

III

(Előkészítő jogi aktusok)

RÉGIÓK BIZOTTSÁGA

2008. FEBRUÁR 12–13-I, 78. PLENÁRIS ÜLÉS

A Régiók Bizottsága véleménye környezetbarátabb közlekedés

(2009/C 120/09)

A RÉGIÓK BIZOTTSÁGA

- üdvözlí, hogy első ízben jelenik meg irányelvjavaslatban a külső költségek internalizálásának elve, és hogy az útdíjról szóló irányelv jelenlegi módosító javaslatát olyan átfogó tanulmányok előzték meg, amelyekben a problematika alapos elemzésére került sor;
- emlékeztet rá, hogy a közlekedési fehér könyvben az európai közlekedéspolitika céljaiként az alábbiakat határozták meg: a közlekedési módok kiegyensúlyozott viszonyának megteremtése; egységes, az egyes közlekedési módoktól függetlenített alapelvek szerinti adóztatás a közlekedési költségek jobb beszámításához; esélyegyenlőség biztosítása az egyes közlekedési módok között; a szociális és környezeti költségek teljes internalizálásának ösztönzése; az infrastrukturális és a balesetekkel, légszennyezéssel, zajártalommal és közlekedési dugókkal kapcsolatos külső költségek beszámítása az infrastruktúra-használat költségeibe; a fenti alapelvek érvényesítése valamennyi közlekedési mód és felhasználói kategória esetében;
- utal arra, hogy az európai közlekedéspolitika egyik legfontosabb célkitűzése abban áll, hogy a határokon átmenő áruszállítást – és különösen a határokon átmenő nehézáru-szállítást – a közútról a vasútra csoportosítsa át. Az EU-nak megfelelő intézkedéseket kell biztosítania a fenti cél eléréséhez, amennyiben elég szabad kapacitás áll ehhez rendelkezésre;
- úgy véli, hogy nem szabad a tagállamok szabad belátására bízni a TEN-T-szakaszok külső költségeinek beszámítását, hanem megfelelő kritériumokat tartalmazó, átlátható rendszerre van szükség, amely kötelezi a tagállamokat a külső költségek beszámítására és a bevételek célirányos felhasználására.

Előadó: Herwig van Staa (AT/EPP), a tiroli tartományi közgyűlés elnöke

Referenciaszövegek

Az Európai Bizottság közleménye az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak: „Környezetbarátabb közlekedés”

COM(2008) 433 végleges

Az Európai Bizottság közleménye az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak, a Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának: „A külső költségek internalizálását elősegítő stratégia”

COM(2008) 435 végleges

Javaslat európai parlamenti és tanácsi irányelvre a nehéz gépjárművekre egyes infrastruktúrák használatáért kivetett díjakról szóló 1999/62/EK irányelv módosításáról

COM(2008) 436 végleges

Az Európai Bizottság közleménye az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak: „A meglévő vasúti járműállomány zajkibocsátásának csökkentését célzó intézkedések”

COM(2008) 432 végleges

POLITIKAI AJÁNLÁSOK

A RÉGIÓK BIZOTTSÁGA

Bevezetés

1. emlékeztet rá, hogy a valós költségek megjelenítésének célkitűzése kapcsán „Az európai közlekedéspolitika 2010-ig: itt az idő dönteni” című 2001. szeptember 12-i fehér könyvében (COM(2001) 370) az Európai Bizottság a göteborgi Európai Tanácsra utal, és amellet foglal állást, hogy fenntartható közlekedéspolitika segítségével teljes mértékben internalizálják a szociális és környezeti költségeket;

2. megjegyzi, hogy az Európai Bizottság hangsúlyozza, intézkedésekre van szükség ahhoz, hogy a forgalom növekedését egyértelműen függetlenítsék a GDP-növekedéstől úgy, hogy a megnövekedett közúti közlekedést átirányítják a vasútra, a vízi és a tömegközlekedésre. Az Európai Bizottság hozzáfűzi, hogy az adózásnak egységes, az egyes közlekedési módoktól függetlenített alapelvek szerint kell történnie, hogy így az egyes közlekedési módokatnál jobban figyelembe tudják venni a közlekedési költségeket, esélyegyenlőséget teremtve ezáltal köztük. Az Európai Bizottság egyértelműen kijelenti, hogy az infrastruktúrahaszárlat költségeinek magukban kell foglalniuk mind az infrastruktúra költségeit, mind pedig a balesetekkel, légszennyezéssel, zajártalommal és közlekedési dugókkal kapcsolatos külső költségeket;

