

EUROPA-PARLAMENTET

1999



2004

Mødedokument

ENDELIG
A5-0019/2003

28. januar 2003

*****I**

BETÆNKNING

om forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om indførelse af et økopointsystem, som finder anvendelse i 2004 på lastvogne, der kører gennem Østrig
(KOM(2001) 807 – C5-0699/2001 – 2001/0310(COD))

Udvalget om Regionalpolitik, Transport og Turisme

Ordfører: Luciano Caveri

Tegnforklaring

- * Høringsprocedure
flertal af de afgivne stemmer
- **I Samarbejdsprocedure (førstebehandling)
flertal af de afgivne stemmer
- **II Samarbejdsprocedure (andenbehandling)
*flertal af de afgivne stemmer for at godkende den fælles holdning
flertal blandt Parlamentets medlemmer for at forkaste eller ændre
den fælles holdning*
- *** Samstemmende udtalelse
*flertal blandt Parlamentets medlemmer undtagen i de tilfælde, der
omhandles i EF-traktatens artikel 105, 107, 161 og 300 og i EU-
traktatens artikel 7*
- ***I Fælles beslutningsprocedure (førstebehandling)
flertal af de afgivne stemmer
- ***II Fælles beslutningsprocedure (andenbehandling)
*flertal af de afgivne stemmer for at godkende den fælles holdning
flertal blandt Parlamentets medlemmer for at forkaste eller ændre
den fælles holdning*
- ***III Fælles beslutningsprocedure (tredjebehandling)
flertal af de afgivne stemmer for at godkende det fælles udkast

(Den angivne procedure er baseret på det af Kommissionen foreslåede retsgrundlag)

Ændringsforslag til en lovgivningsmæssig tekst

I Parlamentets ændringsforslag markeres de tekstdele, der ønskes ændret, med fede typer og kursiv. Kursivering uden fede typer er en oplysning til de tekniske tjenestegrene, som vedrører elementer i den lovgivningsmæssige tekst, der foreslås rettet med henblik på den endelige tekst (f.eks. materielle fejl eller manglende tekst i en sprogversion). De foreslåede rettelser skal godkendes af de berørte tekniske tjenestegrene.

INDHOLD

	Side
PROTOKOLSIDE	4
FORSLAG TIL LOVGIVNINGSMÆSSIG BESLUTNING.....	5
BEGRUNDELSE.....	13
UDTALELSE FRA UDVALGET OM MILJØ- OG SUNDHEDSANLIGGENDER OG FORBRUGERPOLITIK.....	18

PROTOKOLSIDE

Med skrivelse af 21. december 2001 forelagde Kommissionen i overensstemmelse med EF-traktatens artikel 251, stk. 2, og artikel 71, stk. 1, Parlamentet forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om indførelse af et økopointsystem, som finder anvendelse i 2004 på lastvogne, der kører gennem Østrig (KOM(2001) 807 – 2001/0310 (COD)).

På mødet den 16. januar 2002 meddelte Parlamentets formand, at dette forslag var henvist til Udvalget om Regionalpolitik, Transport og Turisme som korresponderende udvalg og til Udvalget om Miljø- og Sundhedsanliggender og Forbrugerpolitik som rådgivende udvalg (C5-0699/2001).

På mødet den 22. januar 2002 valgte Udvalget om Regionalpolitik, Transport og Turisme Luciano Caveri til ordfører.

På møder den 18.-19. juni, 10. september og 8. oktober 2002 og den 20.-21. januar 2003 behandlede udvalget Kommissionens forslag og udkastet til betænkning.

På sidstnævnte møde vedtog det forslaget til lovgivningsmæssig beslutning (for: 41; imod: 4; hverken/eller: 1).

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

Udtalelsen fra Udvalget om Miljø- og Sundhedsanliggender og Forbrugerpolitik er vedføjet denne betænkning.

Betænkningen indgivet den 28. januar 2003.

FORSLAG TIL LOVGIVNINGSMÆSSIG BESLUTNING

Europa-Parlamentets lovgivningsmæssige beslutning om forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om indførelse af et økopointsystem, som finder anvendelse i 2004 på lastvogne, der kører gennem Østrig (KOM(2001) 807 – C5-0699/2001 – 2001/0310(COD))

(Fælles beslutningsprocedure: førstebehandling)

Europa-Parlamentet,

- der henviser til Kommissionens forslag til Europa-Parlamentet og Rådet (KOM(2001) 807¹),
 - der har fået forslaget forelagt af Kommissionen, jf. EF-traktatens artikel 251, stk. 2, og artikel 71, stk. 1 (C5-0699/2001),
 - der henviser til forretningsordenens artikel 67,
 - der henviser til betænkning fra Udvalget om Regionalpolitik, Transport og Turisme og udtalelse fra Udvalget om Miljø- og Sundhedsanliggender og Forbrugerpolitik (A5-0019/2003),
1. godkender Kommissionens forslag som ændret;
 2. anmoder om fornyet forelæggelse, hvis Kommissionen agter at ændre dette forslag i væsentlig grad eller erstatte det med en anden tekst;
 3. pålægger sin formand at sende Parlamentets holdning til Rådet og Kommissionen.

