

EUROPAPARLAMENTET

1999



2004

Plenarhandling

SLUTLIG VERSION
A5-0019/2003

28 januari 2003

*****I**

BETÄNKANDE

om förslaget till Europaparlamentets och rådets förordning om inrättande av ett system med miljöpoäng för transport med tung lastbil genom Österrike 2004 (KOM(2001) 807 – C5-0699/2001 – 2001/0310(COD))

Utskottet för regionalpolitik, transport och turism

Föredragande: Luciano Caveri

Teckenförklaring

- * Samrådsförfarandet
majoritet av de avgivna rösterna
- **I Samarbetsförfarandet (första behandlingen)
majoritet av de avgivna rösterna
- **II Samarbetsförfarandet (andra behandlingen)
majoritet av de avgivna rösterna för att godkänna den gemensamma ståndpunkten
majoritet av parlamentets samtliga ledamöter för att avvisa eller ändra den gemensamma ståndpunkten
- *** Samtyckesförfarandet
majoritet av parlamentets samtliga ledamöter utom i de fall som avses i artiklarna 105, 107, 161 och 300 i EG-fördraget och artikel 7 i EU-fördraget
- ***I Medbeslutandeförfarandet (första behandlingen)
majoritet av de avgivna rösterna
- ***II Medbeslutandeförfarandet (andra behandlingen)
majoritet av de avgivna rösterna för att godkänna den gemensamma ståndpunkten
majoritet av parlamentets samtliga ledamöter för att avvisa eller ändra den gemensamma ståndpunkten
- ***III Medbeslutandeförfarandet (tredje behandlingen)
majoritet av de avgivna rösterna för att godkänna det gemensamma utkastet

(Angivet förfarande baseras på den rättsliga grund som kommissionen föreslagit.)

Ändringsförslag till lagtexter

Parlamentets ändringar markeras med *fetkursiv stil*. *Kursiv stil* används för att markera ord eller textavsnitt som man tycker bör korrigeras innan den slutliga texten produceras (exempelvis om en språkversion har uppenbara fel eller saknar textavsnitt). Dessa förslag underställs berörda tekniska avdelningar för godkännande.

INNEHÅLL

	Sida
PROTOKOLLSIDA	4
FÖRSLAG TILL LAGSTIFTNINGSRESOLUTION	5
MOTIVERING	13
YTTRANDE FRÅN UTSKOTTET FÖR MILJÖ, FOLKHÄLSA OCH KONSUMENTFRÅGOR	18

PROTOKOLLSIDA

Med en skrivelse av den 21 december 2001 förelade kommissionen parlamentet, i enlighet med artikel 251.2 och artikel 71.1 i EG-fördraget, ett förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om inrättande av ett system med miljöpoäng för transport med tung lastbil genom Österrike 2004 (KOM(2001) 807 – 2001/0310(COD)).

Vid plenarsammanträdet den 16 januari 2002 tillkännagav talmannen att detta förslag hänvisats till utskottet för regionalpolitik, transport och turism, som utsetts till ansvarigt utskott, och till utskottet för miljö, folkhälsa och konsumentfrågor, som utsetts till rådgivande utskott (C5-0699/2001).

Vid utskottssammanträdet den 22 januari 2002 utsåg utskottet för regionalpolitik, transport och turism Luciano Caveri till föredragande.

Vid utskottssammanträdena den 18-19 juni, 10 september, 8 oktober 2002 och 20-21 januari 2003 behandlade utskottet kommissionens förslag och förslaget till betänkande.

Vid det sistnämnda sammanträdet godkände utskottet förslaget till lagstiftningsresolution med 41 röster för, 4 röster emot och 1 nedlagd röst.

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

Yttrandet från utskottet för miljö, folkhälsa och konsumentfrågor återges i betänkandet.

Betänkandet ingavs den 28 januari 2003.

FÖRSLAG TILL LAGSTIFTNINGSRESOLUTION

Europaparlamentets lagstiftningsresolution om förslaget till Europaparlamentets och rådets förordning om inrättande av ett system med miljöpoäng för transport med tung lastbil genom Österrike 2004 (KOM(2001) 807 – C5-0699/2001 – 2001/0310(COD))

(Medbeslutandeförfarandet: första behandlingen)

Europaparlamentet utfärdar denna resolution

- med beaktande av kommissionens förslag till Europaparlamentet och rådet (KOM(2001) 807¹),
 - med beaktande av artikel 251.2 och artikel 71.1 i EG-fördraget, i enlighet med vilka kommissionen har lagt fram sitt förslag (C5-0699/2001),
 - med beaktande av artikel 67 i arbetsordningen,
 - med beaktande av betänkandet från utskottet för regionalpolitik, transport och turism och yttrandet från utskottet för miljö, folkhälsa och konsumentfrågor (A5-0019/2003).
1. Europaparlamentet godkänner kommissionens förslag såsom ändrat av parlamentet.
 2. Kommissionen uppmanas att på nytt höra Europaparlamentet om kommissionen har för avsikt att väsentligt ändra detta förslag eller ersätta det med ett nytt.
 3. Europaparlamentet uppdrar åt talmannen att delge rådet och kommissionen parlamentets ståndpunkt.

