



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 27.8.2003
KOM(2003) 531 endelig

2001/0310 (COD)

UDTALELSE FRA KOMMISSIONEN

**i henhold til EF-traktatens artikel 251, stk. 2, tredje afsnit, litra c),
om Europa-Parlamentets ændringer til Rådets fælles holdning til
forslag til**

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

**om indførelse af et midlertidigt transitsystem, som finder anvendelse i 2004 på
lastvogne, der kører gennem Østrig**

**OM ÆNDRING AF KOMMISSIONENS FORSLAG
i henhold til EF-traktatens artikel 250, stk. 2**

UDTALELSE FRA KOMMISSIONEN

**i henhold til EF-traktatens artikel 251, stk. 2, tredje afsnit, litra c),
om Europa-Parlamentets ændringer til Rådets fælles holdning til
forslag til**

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

**om indførelse af et midlertidigt transitsystem, som finder anvendelse i 2004 på
lastvogne, der kører gennem Østrig**

1. INDLEDNING

I henhold til EF-traktatens artikel 251, stk. 2, tredje afsnit, litra c), afgiver Kommissionen udtalelse om de ændringer, som Europa-Parlamentet foreslår under andenbehandlingen. Der redegøres i det følgende for Kommissionens holdning til de ændringsforslag, som Parlamentet har vedtaget.

2. SAGSFORLØB

- a) Den 21. december 2001 forelagde Kommissionen sit forordningsforslag (KOM(2001) 807 endelig – 2001/0310 (COD)) for Rådet og Europa-Parlamentet.
- b) Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg afgav udtalelse om Kommissionens forslag den 30. maj 2002.
- c) Den 12. februar 2003 afgav Europa-Parlamentet efter førstebehandlingen sin udtalelse, der indeholdt 16 ændringsforslag til Kommissionens forslag.
- d) Rådet vedtog sin fælles holdning den 28. marts 2003.
- f) Under andenbehandlingen den 3 juli 2003 vedtog Europa-Parlamentet en beslutning, der indeholder 17 ændringsforslag til den fælles holdning.

3. FORMÅLET MED FORSLAGET

Kommissionen vedtog den 20. december 2001 et forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om indførelse af et økopointsystem, som finder anvendelse i 2004 på lastvogne, der kører gennem Østrig¹. Forslaget tager sigte på som en midlertidig løsning at forlænge økopointsystemet, indtil der vedtages et rammeforslag vedrørende betaling for brug af infrastrukturer. Hvis der ikke bliver vedtaget et rammeforslag vedrørende betaling for brug af infrastrukturer, opretholdes de ved økopointsystemet fastsatte bestemmelser i yderligere et år, og forlænges eventuelt i højst to år (1+1+1).

¹ KOM(2001) 807 af 20 december 2001.

Kommissionens forslag indeholder nogle væsentlige elementer:

- 108%-klausulen ophæves (begrænsning af antallet af transitkørsler pr. år til 108% af antallet af transitkørsler i 1991)
- forordningen skal gælde for hele Østrigs område
- antallet af økopoint opretholdes på 2003-niveauet for de femten medlemsstater (ingen nedsættelse).

4. KOMMISSIONENS UDTALELSE OM DE AF EUROPA-PARLAMENTET VEDTAGNE ÆNDRINGSFORSLAG

Ved andenbehandlingen vedtog Parlamentet 17 ændringsforslag til Rådets fælles holdning.

Kommissionen kan acceptere 4 ændringsforslag fuldtud, 2 delvist, i givet fald med forbehold af visse redaktionelle ændringer, og 1 i princippet, hvis det omformuleres.

Den må forkaste 10 ændringsforslag, idet den dog giver udtryk for en vis smidighed, for så vidt angår 5 af dem, som kan gøres til genstand for forhandling på et senere stadium i proceduren.

4.1. Ændringsforslag, der accepteres af Kommissionen (4 fuldtud, 2 delvist og 1 i princippet)

4.1.1. Ændringsforslag, der accepteres fuldtud

Kommissionen finder, at ændringsforslag 1 (titlen), 10 (artikel 3, stk. 2, indledningen) og 12 (artikel 3, stk. 2, litra d),) kan accepteres, da det drejer sig om forslag til terminologiske ændringer.

Ændringsforslag 3 (betragtning 3b) kan også accepteres, da den fastlægger udvidelse af forordningens anvendelsesområde til at omfatte kandidatlandene, hvilket under drøftelserne ved Europa-Parlamentets førstebehandling var blevet anset for at være en foregribelse af situationen, men som nu bør tages i betragtning, da tiltrædelsestraktaterne blev undertegnet den 16. april 2003 og tiltrædelsestidspunktet er berammet til den 1. maj 2004. Der bør dog fastlægges nærmere bestemmelser for, hvordan forordningens anvendelsesområde skal udvides til at omfatte disse lande.