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

Ændringsforslag 1 Titel

Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om **indførelse af et økopointsystem**, som finder anvendelse i 2004 på lastvogne, der kører gennem Østrig

Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om **som led i en bæredygtig transportpolitik i det følsomme Alpeområde at indføre et midlertidigt pointsystem**, som finder anvendelse i 2004 på lastvogne, der kører gennem Østrig

(Ændringen af udtrykket "økopointsystem" til "midlertidigt pointsystem" gælder hele teksten og kræver en teknisk tilpasning i de tilfælde, hvor der henvises til den nye

¹ EFT C 103 E af 30.4.2002, s. 230.

overgangsordning, der indføres fra 2004)

Ændringsforslag 2
Betragtning 3 a (ny)

(3a) Denne foranstaltning er også begrundet i behovet for at beskytte miljøet og dermed den lokale befolkning mod de meget alvorlige følger af luft- og støjforurening, som skyldes passage af et meget stort antal lastvogne.

Ændringsforslag 3
Betragtning 3 b (ny)

(3b) Det Europæiske Miljøagentur konstaterer, at der med udvidelsen af Den Europæiske Union må påregnes en betydelig vækst i transittrafikken. Denne forordnings anvendelsesområde bør derfor med sigte på udvidelsen udvides til også at omfatte kandidatlandene.

Begrundelse

Med den vækst i transittrafikken, der forudsiges med udvidelsen af den Europæiske Union, må der også påregnes en vækst i belastningen med skadelige stoffer. Derfor bør forordningens anvendelsesområde udvides til at omfatte kandidatlandene.

Ændringsforslag 4
Betragtning 3 c (ny)

(3c) FN har erklæret 2002 for det internationale bjergår og tilskyndet til beskyttelse og bæredygtig udnyttelse af bjergområder for at sikre befolkningens trivsel i både bjerge og lavland.

Begrundelse

Det internationale år for bjerge bør tjene til at skabe et økopointsystem, der sikrer den bedst mulige beskyttelse af Alperne.

Ændringsforslag 5
Betragtning 3 d (ny)

(3d) Konventionen om beskyttelse af

Alperne (Alpekonventionen), som Den Europæiske Union har undertegnet og ratificeret den 26. februar 1996¹, fastsætter en række regler til begrænsning af lastvognes kørsel gennem Alpelandene. Det hedder bl.a. heri, at den belastning og de risici, som transport i og på tværs af Alpeområdet indebærer, skal reduceres til et niveau, som er acceptabelt for mennesker, dyr og planter og disses levesteder.

¹ EFT L 61 af 12.3.1996, s. 31-36.

Begrundelse

I forbindelse med det midlertidige pointsystemet for 2004, 2005 og 2006 bør der tages hensyn til Alpekonventionen.

Ændringsforslag 6
Betragtning 4 a (ny)

(4a) Der bør findes ikke-diskriminerende løsninger, som forener forpligtelserne i henhold til på den ene side traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab (artikel 6, artikel 51, stk. 1, og artikel 71) - f.eks. fri udveksling af tjenesteydelser og frie varebevægelser samt beskyttelse af miljøet og den lokale befolkning - og på den anden side internationale aftaler og konventioner som f.eks. Alpekonventionen og særlig transportprotokollen – som Den Europæiske Union snarest muligt bør ratificere – og Kyoto-aftalen.

Ændringsforslag 7
Betragtning 5

(5) Der bør altså indføres et **økopointsystem** for 2004 -

(5) Der bør altså indføres et **system med midlertidige normer** for 2004 -

Ændringsforslag 8
Artikel 1, litra c

c) "*transittrafik gennem Østrig*": enhver

c) "*transittrafik gennem de østrigske Alper*":

trafik gennem *østrigsk område*, hvor udgangspunkt og bestemmelsessted ligger uden for Østrig

enhver trafik gennem *de østrigske Alper*, hvor udgangspunkt og bestemmelsessted ligger uden for Østrig

Begrundelse

Økopointsystemet begrænser de frie varebevægelser gennem en styring af transportmængden. Ifølge EF-Domstolens retspraksis kan dette kun retfærdiggøres med klare hensyn til almenvellet. For økopointsystemets vedkommende kan der i den forbindelse kun henvises til behovet for at beskytte menneskene og økosystemerne i Alperne. En begrænsning for hele Østrig kan ikke retfærdiggøres.

Ændringsforslag 9 Artikel 1, litra e

e) "*vejgodstrafik i transit gennem Østrig*": transittrafik gennem *Østrig*, der udføres med lastvogne, uanset om disse er med last eller uden last

e) "*vejgodstrafik i transit gennem de østrigske Alper*": transittrafik gennem *de østrigske Alper*, der udføres med lastvogne, uanset om disse er med last eller uden last

Begrundelse

Økopointsystemet begrænser de frie varebevægelser gennem en styring af transportmængden. Ifølge EF-Domstolens retspraksis kan dette kun retfærdiggøres med klare hensyn til almenvellet. For økopointsystemets vedkommende kan der i den forbindelse kun henvises til behovet for at beskytte menneskene og økosystemerne i Alperne. En begrænsning for hele Østrig kan ikke retfærdiggøres.

Ændringsforslag 10 Artikel 1, litra f a (nyt)

fa) "følsomt Alpeområde": det geografisk afgrænsede, grænseoverskridende område, der udgøres af Alperne som helhed, og som er defineret i Alpekonventionen.