Kommissionens förslag

Parlamentets ändringar

Ändringsförslag 1 Titel

Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om inrättande av ett **system med miljöpoäng** för transport med tung lastbil genom Österrike 2004

Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om inrättande av ett **tillfälligt poängsystem** för transport med tung lastbil genom Österrike 2004 **inom ramen för en hållbar transportpolitik i den känsliga alregionen**

(Ändringen av termen "miljöpoäng" till "tillfälligt poängsystem" skall tillämpas på lagstiftningen i sin helhet. Antagandet av denna ändring medför tekniska anpassningar då man refererar till det nya

¹ EGT C 103 E, 30.4.2002, s. 230.

övergångssystemet som skall gälla från och med 2004.)

Ändringsförslag 2
Skäl 3a (nytt)

(3a) Denna åtgärd motiveras likaledes av nödvändigheten att skydda miljön och därigenom den lokala befolkningen mot de ytterst allvarliga följderna av luftföroreningar och buller från ett stort antal passerande lastbilar.

Ändringsförslag 3
Skäl 3b (nytt)

(3b) Europeiska miljöbyrån konstaterar att transittrafiken förväntas öka enormt då Europeiska unionen utvidgas. Förordningens tillämpningsområde måste därför utvidgas till kandidatländerna allteftersom Europeiska unionen utvidgas.

Motivering

Då Europeiska unionen utvidgas kommer transittrafiken och följaktligen även föroreningarna att öka. Därför måste förordningens tillämpningsområde utvidgas till kandidatländerna.

Ändringsförslag 4
Skäl 3c (nytt)

(3c) FN har utsett 2002 till det internationella året för världens berg och främjar skydd och hållbart utnyttjande av bergsområden för att människorna skall må bra både i bergstrakter och på lågland.

Motivering

Eftersom det är det internationella året för världens berg i år bör en bestämmelse om miljöpoäng införas som skyddar Alperna på bästa möjliga sätt.

Ändringsförslag 5

Skäl 3d (nytt)

(3d) I konventionen om skydd för Alperna (Alpkonventionen), som Europeiska unionen undertecknat och som den ratificerade den 26 februari 1996¹, finns ett antal bestämmelser som begränsar de tunga lastbilarnas passage genom alpländerna. Bland annat fastställs att skadeverkningarna och riskerna vid transporter mellan och över Alperna måste minskas till en nivå som är dräglig för människan, faunan och florans och deras livsmiljö.

¹ EGT L 61, 12.3.1996, s. 31-36.

Motivering

Alpkonventionen bör beaktas då det tillfälliga poängsystemet för 2004, 2005 och 2006 fastställs.

Ändringsförslag 6
Skäl 4a (nytt)

(4a) Det är absolut nödvändigt att finna icke-diskriminerande lösningar som gör det möjligt att förena de skyldigheter som har sin grund i fördragen om upprättandet av Europeiska gemenskapen (artikel 6, artikel 51.1 och artikel 71) såsom fri rörlighet för varor och tjänster, miljöskydd och skydd för den lokala befolkningen, samt övriga konventioner och internationella fördrag som Alpkonventionen, särskilt dess transportprotokoll - som Europeiska unionen omgående måste ratificera - och Kyotoprotokollet.

Ändringsförslag 7
Skäl 5

(5) Det är därför lämpligt att inrätta ett system med **miljöpoäng** för 2004.

(5) Det är därför lämpligt att inrätta ett system med **övergångsregler** för 2004.

Ändringsförslag 8
Artikel 1, led c

c) trafik genom **Österrike**: trafik genom **österrikiskt territorium** i fall då både utgångspunkten och bestämmelseorten är belägna utanför Österrike.

c) trafik genom **de österrikiska Alperna**: trafik genom **de österrikiska Alperna** i fall då både utgångspunkten och bestämmelseorten är belägna utanför Österrike.

Motivering

Miljöpoängssystemet begränsar den fria rörligheten för varor genom att det styr transportmängden. Enligt EG-domstolens gällande rättspraxis kan detta motiveras endast om det är av stort intresse för allmänheten. Miljöpoängssystemet kan motiveras enbart av behovet att skydda människorna och ekosystemet i Alperna. En begränsning som omfattar hela Österrike kan inte motiveras.

Ändringsförslag 9
Artikel 1, led e

e) vägtransport av gods genom **Österrike**: trafik med tung lastbil genom **Österrike**, oavsett om bilen är lastad eller inte.

e) vägtransport av gods genom **de österrikiska Alperna**: trafik med tung lastbil genom **de österrikiska Alperna**, oavsett om bilen är lastad eller inte.

Motivering

Miljöpoängssystemet begränsar den fria rörligheten för varor genom att det styr transportmängden. Enligt EG-domstolens gällande rättspraxis kan detta motiveras endast om det är av stort intresse för allmänheten. Miljöpoängssystemet kan motiveras enbart av behovet att skydda människorna och ekosystemet i Alperna. En begränsning som omfattar hela Österrike kan inte motiveras.