3. sajnálatát fejezi ki, amiért a közlekedéspolitikai fehér könyv félidei felülvizsgálatában (az Európai Bizottság 2006. június 22-i közleménye, COM(2006) 314) csupán kevés új kezdeményezés olvasható a valós költségek elvének közlekedéssel kapcsolatos megvalósítására. Csupán az „Intelligens díjfizetési rendszer” fejezetben jelentenek be új eszközt az infrastruktúra finanszírozására, valamint a forgalom optimalizálására szolgáló úthasználati díj kivetéseként. Lehetőség van az ilyen díjak sávok kialakítására a környezeti hatások, illetve a közlekedési dugók kockázatának figyelembevétele érdekében, elsősorban a városokban, illetve környezetvédelmileg érzékeny területeken, ahol más, a kapacitás igénybevételét szabályozó megoldások, például a tranzitjogok piaci cserekereskedelme is szóba jöhetnek;

4. megállapítja, hogy a közlekedés környezetbarátabbá tételéről szóló, most már meglévő intézkedéscsomaggal (Greening Transport Package) és az abban található, az útdíjról szóló irányelv felülvizsgálatára irányuló javaslattal az Európai Bizottság eleget tesz a 2006/38/EK irányelv 11. cikkében foglalt kötelezettségének, azaz annak, hogy olyan általánosan alkalmazható, átlátható modellel szolgáljon a külső költségek értékelésére, amely az infrastruktúradíjak jövőbeli kiszámításának alapjául kell, hogy szolgáljon. A modellhez csatoltak egy elemzést, amely egyrészt a külső költségek internalizációjának a közlekedési módokra gyakorolt hatásait, másrészt a modell valamennyi közlekedési módra történő fokozatos gyakorlati átültetését célzó stratégiát vizsgálja;

5. emlékeztet rá, hogy a közlekedési költségek internalizálása szükséges lépés, de ehhez más intézkedéseknek is társulniuk kell, hogy mind a vállalatok, mind pedig a magánszemélyek részére vonzóbbá tegyék a közlekedési kínálatot, biztosítva számukra a szükségleteiket kielégítő infrastruktúrát. Ezért előrelépésre van szükség az áruszállítási célú vasúthálózatok létrehozására irányuló intézkedéseket tartalmazó csomag tekintetében; itt elsősorban a transzeurópai közlekedési hálózatokat kell előnyben részesíteni, és tovább kell fejleszteni a vasúti átrakodási rendszereket, valamint gyors megoldást találni a különböző nyomtávszélességek miatt jelentkező problémákra;

Az útdíjról szóló irányelv

6. üdvözli, hogy első ízben jelenik meg irányelvjavaslatban a külső költségek internalizálásának elve, és hogy az útdíjról szóló irányelv jelenlegi módosító javaslatát olyan átfogó tanulmányok előzték meg, amelyekben a probléma alapos elemzésére került sor;

7. üdvözli azt is, hogy a 2006/38/EK irányelv 11. cikkének végrehajtásával az Európai Bizottság megbízást ad tanulmány készítésére a külső költségek értékelésének bevált módszereiről, és hogy 2007-ben megjelentette a „Kézikönyv a közlekedési ágazat külső költségeinek becsüléséhez” című kiadványt (Handbook on estimation of external cost in the transport sector, 2007);

8. utal arra, hogy az európai közlekedéspolitika egyik legfontosabb célkitűzése abban áll, hogy a határokon átmenő áruszállítást – és különösen a határokon átmenő nehézáru-szállítást – a közútról a vasútra csoportosítsa át. Az EU-nak megfelelő intézkedéseket kell biztosítani a fenti cél eléréséhez, amennyiben elég szabad kapacitás áll ehhez rendelkezésre, és a szükséges infrastruktúrák kialakításán kell munkálkodnia, mindenekelőtt a transzeurópai közlekedési hálózatok keretében;