Begrundelse

Da der er behov for en grænseoverskridende løsning på transportproblemerne i Alperne, er det nødvendigt, at der foretages en præcis og officiel, geografisk beskrivelse af denne region. En sådan definition er fastlagt i Alpekonventionen.

Ændringsforslag 11
Artikel 3, stk. 2, indledning

2. *Fra den 1. januar 2004 til den 31. december 2004* gælder følgende bestemmelser:

2. *I den periode, hvor det midlertidige pointsystem finder anvendelse*, gælder følgende bestemmelser:

Begrundelse

Teknisk ændring, der er nødvendig for at sikre sammenhæng med ændringsforslag 13 til artikel 3, stk. 3, vedrørende kontingenteringerne for 2004, 2005 og 2006.

Ændringsforslag 12
Artikel 3, stk. 2, litra b

b) Fastsættelsen af det samlede NOx-emissionsniveau fra lastvogne *forvaltes ved hjælp af et* økopointsystem. Som led i dette system behøver hver lastvogn, som kører i transit gennem Østrig, et økopointantal, som svarer til talværdien af dens NOx-emissioner (den godkendte værdi i forbindelse med produktionens overensstemmelse (COP-værdien) eller typegodkendelsesværdien). Tildeling og forvaltning af disse point beskrives i bilag 2.

b) Fastsættelsen af det samlede NOx-emissionsniveau fra lastvogne *baseres på det tidligere* økopointsystem¹. Som led i dette system behøver hver lastvogn, som kører i transit gennem Østrig, et økopointantal, som svarer til talværdien af dens NOx-emissioner (den godkendte værdi i forbindelse med produktionens overensstemmelse (COP-værdien) eller typegodkendelsesværdien). Tildeling og forvaltning af disse point beskrives i bilag 2.

¹ *EFT C 241 af 29.8.1994 (protokol nr. 9).*

Ændringsforslag 13
Artikel 3, stk. 3

3. Hvis der ikke bliver vedtaget et rammeforslag vedrørende betaling for brug af infrastrukturer, *opretholdes de i stk. 2 fastsatte bestemmelser i et år, og eventuelt i højst yderligere et år.*

3. Hvis der ikke *inden udgangen af 2004* bliver vedtaget et rammeforslag vedrørende betaling for brug af infrastrukturer, *fremmes transitkørsel med miljøvenlige lastvogne gennem de østrigske Alper og navnlig via Brenner, Tauern og Pyhrn på grundlag af følgende retningslinjer:*

i 2004:

- kontingentering¹ for

EURO 0-, 1- og 2-lastvogne²

*- fri transitkørsel for EURO 3-lastvogne
i 2005 og 2006:*

*- transitkørsel forbudt for EURO 0- og 1-
lastvogne*

- kontingentering for EURO 2-lastvogne

*- fri transitkørsel for EURO 3- og 4-
lastvogne²*

*Efter 2006 anvendes ikke noget
kontingenteringssystem.*

¹ *Kvoterne baseres på 2002-
økopointkvoterne.*

² *Jf. direktiv 91/542/EØF og 99/96/EF.*

Ændringsforslag 14

Artikel 3, stk. 4

4. Kommissionen vedtager efter proceduren i artikel 5 de nærmere bestemmelser for fremgangsmåderne vedrørende **økopointsystemet**, fordelingen af økopoint og de tekniske spørgsmål i forbindelse med anvendelsen af denne artikel.

4. Kommissionen, **der handler** efter proceduren i artikel 5:

- fastsætter antallet af point i medfør af artikel 3, stk. 2, litra b)

*- indfører de nærmere bestemmelser for fremgangsmåderne vedrørende **det midlertidige pointsystem**, fordelingen af økopoint og de tekniske spørgsmål i forbindelse med anvendelsen af denne artikel*

- forhøjer kontingenterne proportionelt for hver ny medlemsstat og for hvert år med henblik på de central- og østeuropæiske landes tiltrædelse i 2004, idet kontingenterne fastsættes i henhold til bestemmelserne i artikel 3 og i bilagene .

Ændringsforslag 15
Artikel 4, stk. 1 a (nyt)

1a. Afgørelserne fra Kommissionen og det i artikel 5 omhandlede udvalg indgår i en bæredygtig transportpolitik for hele Alpeområdet, navnlig for de følsomme regioner som Brenner, Mont Blanc, Tauern, Pyhrn, strækningen Lyon-Torino (Frejus) m.fl. Denne politik er dels baseret på de objektive forpligtelser, der påhviler Den Europæiske Union og medlemsstaterne i henhold til bestemmelserne i EF-traktaten, Alpekonventionen og andre bindende instrumenter, og dels, for så vidt som lovgivningen tillader det, på de principper, Kommissionen har opstillet for følsomme bjergområder i sin hvidbog om den europæiske transportpolitik frem til 2010, f.eks. bæredygtighed, fri udveksling af tjenesteydelser, beskyttelse af borgerne og miljøet, fremme af intermodal transport og krydsfinansiering.

Denne politik skal munde ud i et system til regulering af trafikstrømmene, som kun skal finde anvendelse på transit i Alpeområdet og andre økologisk følsomme områder langs de transeuropæiske korridorer, og som skal være i fuld overensstemmelse med artikel 3, stk. 3, ovenfor.