Ändringsförslag 10
Artikel 1, led fa (nytt)

fa) känslig alpregion: det gränsöverskridande område genom Alperna i sin helhet som avgränsas geografiskt i Alpkonventionen.

Motivering

Eftersom det behövs en gränsöverskridande lösning på transportproblemen i Alperna är det nödvändigt med en precis och officiell geografisk beskrivning av denna region. I Alpkonventionen fastställs en sådan.

Ändringsförslag 11 Artikel 3, punkt 2, inledningen

2. Följande bestämmelser skall tillämpas **mellan den 1 januari 2004 och den 31 december 2004:**

2. Följande bestämmelser skall tillämpas **under tillämpningsperioden för det tillfälliga poängsystemet.**

Motivering

Detta är en nödvändig teknisk ändring för att säkra överensstämmelse med ändringsförslag 13 om artikel 3.3 beträffande kvotsystemet för åren 2004, 2005 och 2006.

Ändringsförslag 12 Artikel 3, punkt 2, led b

b) De totala NOx-utsläpp från tunga lastbilar som fastställts **skall förvaltas med hjälp av ett system** med miljöpoäng. Enligt detta system behöver alla lastbilar för att kunna köras genom Österrike ett antal miljöpoäng som motsvarar bilens NOx-utsläpp (godkänt värde enligt produktionsöverensstämmelsen (COP-värdet) eller typgodkännandevärdet). En beskrivning av hur beräkningen skall gå till och hur systemen skall förvaltas finns i bilaga 2.

b) De totala NOx-utsläpp från tunga lastbilar som fastställts **är baserat på det gamla systemet** med miljöpoäng¹. Enligt detta system behöver alla lastbilar för att kunna köras genom Österrike ett antal miljöpoäng som motsvarar bilens NOx-utsläpp (godkänt värde enligt produktionsöverensstämmelsen (COP-värdet) eller typgodkännandevärdet). En beskrivning av hur beräkningen skall gå till och hur systemen skall förvaltas finns i bilaga 2.

¹ EGT C 241, 29.8.1994 (protokoll nr 9).

Ändringsförslag 13 Artikel 3, punkt 3

3. Om ramförslaget om avgiftsbeläggning av infrastruktur användning inte **antas skall bestämmelserna i punkt 2 fortsätta att tillämpas under ett år, och eventuellt högst ytterligare ett år.**

3. Om ramförslaget om avgiftsbeläggning av infrastruktur användning inte **träder i kraft före slutet av 2004, skall användandet av miljövänliga lastbilar uppmuntras när det gäller transittrafik i de österrikiska Alperna, särskilt i Brennerområdet, samt i**

Tauern och Pyhrn i enlighet med följande:

2004:

- kvotering¹ för lastbilar i kategorierna EURO 0, 1 och 2²

- inga begränsningar för kategori EURO 3

2005 och 2006:

- förbud mot lastbilar i kategorierna EURO 0 och 1

- kvotering för kategori EURO 2

- inga begränsningar för kategorierna EURO 3 och 4²

Efter 2006 skall inget kvotsystem tillämpas.

¹*Kvotsystemet skall baseras på kvoterna för miljöpoäng för 2002.*

²*I enlighet med direktiv 91/542/EEG och 1999/96/EG.*

Ändringsförslag 14
Artikel 3, punkt 4

4. Med tillämpning av förfarandet i artikel 5 skall kommissionen ***anta närmare bestämmelser om förfarandena för systemet med miljöpoäng, fördelning av miljöpoäng och tekniska frågor som gäller tillämpningen av denna artikel.***

4. Med tillämpning av förfarandet i artikel 5 skall kommissionen:

- fastställa antalet poäng i enlighet med artikel 3.2 b,

- anta närmare bestämmelser om förfarandena för det tillfälliga poängsystemet, fördelning av miljöpoäng och tekniska frågor som gäller tillämpningen av denna artikel,

- successivt utvidga de kvoter som fastställs i enlighet med bestämmelserna i artikel 3 och bilagorna för varje ny medlemsstat och för varje år, inför anslutningen av länderna i Central- och Östeuropa 2004.

Ändringsförslag 15
Artikel 4, punkt 1a (ny)

1a. De beslut som fattas av kommissionen och den kommitté som avses i artikel 5 skall ingå i en hållbar transportpolitik som omfattar hela alpregionen, särskilt känsliga regioner som Brennerområdet, Mont Blanc, Tauern, Pyhrn, sträckan Lyon-Turin (Fréjus), med flera. Denna politik grundas å ena sidan på de objektiva skyldigheter som åligger Europeiska unionen och dess medlemsstater i enlighet med artiklarna i EG-fördraget, Alpkonventionen och övriga tvingande instrument, men även, i den utsträckning lagstiftningen tillåter det, på de principer som kommissionen fastställde i sin vitbok om den framtida transportpolitiken fram till 2010 för känsliga bergsområden, såsom hållbarhet, frihet att tillhandahålla tjänster, skydd av medborgarna, miljöskydd, främjande av kombinerade transporter och korsfinansiering.

