⁾, overeenkomstig de door het Europees Parlement ter zake aangenomen resoluties ⁽³⁾;

Marktstructuur

34. verzoekt de Commissie, overeenkomstig het gestelde in zijn advies van 17 januari 1992 ⁽⁴⁾, om naar het voorbeeld van het in de transit-overeenkomst tussen de

port, à l'établissement de points de jonction par le transbordement des marchandises et d'autres facilités — par exemple, des points de transbordement situés en dehors des grands centres urbains — favorisant l'utilisation de moyens de transport respectueux de l'environnement;

29. invite la Commission à encourager la mise au point de technologies nouvelles axées sur :

- la fabrication de moteurs économes et non polluants,
- le développement de carburants moins polluants,
- une meilleure utilisation des capacités de transport;

30. invite la Commission à procéder à une évaluation de l'impact des différents modes de transport sur l'environnement afin de décider du rôle que chacun d'entre eux peut jouer dans les transports intracommunautaires de marchandises;

31. invite la Commission à prendre en considération, dans le cadre d'une « mobilité durable », les incidences sur l'environnement de la production d'énergie destinée aux véhicules électriques ainsi que les problèmes de l'élimination des batteries et des besoins en énergie et en terres liés à la production de carburants biologiques;

Nuisances acoustiques

32. prie la Commission de prendre à bref délai des mesures tendant à réduire considérablement les nuisances acoustiques provoquées par la circulation automobile, aérienne et ferroviaire ⁽¹⁾, et notamment :

- des normes pour la fabrication de véhicules silencieux,
- des normes concernant le seuil admissible des émissions acoustiques,
- des normes concernant les nuisances acoustiques prévisibles des nouvelles infrastructures,
- l'adoption de mesures de limitation lorsque les nuisances acoustiques sont trop importantes,
- des normes européennes pour le seuil admissible des émissions acoustiques aux abords des aéroports pour les vols de jour et de nuit ainsi que l'harmonisation de la législation de protection contre le bruit causé par les avions à réaction,
- des propositions visant à sanctionner sévèrement les usagers qui enlèvent le silencieux de leur motocyclette ou continuent à rouler avec des silencieux défectueux;

Limitations de vitesse

33. souligne que les nuisances écologiques augmentent de façon disproportionnée avec la vitesse, et estime de ce fait nécessaire d'adopter aussi rapidement que possible des mesures de limitation de la vitesse ⁽²⁾, conformément à ses résolutions sur ce sujet ⁽³⁾;

Structure du marché

34. engage la Commission à proposer, comme le demandait déjà l'avis du Parlement européen du 17 janvier 1992 ⁽⁴⁾, et sur le modèle de l'écosystème convenu dans

⁽¹⁾ Zie OESO, « Fighting Noise », 1986, en resolutie van 11 september 1991.

⁽²⁾ Zie resolutie van 11 september 1991.

⁽³⁾ PB n° C 68 van 24 maart 1986, blz. 35; PB n° C 260 van 15 oktober 1990, blz. 224; en PB n° C 19 van 28 januari 1991, blz. 241.

⁽⁴⁾ PB n° C 39 van 17 februari 1992, blz. 137.

⁽¹⁾ Cf. OCDE : « La lutte contre le bruit », 1986; et résolution précitée du Parlement, du 11 septembre 1991.

⁽²⁾ Cf. résolution précitée du 11 septembre 1991.

⁽³⁾ JO n° C 68 du 24 mars 1986, p. 35; JO n° C 260 du 15 octobre 1990, p. 224 et JO n° C 19 du 28 janvier 1991, p. 241.

⁽⁴⁾ JO n° C 39 du 17 février 1992, p. 137.

Gemeenschap en Oostenrijk vastgelegde ecosysteem, voor de Gemeenschap maatregelen voor te stellen die hetzelfde effect hebben;

Draagvlakvergroting

35. verzoekt de Commissie, in de komende jaren een voorlichtingscampagne op te zetten over de schadelijke gevolgen voor het milieu en de gezondheid van de meest vervuilende vervoersmodi en milieuvriendelijke vervoerswijzen, zoals fiets en openbaar vervoer, te propageren;

*
* *

36. verzoekt zijn Voorzitter deze resolutie te doen toekomen aan de Raad, de Commissie en de Lid-Staten.

l'accord de transit entre la Communauté et l'Autriche, des mesures analogues pour la Communauté, qui auraient les mêmes effets;

Pour une plus grande compatibilité avec l'environnement

35. invite la Commission à lancer, dans les prochaines années, une campagne d'information sur les effets néfastes, pour l'environnement et la santé, des moyens de transport les plus polluants, et à encourager l'utilisation de modes de transport plus respectueux de l'environnement tels que la bicyclette et les transports en commun;

*
* *

36. charge son Président de transmettre la présente résolution au Conseil, à la Commission et aux gouvernements des Etats membres.