Ændringsforslag 16
Artikel 4, stk. 3 a (nyt)

3a. De lande, der berøres af denne forordning, opfordres til at indføre kontrolforanstaltninger i det eksisterende system for at verificere, at de faktiske NO_x-emissioner fra lastvogne svarer til den godkendte værdi i forbindelse med produktionens overensstemmelse (COP-værdien) eller typegodkendelsesværdien.

BEGRUNDELSE

Indledning

Til forberedelse af denne betænkning har ordføreren og Transportudvalget bl.a. hørt Tyskland, Italiens og Østrigs trafikministre på udvalgets møde den 10. september 2002. Ordføreren har også lyttet opmærksomt til udvalgets medlemmer, der ved denne lejlighed stillede ministrene en række spørgsmål og samtidig forelagde deres egne synspunkter.

Desuden har der fundet mange kontakter sted til sammenslutninger, interessegrupper, ngo'er, politiske organisationer osv. - kontakter, som i vid udstrækning har bidraget til de overvejelser og det *sammenfattende* arbejde, som har udmøntet sig i denne betænkning.

Det er indlysende, at der eksisterer stærkt afvigende synspunkter, men samtidig er de enkelte berørte parter bevidst om, at det er vores pligt at forberede fremtiden, og at vi ville gøre os skyldige i passivitet og træghed, hvis vi igen begyndte at yppe kiv og strid. På nuværende tidspunkt befinder vi os stadig i en blindgyde, selv om der kan anes en vis vilje til at finde en udvej.

Problemet er nået op på EU-plan, fordi der ikke er fundet nogen løsning på bi- eller trilateralt niveau. Under debatten og talerne på mødet den 10. september 2002 og talrige kontakter med repræsentanter for hele spektret af involverede parter blev der rimeligvis ytret ønske om at finde en *europæisk løsning*, der er i overensstemmelse med Alpekonventionens protokol om transport, som man ønsker ratificeret hurtigt fra EU's side. I dette lys har ordføreren også allerede entydigt erklæret sig som tilhænger af en europæisk løsning for at undgå, at der vedbliver at eksistere to forskellige klasser af europæiske borgere i Alperne.

Denne løsning aftegner sig allerede i horisonten, men vi er endnu ikke parate til at anvende den, eftersom der først skal gennemføres en række foranstaltninger, bl.a. af lovgivningsmæssig art, før der kan skabes den nødvendige lovramme.

Den Europæiske Union må nu én gang for alle afsætte de midler, der kræves til at løse problemerne!

De grundlæggende principper, som løsningerne på finansieringsproblemet skal baseres på, er omtalt i Kommissionens seneste hvidbog om transportpolitikken: en bedre tarifiering af brugen af infrastrukturerne, krydsfinansiering for infrastrukturerne i Alperne og Pyrenæerne og øget deltagelse af EU i finansieringen af store infrastrukturprojekter, der indgår i de transeuropæiske transportnet. Beregningsmetoderne og detaljerne skal fastsættes nærmere, og lovgivningsprocessen må tage sin tid, men hver EU-institution og hvert nationalt organ, der er involveret i denne lovgivningsproces, bærer et tungt ansvar for, at procedurene bliver afsluttet med et positivt resultat hurtigst muligt.

Når det gælder miljøspørgsmål og navnlig emissioner af forurenende stoffer, bidrager det gamle økopointsystem i fællesskab med Auto Oil-programmet til langt bedre "miljøresultater" fra lastvognes side, end det var tilfældet tidligere. Og så er vi endda kun halvvejs! Tabellen i bilaget viser de forskellige etaper i Auto Oil-programmet. Det fremgår heraf, at der er sket en betydelig reduktion af emissionerne af de forskellige forurenende luftarter og af partiklerne. I mellemtiden står vi imidlertid over for en anden opgave, der går ud på at udarbejde en

foreløbig løsning, som kan anvendes i den tid, der vil gå, før der gennemføres en definitiv løsning. Det er tale om en meget vanskelig opgave og en balanceakt, der kræver megen forståelse af os alle!

Et forsøg på udformning af en løsningsmodel

I overensstemmelse med stats- og regeringschefernes ønsker på topmødet i Laeken og i København har det danske formandskab gjort et prisværdigt forsøg på at hive en løsning hjem.

Det skal bemærkes, at der kun er tale om en "virtuel", ikke-formaliseret løsning, der består i at forlænge økopointsystemet med tre år på hele det østrigske område under iværksættelse af foranstaltninger, der har til formål at tilskynde til at afskaffe de gamle forurenende lastvogne og indføre mindre forurenende EURO 4-køretøjer.

Ordføreren beklager imidlertid stærkt, at man åbenbart kun har opnået en række landes accept til gengæld for dispensationer og undtagelser til fordel for bestemte lande, og at de to hovedpersoner i denne sag (Østrig og Italien) endog var imod.

Måske skal løsningen søges i en kombination af faktorer. Det er den opfattelse, som et stort flertal i Udvalget om Regionalpolitik, Transport og Turisme tilkendegiver med vedtagelsen af ændringsforslagene til Kommissionens forslag.