Denna politik bör leda fram till ett system för reglering av trafikflödet som enbart skall tillämpas på passagera genom Alperna och andra ekologiskt känsliga områden belägna vid de transeuropeiska korridorerna och vara helt i överensstämmelse med artikel 3.3.

Ändringsförslag 16
Artikel 4, punkt 3a (ny)

3a. De länder som berörs av denna förordning uppmanas att inom ramen för nuvarande kontrollsystem fastställa om de faktiska NO_x-utsläppen från den tunga lastbilstrafiken verkligen stämmer överens med det godkända värdet enligt produktionsöverensstämmelsen (COP-värdet) eller typgodkännandevärdet.

MOTIVERING

Inledning

Vid utarbetandet av detta förslag till betänkande rådgjorde föredraganden och utskottet för regionalpolitik, transport och turism vid sammanträdet den 10 september 2002 bland annat med transportministrarna i Tyskland, Italien och Österrike. Föredraganden lyssnade även noga på utskottets ledamöter som vid detta tillfälle ställde frågor till ministrarna och lade fram sina egna synpunkter.

Täta kontakter har även tagits med bland annat sammanslutningar, intresseorganisationer, icke-statliga och politiska organisationer. Dessa har i betydande omfattning bidragit till de överväganden och det *sammanställningsarbete* som ligger till grund för detta betänkande.

Det är uppenbart att åsikterna radikalt skiljer sig åt, men samtliga berörda är medvetna om att det är vår skyldighet att planera för framtiden, och att småskurna dispyter innebär att vi skulle göra oss skyldiga till oföretagsamhet och passivitet. För ögonblicket befinner vi oss i en återvändsgränd, men det finns tecken på en vilja till samförstånd.

Problemet har kommit upp på EU-nivå eftersom man inte har funnit någon lösning vare sig på bi- eller trilateral nivå. Under diskussionen och anförandena vid sammanträdet den 10 september 2002 och vid de talrika kontakter som tagits med företrädare för samtliga berörda parter har man med all rätt uttryckt önskemål om en *europaisk lösning* i överensstämmelse med transportprotokollet till Alpkonventionen, som Europeiska unionen omgående uppmanas ratificera. Föredraganden har av denna anledning redan klart uttryckt sitt stöd för en europeisk lösning, i syfte att undvika att det även fortsättningsvis finns två olika grupper av europeiska medborgare i Alperna.

Även om vissa tecken tyder på en framtida lösning är vi ännu inte redo att genomföra den, eftersom åtskilliga åtgärder, särskilt i fråga om lagstiftning, måste vidtas i syfte att fastställa den erforderliga rättsliga ramen.

Europeiska unionen måste oundgängligen skaffa fram de medel som krävs för att lösa problemen!

De huvudprinciper som lösningarna i fråga om finansieringen kommer att grunda sig på lades fram i kommissionens senaste vitbok om transporter: bättre system för avgiftsbeläggning av infrastruktur användningen, korsfinansiering när det gäller infrastrukturen i Alperna och Pyrenéerna och ökad medverkan från EU:s sida i fråga om finansiering av större infrastrukturprojekt inom ramen för de transeuropeiska transportnäten. Det är nödvändigt att beräkningsmetoderna och övriga detaljer regleras i lag, och denna lagstiftningsprocess kommer att ta tid. Det åligger emellertid samtliga institutioner, såväl på EU-nivå som på nationell nivå, som är involverade i denna lagstiftningsprocess, att se till att förfarandena slutförs så snart som möjligt.

När det gäller miljön, särskilt luftföroreningarna, har det gamla systemet med miljöpoäng tillsammans med Auto-Oil-programmet medverkat till en avsevärd förbättring av ”miljöbidraget” jämfört med tidigare när det gäller den tunga lastbilstrafiken. Och vi har ännu bara kommit halvvägs! Tabellen visar Auto-Oil-programmets olika steg. Av tabellen framgår

att utsläppen av olika slags avgaser och partiklar har minskat avsevärt. Under tiden har vi emellertid fått en ny uppgift, nämligen att utarbeta en provisorisk lösning som skall gälla under perioden fram tills dess att en permanent lösning har införts. Detta är en ytterst vanskelig balansakt som kräver stor förståelse från oss alla!

Ett försök att finna en lösning

I enlighet med önskemålen från stats- och regeringscheferna vid Europeiska rådets möten i Laeken och Köpenhamn, har det danska ordförandeskapet gjort lovvärda ansträngningar för att på något sätt försöka komma fram till en lösning.

Det bör påpekas att det endast är fråga om en icke formaliserad, ”virtuell” lösning, som innebär att systemet med miljöpoäng förlängs i tre år i hela Österrike, tillsammans med åtgärder för att främja skrotning av gamla lastbilar med höga utsläppsnivåer, och att man i stället övergår till tunga lastbilar i kategori EURO 4 som är miljövänligare.

Föredraganden beklagar emellertid djupt att de olika länderna uppenbarligen endast har kunnat enas tack vare ett antal avvikelser och undantag till förmån för vissa länder, som detta ärendes huvudpersoner (Österrike och Italien) faktiskt motsatt sig.