9. emlékeztet rá, hogy a közlekedési fehér könyvben az európai közlekedéspolitika céljaként az alábbiakat határozták meg: a közlekedési módok kiegyensúlyozott viszonyának megteremtése; egységes, az egyes közlekedési módoktól függetlenített alapelvek szerinti adóztatás a közlekedési költségek jobb beszámításához; esélyegyenlőség biztosítása az egyes közlekedési módok között; a szociális és környezeti költségek teljes internalizálásának ösztönzése; az infrastrukturális és a balesetekkel, légszennyezéssel, zajártalommal és közlekedési dugókkal kapcsolatos külső költségek beszámítása az infrastruktúra-használat költségeibe; a fenti alapelvek érvényesítése valamennyi közlekedési mód és felhasználói kategória esetében;

10. utal arra, hogy az Európai Bizottság a közúti közlekedés külső költségeinek beépítése során nem vette figyelembe a balesetekkel járó költségeket. Az Európai Bizottság hangsúlyozza, hogy ezeket a költségeket a biztosítótársaságok részére fizetett biztosítási díjak fedezik. Az RB szerint a biztosítási díjak az esetek többségében nem jelentenek elegendő ösztönzést a biztonságos vezetéshez és az elővigyázatos vezetési magatartáshoz. A biztosítási díjakba nem számítanak bele azok a költségek sem, amelyeket a társadalomnak kell állnia a balesetek költségeiből. Az EU-nak ezért létre kellene hoznia a balesetekből adódó külső költségek értékelésének és kiszámításának keretét. Így minden tagállam önállóan döntheti el, hogy a balesetekből adódó külső költségeket a biztosítási díjak révén vagy más módon kívánja internalizálni;

11. emlékeztet arra is, hogy az Európai Bizottság szerint módosítani kell a közlekedés társadalmi modelljein, a polgárokat a tömegközlekedés fokozottabb igénybevételére ösztönözve, mivel ezek a modellek nem függetleníthetők az általános uniós környezetvédelmi és éghajlati céloktól, és az uniós intézkedéseket a fenntartható mobilitás jegyében nemcsak az EK-Szerződés 71. cikke, hanem a 6., 174. és 176. cikke alapján is értékelni kell, mivel a közös közlekedéspolitika központi célja a környezetbarátabb és hatékonyabb közlekedés;

12. fenntartásai vannak viszont azzal kapcsolatban, hogy a jelenlegi tervezet alkalmas-e az európai közlekedéspolitika fent említett céljainak elérésére, főleg mivel egyelőre nincs még tervbe véve minden külső költség beszámítása úgy, ahogy az a 2006/38/EK irányelvben szerepel, és az európai bizottsági javaslat továbbra is a tagállamok mérlegelésére bízta, hogy kivetnek-e útdíjakat, és ha igen, milyen TENT-T-szakaszokon. Tekintettel kell lenni a skandináv államoknak a közúti áruszállítás megadóztatásával kapcsolatos sajátos alkotmányjogi helyzetére;

13. utal rá, hogy a preambulumbekendésekben a jogi keret céljaként a versenytorzulások elkerülésének egyik eszközeként említésre került a díjkivetési rendszerek harmonizációja is, illetve máris tervbe vettek egyfajta környezetbarátabb kialakítást a költségeknek a járművek euroosztálya szerinti differenciálása révén;

14. ugyanakkor reméli, hogy a jövőbeli európai bizottsági javaslatok hatékonyabb választ adnak az adók és díjak tekintetében tapasztalható jelentős eltérésekből adódó problémák, illetve a közlekedési módok ezekből eredő kiegyenlítetlen használatának, valamint bizonyos infrastruktúrák túltelítettségének kérdésére, főként mivel az úthasználati díjak eddigi jogi kerete sem tudta megszüntetni ezt az aránytalanságot;

15. megállapítja, hogy az Európai Bizottságnak az üzemanyagok adóinak harmonizációjára irányuló törekvései eddig nem vezettek ahhoz, hogy az EU tagállamaiban közelítsék egymáshoz az üzemanyagokra kivetett adókat, és ezért továbbra is jelentős üzemanyagár-különbségek vannak Európában. Az Európai Bizottságnak folytatnia kellene azokat az erőfeszítéseit, amelyek az üzemanyagok igen eltérő megadóztatásának felszámolását célozzák. Amíg nem kerül sor az üzemanyagadók átfogóbb összehangolására, minden tagállamnak lehetősége kell, hogy legyen az éghajlati terhelésből adódó külső költségek internalizálására;