1. I disse ændringsforslag har Udvalget om Regionalpolitik, Transport og Turisme forsøgt at tage højde for og kombinere følgende faktorer:

- øget hensyn til miljøet i områder, hvor det er mere påkrævet (dvs. kontingentering for kørsel over de tre Alpepas)
- tilendebringelse af den krænkelse af princippet om fri udveksling af tjenesteydelser og frie varebevægelser, som et økopointsystem udgør i den øvrige del af det østrigske territorium: dermed ville presset på de tre Alpepas automatisk aftage
- gradvis afskaffelse af forurenende lastvogne
- tilskyndelse til indførelse af den nye generation af EURO 4-motorer
- fremskyndelse af lovgivningsprocessen til indførelse af betaling for brug af infrastrukturer.

2. Det forhold, at lastvogne, der opfylder EURO 0-, 1- og 2-normerne, underkastes kvoter, er også udtryk for den holdning, der består i at anerkende den særlige problemstilling, som kørsel gennem Alperne udgør. Derved skabes også et incitament til at forny lastvognsparken og anvende den bedst mulige teknologi.

Til illustration af det spillerum, man råder over, skal det nævnes, at allerede på nuværende tidspunkt kan emissionsværdierne for EURO 3-lastvogne, der fra produktionsstadiet er udstyret med en katalysator og et partikelfilter, gå ned til halvdelen af de værdier, der

pålægges de fremtidige EURO 5-lastvogne¹ (som skal indføres i 2008).

Det skal også fremhæves, at der vil blive opnået betydelige fremskridt ikke bare med hensyn til NO_x-emissioner (kvælstofoxider), men også når det gælder HC- (kulbrinter) og CO-emissioner (kulilte) samt partikler.

For øvrigt fremgår det klart af undersøgelser, der er foretaget af Det Europæiske Miljøagentur², at problemet med forurenende emissionsgasser fra lastvognes dieselmotorer i vid udstrækning vil være løst om nogle få år.

Støjforureningen kan løses delvis ved tekniske forbedringer, men vil aldrig kunne udryddes fuldstændigt.

3. Det sidste problem, dvs. den trafikale overbelastning og tilstedeværelsen af et meget stort antal lastvogne på hovedfærdselsåreerne gennem Alperne, kan i princippet afhjælpes ved at anlægge Brenner-tunnelen. Dette projekt bør påbegyndes så hurtigt som muligt. Men selv ved at satse på en mere effektiv anvendelse af den nuværende jernbanelinje kunne man yde et betydeligt bidrag til en foreløbig løsning af problemet.

Den eksisterende jernbanelinje er nemlig stærkt underudnyttet, og med de forhåndenværende midler kunne man på kort sigt øge det daglige antal tog på strækningen med 80.

Derfor glæder ordføreren sig over den koordinerende indsats, der er gjort i den arbejdsgruppe, som består af delegationer fra Tyskland, Østrig og Italien, og som har til opgave at forbedre den eksisterende jernbaneinfrastrukturens kapacitet. For at bevare troværdigheden er det bydende nødvendigt, at der opnås fremskridt på kort sigt.

4. Som følge af den snævre sammenhæng, der er mellem spørgsmålet om økopoint og rammelovgivningen om betaling for brug af transportinfrastrukturer, er ordføreren af den opfattelse, at de EU-institutioner, der spiller en rolle i lovgivningsprocessen, skal ansvarliggøres i dette præcise tilfælde ved at presse på for at få rammelovgivningen om betaling for brug af transportinfrastrukturer iværksat. Hvis lovgivningen ikke er trådt i kraft den 31. december, risikerer man, at der opstår et stort tomrum ...

Konklusion

Ordføreren agter med disse forslag at bidrage til at løse det meget komplicerede spørgsmål, som økopointsystemet udgør. Man kan håbe, at forslagene danner grundlag for en løsning, som også skal tage hensyn til, at der i Alperne er opstået flere borgerbevægelser, der har til formål at reducere lastvognstrafikken. Det må heller ikke glemmes, at som en følge af den forfærdelige ulykke i Mont Blanc-tunnelen vil vej-tunnelernes kapacitet i fremtiden blive begrænset overalt gennem sikkerhedsforholdsregler på grundlag af et særdirektiv.

Det er klart, at med den nye fremtidige infrastruktur og den bedste teknologi vil økopointsystemet have spillet en rolle i vejtransportens historie som katalysator (!) til

¹ "Investigation of the feasibility of achieving euro V heavy-duty emissions limits with advanced emission control systems" - dokument offentliggjort af Association for Emissions Control by Catalyst, www.aece.be

² Technical report n° 74 - "National and central estimates for air emissions from road transport", findes på www.eea.eu.int

anvendelse af avanceret teknik til fordel for miljøet ikke blot i Alperne, men også i andre områder.

Den løsning, som er forelagt her, er kun en overgangsforanstaltning hen imod den europæiske løsning, som hovedparten af de involverede aktører i denne sag ønsker. Der er tale om EU's bidrag, men samtidig må især de berørte lande gøre en betydelig øjeblikkelig indsats med det formål at udvide deres samarbejde for på kort sigt at udnytte den underudnyttede jernbanekapacitet bedre.