Lösningen kanske bör sökas genom att de olika faktorerna kombineras på ett annat sätt. Utskottet för regionalpolitik, transport och turism var till övervägande del av den åsikten då det antog dessa ändringsförslag till kommissionens förslag.

Ändringsförslagen

1. Utskottet för regionalpolitik, transport och turism har i sina ändringsförslag försökt ta hänsyn till och kombinera följande faktorer:
 - Miljöhänsyn där det verkligen är nödvändigt (det vill säga kvotering för de tre alppassen).
 - Den kränkning av principen om fri rörlighet för varor och tjänster som är en följd av systemet med miljöpoäng på Österrikes övriga territorium måste upphöra, eftersom trycket på de tre alppassen då spontant borde minska.
 - Successivt avskaffande av tunga lastbilar med höga utsläppsnivåer.
 - Införandet av den nya generationen EURO 4-motorer bör främjas.
 - Den lagstiftningsprocess som skall leda till uttag av avgifter för utnyttjande av infrastruktur bör påskyndas.
2. Införlivandet av tunga lastbilar i kategorierna EURO 0, 1 och 2 med kvotsystemet är även det ett erkännande av alpvägarnas speciella ställning. Det är dessutom en stimulansåtgärd för förnyande av lastbilsparken och för användande av bästa tillgängliga teknik.

I syfte att belysa det tillgängliga manöverutrymmet kan det noteras att utsläppen från lastbilar i kategori EURO 3, som redan vid tillverkningen utrustas med katalysator och partikelfälla, för närvarande endast är hälften så stora som de värden som i framtiden kommer att gälla för lastbilar i kategori EURO 5¹, som kommer att introduceras 2008.

¹ ”Investigation of the feasibility of achieving euro V heavy-duty emissions limits with advanced emission

Stora framsteg kommer även att göras inte bara när det gäller NO_x-utsläpp (kväveoxid) utan även i fråga om utsläpp av HC (kolväten), CO (koloxid) och partiklar.

Europeiska miljöbyråns¹ forskning visar tydligt att problemet med avgasutsläpp från de tunga lastbilarnas dieselmotorer till stor del kommer att vara löst om några år.

Problemet med bullerföroreningar kan delvis lösas genom tekniska åtgärder, men det kommer aldrig att kunna lösas helt och hållet.

3. Den sista frågan, trafikstockningarna och det mycket stora antal lastbilar som trafikerar vägarna genom Alperna, kan teoretiskt sett lösas genom byggandet av Brennertunneln. Detta projekt bör påbörjas så snart som möjligt. Även ett effektivare utnyttjande av det befintliga järnvägsnätet skulle i hög grad kunna bidra till en provisorisk lösning av problemen.

Det befintliga järnvägsnätet är i stor utsträckning underutnyttjat, och det finns kapacitet för att inom kort sätta in ytterligare cirka 80 tåg per dag om resurser avsätts för detta ändamål.

Föredraganden välkomnar arbetsgruppens samordningsåtgärder. Denna grupp består av delegationer från Tyskland, Österrike och Italien, och har till uppgift att förbättra den befintliga järnvägsinfrastrukturens effektivitet. Det är absolut nödvändigt att nå snabba framsteg på detta område om trovärdigheten skall kunna bevaras.

4. Mot bakgrund av den starka kopplingen mellan frågan om miljöpoäng och ramlagstiftningen om avgiftsbeläggning av infrastruktur användning anser föredraganden att de gemenskapsinstitutioner som är delaktiga i lagstiftningsförfarandet i detta speciella fall bör ta ansvar för att utöva påtryckningar i syfte att ramlagstiftningen om avgiftsbeläggning av infrastruktur användning skall träda i kraft. Om denna lagstiftning ännu inte trätt i kraft den 31 december, riskerar vi att hamna i ett vakuum.

Sammanfattning

Föredraganden vill med dessa förslag bidra till att finna en lösning på det till synes olösliga problemet med miljöpoäng. Förslagen kommer förhoppningsvis att utgöra grunden för en lösning som även tar hänsyn till de medborgarrörelser som uppstått i Alperna, vars mål är att minska den tunga lastbilstrafiken. Vi måste även komma ihåg att efter den fruktansvärda olyckan i Mont Blanc-tunneln kommer vägtunnlarnas kapacitet att minskas överallt på grund av säkerhetsbestämmelser i ett särskilt direktiv.

Det är tydligt att i ett längre perspektiv, då den nya infrastrukturen är klar att tagas i bruk och den bästa tekniken har börjat användas, kommer systemet med miljöpoäng att ha spelat rollen av katalysator (sic) i vägtransporternas historia genom att det främjat användandet av avancerad teknik till fromma såväl för miljön i Alperna som i andra områden.

control systems” - dokument publicerat av Association for Emissions Control by Catalyst. Det finns tillgängligt på www.aece.be

¹ Technical report n° 74 - ”National and central estimates for air emissions from road transport”, finns tillgänglig på www.eea.eu.int

Den lösning som föreslås här är endast en övergång i riktning mot en europeisk lösning, vilket de flesta som berörs av denna fråga önskar. Detta är EU:s bidrag, men de berörda staterna måste själva göra en avsevärd ansträngning inom den närmaste framtiden och samordna sina strävanden i syfte att öka användningen av den underutnyttjade järnvägskapaciteten.