16. a közlekedéssel kapcsolatos adórendszerekben is (pl. a tehergépjárművekre, az ásványi olajokra kivetett adók terén) a meglévő komoly különbségek fokozatos leépítését és átlátható eszközfelhasználást szorgalmaz;

17. sajnálja, hogy a határokon átmenő áruszállítás területén továbbra is fennállnak az eltérő mértékű infrastrukturális költségek. Ráadásul az olyan EU-n kívüli országok, mint például Svájc, ebből a szempontból jobb helyzetben vannak az uniós tagállamoknál. Hangsúlyozza, hogy az úthasználati díjak elmúlt években történt módosításai és valorizációi is csak elenyésző változásokat eredményeztek, egymással összevethető útszakaszokra még mindig rendkívül eltérő díjakat vetnek ki, és ez az eltérő költségteher jelentős kerülőutakat eredményez a szállításban, versenytorzulást okozva ezzel. Sürgeti az Európai Bizottságot, hogy hozzon intézkedéseket és támogassa a tagállamokat abban a tekintetben, hogy a közúti áruszállítás útvonalainak megválasztásánál vegyék figyelembe a környezetre gyakorolt hatást, a közlekedésbiztonságot és az utak állapotát;

18. tudatában van annak, hogy az Európai Bizottság minden, a közös közlekedéspolitikával kapcsolatos megfontolásának kiindulópontja a négy szabadságjog – azon belül is elsősorban a az áruk és a szolgáltatások szabad mozgásának – garantálása, és hogy az európai közlekedéspolitika a közlekedés technikailag zökkenőmentes működését hivatott biztosítani alacsony nemzetgazdasági költségek mellett;

19. ugyanakkor utal arra, hogy a nehézgépjármű-forgalom éppen az érzékeny, a külső közlekedési költségek által különösen érintett régiókban jár súlyos hatásokkal a lakosság egészségére és a környezetre. Az áruk szabad mozgása ezért rendkívül hátrányos következményekkel jár az érzékeny vidékeken. Az Európai Bíróság joggyakorlata alapján kötelezően elő kell írni a környezetvédelmi szempontok figyelembevételét. A környezet-, illetve az egészségvédelem rendkívüli kihívások elé állítja az európai közlekedéspolitikát, így egy hosszú távon működőképes rendszer biztosításához arra van szükség, hogy a modern közlekedési rendszer megteremtésének fő célkitűzése most már a gazdasági és szociális szempontokon túl a környezet- és az egészségvédelmi szempontoknak is megfeleljen;

20. hangsúlyozza továbbá, hogy az európai polgárok egészsége megkérdőjelezhetetlen érték, és hogy az egészséghez és a tiszta környezethez való alapjogot nem szabad az áruk korlátlan szabad mozgásának alárendelni. Megfelelő intézkedések révén biztosítani kell, hogy ez az alapjog összeegyeztethető legyen a személyek és áruk szabad mozgásának elvével. Mindebben lényeges szerep hárul majd az iskolák és a közszolgálati média által folytatott, közlekedésbiztonsággal kapcsolatos nevelési politikákra;

21. megállapítja, hogy bár az 1999/62/EK irányelv az érintett közlekedési úthálózat kiépítéséhez, üzemeltetéséhez és fejlesztéséhez szükséges használati díjak súlyozott átlagát vette az úthasználati díjak kiszámításának alapjául, a tárgyalt javaslat semmilyen megoldást nem nyújt a közlekedési adók terén tapasztalható komoly különbségek alapvető problémájára, mivel továbbra sem kötelezik a tagállamokat a TEN-T-szakaszokon úthasználati díjak kivetésére, csak felső határokat állapítanak meg, alsókat azonban nem, és a tagállamok döntenek az útinfrastruktúra-használati díjakból befolyt összeg felhasználásáról, hiányzik azonban a bevételek felhasználásának konkrét célokhoz kötése;