På mellemlang sigt aftegner der sig en europæisk løsning i hvidbogen om transportpolitikken, hvis indhold allerede er blevet omtalt i indledningen. Parallelt hermed fortsætter de tekniske fremskridt, og for dieselmotorernes vedkommende vil emissionerne af skadelige stoffer blive reduceret til yderst lave niveauer. Hvis regeringerne tager deres egne argumenter mod forureningen seriøst, bør de aktivt fremme indførelsen af superrene motorer, og i så fald vil sondringen mellem transitlastvogne og lokale lastvogne ikke længere være aktuel. Myndighederne kunne også indføre test af motorer, som der undertiden er blevet "fusket" med, og hvis emissioner er mere forurenende end normerne for den kategori, de officielt tilhører.

Men selv disse faktorer udgør kun delaspekter i den løsning, som skal findes i en langt bredere kontekst, dvs. anvendelse af andre transportformer, som det allerede er tilfældet med bl.a. intermodal transport, der har stor betydning i Alperne, og nærskibstrafik (short sea shipping). Her opfordrer ordføreren Kommissionen og medlemsstaterne til i fuld forståelse med Europa-Parlamentet at fortsætte deres bestræbelser på at arbejde i den retning, dvs. udfærdige en klarsynet helhedsplan for samtlige bjergområder.

BILAG I

EURO-EMISSIONSTANDARDER i gram pr. kilowatt-time (g/kWt)

	NO _x	HC	CO	Partikler
EURO 0 (1988)	14.4	2.4	11.4	---
EURO 1 (1992)	8.0	1.1	4.5	0.36
EURO 2 (1996)	7.0	1.1	4.0	0.15
EURO 3 (2000)	5.0	0.66	2.1	0.10
EURO 4 (2005)	3.5	0.46	1.5	0.02
EURO 5 (2008)	2.0	0.46	1.5	0.02

Se KOM(2000) 862, s. 17.

17. april 2002

UDTALELSE FRA UDVALGET OM MILJØ- OG SUNDHEDSANLIGGENDER OG FORBRUGERPOLITIK

til Udvalget om Regionalpolitik, Transport og Turisme

om forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om indførelse af et økopointsystem, som finder anvendelse i 2004 på lastvogne, der kører gennem Østrig (KOM(2001) 807 – C5-0699/2001 – 2001/0310(COD))

Rådgivende ordfører: Hans Kronberger

PROCEDURE

På mødet den 22. januar 2002 valgte Udvalget om Miljø- og Sundhedsanliggender og Forbrugerpolitik Hans Kronberger til rådgivende ordfører.

På møder den 26. marts og 17. april 2002 behandlede det udkastet til udtalelse.

På sidstnævnte møde vedtog det nedenstående ændringsforslag (for: 32; imod: 3; hverken/eller: 1).

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

KORT BEGRUNDELSE

De vigtigste transitstrækninger fører i Alpeområdet gennem særlig sårbare områder, der er særlig hårdt belastet af negative miljøvirkninger som følge af den voksende transittrafik. Undersøgelser har vist, at samme trafik i bjerge forårsager en tre gange så høj koncentration af NOx som i lavland. Derudover reagerer alpine økosystemer særlig sårbart på skadelige stoffer i luften og aflejringer af skadelige stoffer. Et økologisk intakt Alpeområde beskytter mod sne- og slamlaviner og erosion. Der er tale om et område af betydning for hele Europa, for så vidt angår topografi, klima, vandveje, vegetation, dyreverden, landskab og kultur. Enhver påvirkning af denne funktion kan få katastrofale følger for hele Europa.

En reduktion af miljøbelastningen fra transittrafikken var afgørende for indførelsen af

økopointsystemet i protokol nr. 9 til tiltrædelsesakten, der regulerer landevejs- og jernbanetransporten, og som trådte i kraft den 1. januar 1995.

Via økopointsystemet i protokol nr. 9 skal der i perioden mellem 1. januar 1992 og 31. december 2003 sikres en reduktion af de samlede NOx-udledninger fra lastvogne i transit gennem Østrig på 60%.

Hvert år gives der således på grundlag af en fastsat nøgle et reduceret antal økopoint, indtil der er opnået en reduktion af udledningen af skadelige stoffer på 60%. Hver lastvogn "betaler" et givet antal økopoint for en transittur gennem Østrig, idet 1 økopoint svarer til lastvognens emission af 1g NOx pr. kWh.