I vitboken om transportpolitiken finns det vissa tecken som tyder på en europeisk lösning på medellång sikt, vilka omnämndes redan i inledningen. Även de tekniska framstegen fortsätter, och när det gäller dieselmotorer kommer de farliga avgaserna att reduceras till extremt låga nivåer. Om regeringarna tar sina egna argument beträffande föroreningarna på allvar, måste de aktivt främja införandet av maximalt rena motorer, och sett ur den synvinkeln borde det snart inte finnas någon skillnad mellan tunga lastbilar som körs i transittrafik och de som används i lokaltrafik. Myndigheterna skulle även kunna inkludera tester av motorer som ”trimmats”, och vars utsläppsnivåer är högre än normerna för den kategori de officiellt tillhör.

Dessa aspekter utgör emellertid endast en del av lösningen, som står att finna i ett mycket vidare sammanhang, nämligen användande av andra transportmedel. Detta är fallet i fråga om intermodala transporter, som redan utgör en betydande del av transporterna i Alperna, men även till exempel närsjöfart (short sea shipping) utgör ett alternativ bland flera andra. Föredraganden uppmanar kommissionen och medlemsstaterna att i fullt samförstånd med Europaparlamentet fortsätta sina ansträngningar för att uppnå detta mål, det vill säga att upprätta en genomtänkt generell plan för samtliga bergsregioner.

EUROPEISKA UTSLÄPPSNORMER

I gram per kilowatt-timme (g/kWh)

	NOx	HC	CO	Partiklar
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

YTTRANDE FRÅN UTSKOTTET FÖR MILJÖ, FOLKHÄLSA OCH KONSUMENTFRÅGOR

till utskottet för regionalpolitik, transport och turism

över förslaget till Europaparlamentets och rådets förordning om inrättande av ett system med miljöpoäng för transport med tung lastbil genom Österrike 2004
(KOM(2001) 807 – C5-0699/2001 – 2001/0310(COD))

Föredragande: Hans Kronberger

ÄRENDETS GÅNG

Vid utskottssammanträdet den 22 januari 2002 utsåg utskottet för miljö, folkhälsa och konsumentfrågor Hans Kronberger till föredragande.

Vid utskottssammanträdena den 26 mars och 17 april 2002 behandlade utskottet förslaget till yttrande.

Vid det sistnämnda sammanträdet godkände utskottet nedanstående ändringsförslag med 32 röster för, 3 röster emot och 1 nedlagd röst.

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

KORTFATTAD MOTIVERING

De viktigaste transitresorna i alpområdet går genom särskilt känsliga områden som i stor utsträckning belastas av de negativa miljöeffekterna från den ständigt ökande transittrafiken. Undersökningar har visat att samma trafikmängd förorsakar en tre gånger högre kväveoxidmängd (NO_x-mängd) i bergsområden än på lågland. Dessutom är ekosystemen i Alperna särskilt känsliga för luftföroreningar och nedfall av föroreningar. Ett ekologiskt orört alpområde skyddar för laviner, jordskred och erosion. Topografin, klimatet, vattendragen, vegetationen, djurvärlden, landskapet och kulturen i alpområdet är viktiga för hela Europa. Om någon av dessa funktioner påverkas kan det få katastrofala följder för hela Europa.

Att minska de föroreningar som transittrafiken förorsakar var en viktig punkt då miljöpoängssystemet fastställdes i protokoll 9 till anslutningsakten som trädde i kraft den 1 januari 1995 och som reglerar väg-, järnvägs- och kombitransport genom Österrike.

Med hjälp av det miljöpoängssystem som fastställs i protokoll 9 skall de totala NO_x-utsläppen från tunga lastbilar som körs i transittrafik genom Österrike minskas med 60 procent under perioden 1 januari 1992 – 31 december 2003.

Systemet fungerar så att det varje år fördelas ett antal miljöpoäng som minskas enligt en överenskommen formel tills föroreningarna minskats med 60 procent. Varje tung lastbil avkrävs ett antal miljöpoäng för varje transittransport genom Österrike, varvid en miljöpoäng motsvarar ett utsläpp av 1 g NO_x per kilowattimme (kWh) från lastbilen.