22. támogatja az Európai Bizottság javaslatát, amely szerint a külső költségek beépítéséből adódó bevételeket a TEN-hálózaton való közlekedés negatív hatásainak csökkentésére kell előirányozni és felhasználni. Ha beleszámítjuk a forgalmi dugókból eredő költségeket is, ez csak azzal a feltétellel történhet, hogy létezik egy cselekvési terv, amely felvázolja, hogyan kezelhetők a közlekedés túlterheltségének problémái egy-egy közlekedési módtól függetlenül;

23. az európai bizottsági javaslatról tartott ellentmondásos viták alapján, illetve a pénzpiacok nagy bizonytalansága és a recessziótól való félelmek miatt kétféle, hogy valamennyi tagállam alkalmazni fogja a további külső költségelemek beszámítására szolgáló rendszert;

24. úgy véli, hogy nem szabad a tagállamok szabad belátására bízni a TEN-T-szakaszok külső költségeinek beszámítását. Sokkal inkább egy megfelelő kritériumokat tartalmazó, átlátható rendszerre van szükség, a tagállamokat pedig különböző intézkedések révén a külső költségek beszámítására és a bevételek célirányos felhasználására kell ösztönözni;

25. felhívja a figyelmet arra, hogy számos tagállamban a régiók és települések felelősek az úthálózat nagy részéért. Ha egy bizonyos övezetben vagy útszakaszon vezetnek be útdíjakat, az a közlekedés nem kívánatos áthelyeződéséhez vezethet. Az irányelvben ezért meg kell határozni, hogy a közúti infrastruktúra minden üzemeltetőjét be kell vonni annak eldöntésébe, hogy mely útszakaszon vezessenek be útdíjat. A közúti infrastruktúra helyi és regionális üzemeltetőinek részvétele akkor is

fontos ezenkívül, ha arról van szó, hogy miként kell kialakítani az útdíjrendszert és hogyan kell felhasználni a bevételeket;

26. kéri valamennyi külső költség (általános egészségügyi, éghajlat- és környezetvédelmi, baleseti költségek, az energiatermelés, a járműgyártás költségei, a járművek üzemeltetési és hulladékkezelési költségei, valamint a gyalogosokra és a kerékpár-közlekedésre gyakorolt hatások és a területhasználát) beszámítását, és felkéri az Európai Bizottságot, hogy ennek alapján dolgozza át javaslatát, és vegyen bele egy ütemtervet a külső költségek felhasználására vonatkozóan;

27. sajnálja, hogy a jelenlegi tervezet alapján a külső költségek elszámolásának elsődleges célja az, hogy elsősorban a nagyvárosokban erőteljesen fellépő problémákra nyújtson speciális megoldást. A távolsági utakon azonban nem történik meg a felmerülő külső költségek reális beszámítása, így a külső költségek hiányzó internalizálása miatt a teljes útszakaszon az áruszállítás sem tevődik át a vasútra, és a környezetbarát vezetési stílus elterjedésének irányába mutató tényleges hatások is marginálisak lesznek csupán;

28. kétféle, hogy akár a közlekedési dugóknak a gazdasági élet követelményei (just in time szállítások) miatti viszonylag magas költségei képesek lennének a várt irányba befolyásolni a helyzetet;

29. utal rá, hogy csak a rendszer általános és nagy területre kiterjedő használatával érhető el az Európai Bizottság ambíciózus céljai (a valós költségek megjelenítése, a különböző közlekedési módok azonos teherviselése);

30. ezért a rendszer ösztönzését és támogatását sürgeti annak elkerülésére, hogy – tekintettel a gazdasági helyzetre – a sűrűn lakott agglomerációkban (közlekedési dugók és légszennyezés) csak helyenként álljanak rendelkezésre a fenti költségbeszámítás végrehajtásához szükséges feltételek;

31. sajnálja, hogy nem nyílik lehetőség a keresztfinanszírozás és a külső költségek ötvözésére, főként mivel a keresztfinanszírozás elsősorban finanszírozási eszköz, a külső költségek pedig alapvetően más felhasználási célokra is fordíthatók;

32. hiányolja, hogy nem történik meg az összes külső költségnek az egész hálózaton való teljes figyelembevétele, ami a teherforgalom környezetbarát közlekedési módokra való áttéréséhez szükséges volna, hogy így a magasabb úthasználati díjak miatt a teherforgalom tartósan áthelyeződjön a vasútra;