I overensstemmelse med artikel 11, stk. 4, i protokol nr. 9 har Kommissionen i samarbejde med Det Europæiske Miljøagentur foretaget en videnskabelig undersøgelse af, i hvilket omfang det fastsatte mål for nedbringelse af forureningen er nået. Kommissionen kommer i sin rapport (KOM(2000) 862), der er udarbejdet i samarbejde med Det Europæiske Miljøagentur, til den konklusion, at det i protokol nr. 9 fastlagte mål, en bæredygtig og varig reduktion af udledningen af skadelige stoffer på 60%, ikke er nået. En supplerende undersøgelse fra Det Europæiske Miljøagentur (Road freight transport and the environment in mountainous areas, Technical report No 68) konstaterer ligeledes, at dette mål ikke er nået. Faktisk er NOx-udledningerne fra lastvogne i transit på hovedruten, Brenner-strækningen, vokset. Den gennemsnitlige årlige koncentration af kvælstof overskrider på næsten alle målestationer i Tirol EU's kvalitetsnormer for beskyttelse af vegetation. EU's luftkvalitetsnormer til beskyttelse af menneskers sundhed overskrides såvel i nærheden af motorvejene som i alle byområder, konstaterer Kommissionen og Det Europæiske Miljøagentur. Ifølge en undersøgelse fra Det Europæiske Miljøagentur er der på grund af den enorme vækst i transitturen siden indførelsen af økopointsystemet trods tekniske forbedringer ved de enkelte køretøjer ikke opnået den ønskede reduktion af den samlede udledning af skadelige stoffer. Kommissionen konstaterer selv i sin hvidbog "Den Europæiske transportpolitik frem til 2010 - De svære valg", at livskvaliteten for beboerne i Tirol, hhv. Sydtyrol, er truet af den kontinuerlige og voksende lastvognstrafik. I Det Europæiske Miljøagents undersøgelse forudses endvidere, at transittrafikken vil tiltage enormt i forbindelse med udvidelsen, og at belastningen af miljøet vil øges. Forordningen bør i lyset af udvidelsen også omfatte kandidatlandene med henblik på at nå de ønskede mål inden for miljøbeskyttelse.

Teknologiske forbedringer er imidlertid ikke tilstrækkelige til at nå den nødvendige reduktion af udledningen af skadelige stoffer, der er behov for yderligere foranstaltninger. Det Europæiske Råd anmodede på sit møde i Laeken den 14. og 15. december Kommissionen om at forelægge et forslag om forlængelse af økopointsystemet. Det foreliggende forslag fra Kommissionen vedrører indførelse af et økopointsystem for lastvogne i transit gennem Østrig i 2004, men uden det loft for antallet af transitture, der indgik i det oprindelige økopointsystem med 108%-klausulen i protokol nr. 9. Gennemføres økopointsystemet uden et mængdemæssigt loft, må det forventes, at antallet af transitture vil tiltage enormt, og at målet med forordningen, en bæredygtig og varig reduktion af udledningen af skadelige stoffer, ikke vil blive nået. For at sikre beskyttelse af sårbare regioner som Alpeområdet og på baggrund af at FN har proklameret 2002 til Det Internationale Bjergår, bør der i 2004 ske anvendelse af det oprindelige økopointsystem, i det mindste indtil den aftalte reduktion af udledningen af

skadelige stoffer på et varigt og bæredygtigt grundlag er nået.

ÆNDRINGSFORSLAG

Udvalget om Miljø- og Sundhedsanliggender og Forbrugerpolitik opfordrer Udvalget om Regionalpolitik, Transport og Turisme, som er korresponderende udvalg, til at optage følgende ændringsforslag i sin betænkning:

Kommissionens forslag ¹

Ændringsforslag

Ændringsforslag 1 Betragtning 1

(1) Protokol nr. 9 til akten vedrørende Østrigs tiltrædelse af Den Europæiske Union fastsætter i artikel 11, stk. 2, litra a), at ***økopointsystemet udløber den 31. december 2003.***

(1) Protokol nr. 9 til akten vedrørende Østrigs tiltrædelse af Den Europæiske Union fastsætter i artikel 11, stk. 2, litra a), at ***det samlede NOx-emissionsniveau fra lastvogne, der kører i transit gennem Østrig, skal nedbringes med 60% mellem den 1. januar 1992 og den 31. december 2003. Dette mål er endnu ikke nået, hvilket Det Europæiske Miljøagentur bekræfter i den undersøgelse, det skal foretage i henhold til artikel 11, stk. 4, i protokol nr. 9.***

Begrundelse

Protokol 9 er en del af de fælles retsregler, hvis målsætninger ikke er blevet opfyldt.

Ændringsforslag 2 Betragtning 1 a (ny)

(1a) Det Europæiske Råd fastslog på mødet i Göteborg den 15. og 16. juni 2001 i konklusionernes punkt 29, at en bæredygtig transportpolitik bør løse problemet med stigende trafikmængder, trafiktæthed, støj og forurening og fremme anvendelse af miljøvenlige transportformer samt fuldstændig internalisering af de sociale og miljømæssige omkostninger. Derudover har Det Europæiske Råd noteret sig, at

¹ Endnu ikke offentliggjort i EFT.

**Kommissionen vil foreslå
rammebestemmelser for at sikre, at
priserne for de forskellige
transportformer senest i 2004 i højere
grad afspejler omkostningerne for
samfundet.**

Begrundelse

Der må sikres fuldstændig bæredygtighed inden for transportsektoren. Med indførelsen af økopointsystemet for 2004 skabes derfor en overgangsordning for - så længe det nye direktiv om omkostninger for landevejstransport endnu ikke er i kraft - at sikre, at målet om en bæredygtig reduktion af udledningen af skadelige stoffer nås.

Ændringsforslag 3
Betragtning 1 b (ny)

(1b) En væsentlig del af transittrafikken i Østrig fører gennem det meget sårbare Alpeområde og påfører af morfologiske og meteorologiske årsager miljø og befolkning enorme belastninger af skadelige stoffer og støj, hvilket bekræftes i Det Europæiske Miljøagenturs rapport (Road freight transport and the environment in mountainous areas, technical report No 68).

Begrundelse

Alperne er et økologisk sårbart område, der kræver særlig beskyttelse.