I enlighet med artikel 11.4 i protokoll 9 har kommissionen med hjälp av Europeiska miljöbyrån utarbetat en vetenskaplig undersökning om i vilken omfattning målet för att minska föroreningarna uppnåts. I den rapport (KOM(2000) 862) som kommissionen utarbetade med hjälp av Europeiska miljöbyrån kom kommissionen fram till att målet i protokoll 9, det vill säga att åstadkomma en varaktig och hållbar minskning av föroreningarna med 60 procent, hittills inte uppnåts. I en kompletterande undersökning från Europeiska miljöbyrån (Road freight transport and the environment in mountainous areas, Technical report No 68) fastställs det också att målet inte uppnåts. I själva verket har NO_x-utsläpp från lastbilar i transittrafik ökat på sträckan Inntal-Brenner, som är den viktigaste transitrutten. Den genomsnittliga årliga kväveoxidkoncentrationen överskrider vid nästan alla mätstationer i Tyrolen EU:s luftkvalitetsnorm som fastställts i växtskyddssyfte. Kommissionen och Europeiska miljöbyrån har konstaterat att EU:s luftkvalitetsnormer för skydd av människors hälsa överskrids både i närheten av motorvägar och i stadsområden. Av Europeiska miljöbyråns undersökning framgår det att transittrafiken ökat enormt sedan miljöpoängssystemet infördes, men att den totala utsläppsmängden inte minskat såsom önskat, trots tekniska förbättringar av de enskilda fordonen. I sin vitbok "Den gemensamma transportpolitiken fram till 2010: Vägval inför framtiden" (KOM(2001) 370) fastställer kommissionen själv att "i Tyrolen och Övre Adige riskerar även invånarna bosatta utmed trafiklederna en ytterligare försämring av livskvaliteten på grund av den kontinuerliga och allt tätare trafiken av tunga lastbilar". I Europeiska miljöbyråns undersökning utgår man dessutom ifrån att transittrafiken kommer att öka enormt till följd av utvidgningen och att belastningen på miljön kommer att öka. Kandidatländerna bör därför inbegripas i förordningen allt eftersom EU utvidgas, för att det skall vara möjligt att uppnå de förväntade målen inom miljöskyddet.

Det är emellertid inte tillräckligt med tekniska förbättringar för att minska utsläppen utan det behövs också tilläggsåtgärder. Vid mötet den 14-15 december 2001 i Laeken uppmanade Europeiska rådet kommissionen att lägga fram ett förslag till en förlängning av systemet med miljöpoäng. Enligt kommissionens förslag planerar man att inrätta ett system med miljöpoäng för transport med tung lastbil genom Österrike 2004, men utan den övre gräns för antalet transittresor som ursprungligen ingick i miljöpoängsbestämmelserna genom bestämmelsen om 108 procent i protokoll 9. Om miljöpoängsbestämmelsen införs utan någon kvantitativ övre gräns måste man utgå ifrån att antalet transittresor ökar enormt, och att förordningens mål, en varaktig och hållbar minskning av utsläppen, inte uppnås. För att kunna skydda känsliga områden såsom alpområdet, och med tanke på att FN utlyst 2002 till det internationella året för världens berg, bör det ursprungliga miljöpoängssystemet inrättas från och med 2004 tills man kommit överens om att minska utsläppen på ett varaktigt och hållbart sätt.

ÄNDRINGSFÖRSLAG

Utskottet för miljö, folkhälsa och konsumentfrågor uppmanar utskottet för regionalpolitik, transport och turism att som ansvarigt utskott infoga följande ändringsförslag i sitt betänkande:

Kommissionens förslag¹

Parlamentets ändringar

Ändringsförslag 1 Skäl 1

(1) I artikel 11.2 a i protokoll nr 9 till anslutningsakten för Österrike fastställs att **systemet med miljöpoäng löper ut den 31 december 2003.**

(1) I artikel 11.2 a i protokoll nr 9 till anslutningsakten för Österrike fastställs att **den totala mängden av NOx-utsläpp från trafik med tunga lastbilar genom Österrike skall minskas med 60 procent under tiden 1 januari 1992 – 31 december 2003. Som framgår av Europeiska miljöbyråns vetenskapliga undersökning i enlighet med artikel 11.4 i protokoll nr 9 har detta mål ännu inte uppnåtts.**

Motivering

Protokoll 9 ingår i det gemensamma regelverket, men målen i protokollet har ännu inte uppnåtts.

¹ EGT C ...

Ändringsförslag 2
Skäl 1a (nytt)

(1a) I punkt 29 i slutsatserna från Europeiska rådets möte i Göteborg den 15-16 juni 2001 fastställs det att en hållbar transportpolitik bör innefatta åtgärder mot ökande trafikvolym och överbelastning, buller och föroreningar och uppmuntra användningen av miljövänliga transportsätt samt en fullständig internalisering av de sociala och miljörelaterade kostnaderna. Dessutom noterade Europeiska rådet att kommissionen kommer att föreslå en ram för att säkerställa att priserna för de olika transportsätten senast 2004 bättre återspeglar samhällets kostnader.

Motivering

Det får inte finnas några kryphål i bestämmelserna om hållbarhet inom transportsektorn. Om miljöpoängssystemet förlängs från och med 2004 innebär det att en övergångsbestämmelse införs tills det nya direktivet om vägavgifter trätt i kraft för att garantera att målen för en hållbar minskning av utsläppen uppnås.

Ändringsförslag 3
Skäl 1b (nytt)

(1b) I undersökningen från Europeiska miljöbyrån (Road freight transport and the environment in mountainous areas, technical report No 68) bekräftas det att en stor del av transittrafiken i Österrike går genom det särskilt känsliga alpområdet och att den till följd av de morfologiska och meteorologiska förhållandena är mycket förorenande och bullersam för miljön och människorna.