33. utal arra, hogy az eltérő adók és különösen a minimális díjak kötelező felszámításának hiánya, valamint a külső költségek szintén hiányzó általános beszámítása miatt tartóssá fog válni a tranzitfolyosók útdíjainak egyenlőtlensége;

34. hangsúlyozza, hogy – a közúti közlekedés biztonságának érdekében is – el kell kerülni, hogy aránytalanul túlterheljenek egyes tranzitútvonalakat, ösztönözve bizonyos útvonalak javítását, illetve alternatív, környezetbarát vasúti és vízi összeköttetések kiépítését. Támogatni kell a meglévő tengeri autópályákat, továbbá új útvonalak kialakítását kell lehetővé tenni a közúti áruszállítás intenzitásának csökkentése érdekében;

35. úgy véli, hogy a javaslat az első lépés az útinфраstruktúra túlterheltségének általános elkerülésére, illetve ahhoz, hogy a környezetbarát közlekedési módok nagyobb piacrészhöz jussanak;

36. utal arra, hogy az irányelv módosítására tett javaslat először csak a 12 tonna összsúlyt meghaladó nehéz gépjárművekre vonatkozik; véleménye szerint semmi nem szól az ellen, hogy az irányelv hatályba lépésekor azonnal érvényes legyen valamennyi nehéz haszonjárműre;

37. hangsúlyozza, hogy a közúti áruszállítás aránytalan növekedése, egyszersmind az európai környezetvédelmi normák hatályos határértékei miatt az iparnak és a kisiparnak alig marad fejlődési lehetősége, és ezáltal az egészségkárosodás mellett a népesség gazdasági lehetőségei is drasztikusan beszűkülnek;

38. utal arra, hogy különösen a kerülőutakat választó forgalom okoz elfogadhatatlan többletterhelést az egyes tranzitfolyosókon, és az eltérő költségterhek révén meg nem engedhető módon torzítja a versenyt a Közösség területén;

39. arra kéri ezért az uniós intézményeket, hogy hozzanak meg minden szabályozási intézkedést annak érdekében, hogy hasonlóak legyenek az egyes tranzitfolyosók útdíjai, és ezáltal

hosszú távra visszaszorítsák az elkerülő forgalmat, a különböző utak állapotának és kapacitásának értékelésekor figyelembe véve az érintett területek piaci és fejlesztési szükségleteit;

40. felhívja a figyelmet a mellékletben található grafikonokra, amelyek az Alpokon átmenő teherforgalomról nyújtanak tájékoztatást. Ezek egyértelműen jelzik a fontos franciaországi, svájci és osztrák folyosók eltérő útdíjai között feszülő ellentmondást;

A zajkibocsátás csökkentését célzó intézkedések a vasúti közlekedésben

41. osztja az Európai Bizottság véleményét, amely szerint intézkedéseket kell hozni a vasúti áruforgalom által okozott zajterhelés csökkentése érdekében; és üdvözli az Európai Bizottság által javasolt lépéseket. Főként az állományba tartozó tehervagonok alacsony zajszintű fékekkel való felszerelése ígér nagy hatékonyságot viszonylag alacsony költségek mellett. Az RB arra ösztönöz, hogy a vasúti járművek zajkibocsátására vonatkozó, interoperabilitást szolgáló műszaki előírások (TSI-Noise) határozzanak meg zajszinthatárokat is az állományhoz tartozó járművek esetében, valamint időhatárokat az átalakítás elvégzéséhez. Arra kéri az Európai Bizottságot, hogy ellenőrizze, szükség van-e határértékek megállapítására és meghatározására a fékek kopásakor keletkező esetleges káros anyagok esetében is, annak érdekében, hogy hosszú távon el lehessen kerülni a nyomvonalaknak a fékek kopásából adódó hosszú távú károsodásait. Arra kéri az Európai Bizottságot, vegye tekintetbe, hogy a modern működési folyamatok és a kapacitást növelő infrastrukturális intézkedések révén elérhető, hogy a vonatoknak kevésbé kelljen súrlódó fékekkel fékezni. Ennek segítségével tovább lehetne javítani a kötőpályás közlekedés energiahatékonyságát, és tovább lehetne csökkenteni a zajkibocsátást és a kopást.

Kelt Brüsszelben, 2009. február 12-én.

a Régiók Bizottsága
elnöke

Luc VAN DEN BRANDE