Ændringsforslag 4
Betragtning 3 a (ny)

(3a) Det Europæiske Miljøagentur konstaterer, at der med udvidelsen må påregnes en enorm vækst i transittrafikken. Denne forordnings gyldighed må derfor med sigte på udvidelsen af Den Europæiske Union udbygges til også at omfatte ansøgerlandene.

Begrundelse

Med den vækst i transittrafikken, der forudsiges med udvidelsen af den Europæiske Union, må der også påregnes en vækst i belastningen med skadelige stoffer.

Ændringsforslag 5
Betragtning 3 b (ny)

(3b) FN har proklameret 2002 til Det Internationale Bjergår og fremmer beskyttelse og bæredygtig anvendelse af bjergområder for at sikre befolkningernes vel i både bjerge og lavland.

Begrundelse

Det internationale år for bjerge bør tjene til at skabe et økopointsystem, der sikrer den bedst mulige beskyttelse af Alperne.

Ændringsforslag 6
Betragtning 3 c (ny)

(3c) Europa-Parlamentets Miljøudvalg afviste ved sin afstemning den 11. juli 2001 enstemmigt Kommissionens forslag om at slette det mængdemæssige loft for transitture (108%-klausulen) af protokol nr. 9.

Begrundelse

Kræver ingen nærmere forklaring.

Ændringsforslag 7
Betragtning 3 d (ny)

(3d) Europa-Parlamentet opfordrede i sin beslutning af 5. september 2001 Kommissionen til at forelægge en holdbar transportpolitisk strategi for hele Alpeområdet fra 2004 og frem, som tager tilstrækkeligt hensyn til de miljømæssige krav, der gør sig gældende i Alperregionen.

Begrundelse

Kræver ingen nærmere forklaring.

Ændringsforslag 8
Betragtning 3 g (ny)

(3g) Den konvention om beskyttelse af

Alperne (Alpekonventionen, EFT nr. L 61 af 12.3.1996), som Den Europæiske Union har undertegnet, fastlægger, at den belastning og de risici, som transport i og på tværs af Alpeområdet indebærer, skal reduceres til et niveau, som er acceptabelt for mennesker, dyr og planter og disses levesteder.

Begrundelse

I forbindelse med økopointsystemet for 2004 bør der tages hensyn til Alpekonventionen.

Ændringsforslag 9
Artikel 3, stk. 2, litra b a (ny)

ba) Overstiger antallet af transitture ved årets udgang referenceværdien for 1991 med mere end 8%, træffer Kommissionen efter proceduren i artikel 5 passende foranstaltninger i overensstemmelse med bilag 2, stk. 2a (nyt).

Begrundelse

Genindførelse af bestemmelserne i artikel 11, stk. 2, litra c, i protokol nr. 9. For at sikre varig og bæredygtig reduktion af udledningen af skadelige stoffer og dermed gennemførelse af målene i protokol nr. 9 må der ud over teknologisk forbedring af lastvognene også fastlægges et loft for antallet af transitture, hvilket også indgår i det hidtidige økopointsystem.

Ændringsforslag 10
Artikel 3, stk. 3

3. Hvis der ikke bliver vedtaget et rammeforslag vedrørende betaling for brug af infrastrukturer, opretholdes de i stk. 2 fastsatte bestemmelser i et år, og eventuelt i højst yderligere et år.

3. Hvis der ikke bliver vedtaget et rammeforslag vedrørende betaling for brug af infrastrukturer, **og der ikke sikres en varig og bæredygtig reduktion af NOx-emissionerne fra lastvogne i transit, jf. målet for transitordningen**, opretholdes de i stk. 2 fastsatte bestemmelser i et år, og eventuelt i højst yderligere et år. **Når målet ikke på et varigt og miljøvenligt grundlag senest den 31.12.2006, træffer Rådet i fællesskabsregi foranstaltninger, der sikrer en sådan beskyttelse af miljøet, navnlig en reduktion af miljøbelastningen på 60%.**

Begrundelse

Der må sikres en varig og bæredygtig reduktion af udledningen af skadelige stoffer, jf. protokol nr. 9.

Ændringsforslag 11
Bilag I, sidste kolonne, sidste linje

Økopoint for EU-15
9.422.488

Økopoint for EU-15
9.321.531

Begrundelse

Med henblik på en varig og bæredygtig reduktion af udledningen af skadelige stoffer bør det tal på 9 321 531 for 2003, som Kommissionen anfører i sin forordning (EFT L 241 af 26.9.200, s. 18) tjene som grundlag for 2004.

Ændringsforslag 12
Bilag II, stk. 2 a (nyt)

***2a. Anvendes artikel 3, stk. 2, litra ba (nyt), udregnes antallet af økopoint for det efterfølgende år som følger:
På grundlag af lastvognenes kvartalsvise gennemsnitlige NOx-emissionsværdier for det løbende år, beregnet i overensstemmelse med stk. 2, foretages der en ekstrapolering for at fastlægge den forventede gennemsnitlige NOx-emissionsværdi for det følgende år. Denne beregnede værdi, multipliceret med 0,0658 og med antallet af økopoint for 1991 i bilag 4, udgør antallet af økopoint for det pågældende år.***

Begrundelse

Genindføjelser af bilag 5, nr. 3, fra protokol nr. 9.