Motivering

Alperna är ett ekologiskt sett känsligt område, som kräver ett särskilt skydd.

Ändringsförslag 4
Skäl 3a (nytt)

(3a) Europeiska miljöbyrån konstaterar att transittrafiken förväntas öka enormt då Europeiska unionen utvidgas. Förordningens tillämpningsområde måste därför utvidgas till kandidatländerna allteftersom Europeiska unionen utvidgas.

Motivering

Då Europeiska unionen utvidgas kommer transittrafiken och föroreningarna troligtvis att öka. Därför måste förordningens tillämpningsområde utvidgas till kandidatländerna.

Ändringsförslag 5
Skäl 3b (nytt)

(3b) FN har utsett 2002 till det internationella året för världens berg och främjar skydd och hållbart utnyttjande av bergsområden för att människorna skall må bra både i bergstrakter och på lågland.

Motivering

Eftersom det är det internationella året för världens berg i år bör en bestämmelse om miljöpoäng införas som skyddar Alperna på bästa möjliga sätt.

Ändringsförslag 6
Skäl 3c (nytt)

(3c) Vid omröstningen den 11 juli 2001 avvisade Europaparlamentets miljöutskott enhälligt kommissionens förslag om att stryka begränsningen av antalet transitresor (bestämmelsen om 108 procent) i protokoll 9.

Motivering

Ingen motivering behövs.

Ändringsförslag 7
Skäl 3d (nytt)

(3d) I sin resolution av den 5 september 2001 uppmanade Europaparlamentet kommissionen att för perioden från och med 2004 lägga fram en enhetlig transportpolitisk strategi för hela alpområdet med hänsyn tagen till de krav som uppställs av miljön i detta område.

Motivering

Ingen motivering behövs.

Ändringsförslag 8
Skäl 3g (nytt)

(3g) I konventionen om skydd för Alperna (Alpkonventionen) (EGT L 61, 12.3.1996) som Europeiska unionen undertecknat fastställs det att skadeverkningarna och riskerna vid transport mellan och över

Alperna måste minskas till en nivå som är dräglig för människan, faunan och floran och deras livsmiljö.

Motivering

Alpkonventionen borde beaktas då miljöpoängen för 2004 fastställs.

Ändringsförslag 9
Artikel 3, punkt 2, led ba (nytt)

ba) Om antalet transitt transporter något år överstiger referenssiffran för år 1991 med mer än 8 procent, skall kommissionen enligt förfarandet i artikel 5 besluta om lämpliga åtgärder med tillämpning av punkt 2a (ny) i bilaga 2.

Motivering

Artikel 11.2 c från protokoll 9 återinförs. För att få till stånd en varaktig och hållbar minskning av utsläppen och på så sätt nå målen i protokoll 9 måste tekniken i lastbilarna förbättras, men även antalet transitt transporter måste begränsas, vilket också framgår av den gällande miljöpoängsbestämmelsen i protokoll 9.

Ändringsförslag 10
Artikel 3, punkt 3

3. Om ramförslaget om avgiftsbeläggning av infrastruktur användning inte antas skall bestämmelserna i punkt 2 fortsätta att tillämpas under ett år, och eventuellt högst ytterligare ett år.

3. Om ramförslaget om avgiftsbeläggning av infrastruktur användning inte antas, ***och en varaktig och hållbar minskning av NOx-utsläppen från tunga lastbilar i transitt trafik inte garanteras enligt målet för transitt bestämmelsen***, skall bestämmelserna i punkt 2 fortsätta att tillämpas under ett år, och eventuellt högst ytterligare ett år. ***Om målet med en hållbar och miljöanpassad rättslig grund inte nåtts före den 31 december 2006 skall rådet vidta åtgärder inom gemenskapen***

***som garanterar att ett likartat miljöskydd
införs, framför allt för att minska
föroreningarna med 60 procent.***

Motivering

Det måste garanteras att föroreningarna minskas på ett varaktigt och hållbart sätt i enlighet med protokoll 9.

Ändringsförslag 11
Bilaga 1, sista spalten, sista raden

9 422 488

9 321 531

Motivering

För att kunna minska föroreningarna på ett varaktigt och hållbart sätt bör de fastställda miljöpoängen, 9 321 531, för 2003 utgöra grund för 2004 enligt rådets förordning (EGT L 241, 26.9.2000, s. 18).

Ändringsförslag 12
Bilaga 2, punkt 2a (ny)

***2a. I de fall artikel 3.2 ba (ny) är
tillämplig skall antalet miljöpoäng för det
närmast följande året beräknas på det sätt
som här anges:***

***På grundval av de kvartalsvisa
genomsnittsvärden för utsläpp av
kväveoxider från tunga lastbilar under det
löpande året som har beräknats enligt
punkt 2 skall ett förväntat genomsnitt för
nästa år beräknas. Det värdet,
multipliserat med 0,0658 och med antalet
miljöpoäng för år 1991 enligt bilaga 4 i
protokoll 9, skall utgöra antalet
miljöpoäng för året i fråga.***

Motivering

Återinför punkt 3 i bilaga 5 i protokoll 9.