4.1.2. Ændringsforslag, der accepteres delvist

Ændringsforslag 15 (artikel 3, stk. 3a) kan accepteres delvis. Det fastsætter, at udvalgsproceduren skal finde anvendelse ved:

- "fastsættelsen af antallet af point, der skal tildeles medlemsstaterne
- indførelsen af de nærmere bestemmelser for fremgangsmåderne vedrørende systemet, fordelingen af point og de tekniske spørgsmål vedrørende anvendelsen af systemet
- den forholdsmæssige forhøjelse for hver ny medlemsstat og for hvert år af kvoterne,.....med henblik på de central- og østeuropæiske landes tiltrædelse."

Første og sidste led kan ikke accepteres. Fastsættelsen af antallet af points til medlemsstaterne (nuværende og kommende) udgør en integrerende del af forhandlingen om, hvilken type system der skal indføres for tunge godskøretøjers transitkørsel gennem Østrig. Det tilkommer derfor Rådet og Europa-Parlamentet at træffe beslutning om de points, der skal tildeles hvert land hvert år, eventuelt på grundlag af en analyse med taloplysninger, der foretages af Kommissionens tjenestegrene.

Det andet led kan accepteres uden ændringer af teksten.

Ændringsforslag 16 (artikel 4, stk. 1a) kan accepteres delvist, dvs. kun det første punktum, hvori gentages Kommissionens forpligtelser, som er afledt af traktaten, eller som anbefales i hvidbogen om den europæiske transportpolitik. Dog bør henvisningen til udvalget i artikel 5 udgå, da et forvaltningsudvalg ikke træffer afgørelser.

De øvrige elementer i ændringsforslaget kan ikke accepteres. Kommissionen kan nemlig ikke stå inde for en henvisning til "Alpekonventionen og andre bindende instrumenter", der nævnes på linje med EF-traktaten. Den kan heller ikke acceptere det sidste afsnit, der nævner trafikregulering, da denne ikke henhører under Fællesskabets kompetenceområde, men under medlemsstaternes beføjelser, idet disse skal underrette Kommissionen herom.

4.1.3. Ændringsforslag, der kan accepteres i princippet

Ændringsforslag 5 (betragtning 3d) kan accepteres i princippet. En henvisning til Alpekonventionen kan accepteres i en "betragtning", for så vidt som citatet i ændringsforslaget er fuldstændigt. Den citerede tekst taler om nødvendigheden af at reducere belastningen, og den fortsætter således: "og disses levesteder, bl. a. ved at trafikken, navnlig godstransporten, i højere grad omlægges til jernbanetransport, navnlig på grundlag af passende infrastrukturer og gennem incitament, der er i overensstemmelse med markedsprincippet, og som ikke indebærer forskelsbehandling på grundlag af nationalitet."

4.2. Ændringsforslag, som afvises af Kommissionen (10 ændringsforslag)

Ændringsforslag 2 (betragtning 3a) vedrørende beskyttelse af den lokale befolkning mod støjforurening bør afvises af to grunde: for det første fordi det vil være andre befolkninger, der vil lide skade, hvis lastbilerne vælger en anden rute. Derfor får denne foranstaltning en diskriminerende virkning. For det andet vedrører økopointsystemet ikke støjgener.

Ændringsforslag 4 (betragtning 3c) henviser til FN's udnævnelse af 2002 til det internationale bjergår. Og denne henvisning er derfor ikke længere aktuel.

Ændringsforslag 6 (betragtning 4a) vedrører forpligtelserne i henhold til EU-traktaten og Alpekonventionen. Kommissionen kan ikke stå inde for en henvisning til Alpekonventionen og andre bindende instrumenter, der nævnes på linje med EF-traktaten.

Ændringsforslag 11 (artikel 3, stk. 2, litra b,) indfører ophævelse af de undtagelser, der gælder med hensyn til forbuddet mod kørsel med visse typer lastbiler af EURO 0-klassen. Kommissionen bør holde fast ved sin principielle holdning til disse undtagelser, der blev opnået under forhandlingerne om den fælles holdning, og afviser derfor dette ændringsforslag.

Ændringsforslag 17 (artikel 4, stk. 3a), bør afvises, da Kommissionen ikke kan støtte indførelse af et system med systematisk kontrol. I henhold til Rådets forordning (EØF) nr. 3912/92 må kontrol ved vejsiden kun foretages som stikprøver. Desuden fastsætter direktiv 2000/30/EF måling af forurenende emissioner og tilpasning af overensstemmelsestesterne efter de faktiske forhold.

Ændringsforslag 7, 8, 9, 13 og 14 bør afvises, da Kommissionen på nuværende stadium i proceduren bør holde fast ved sin holdning til Rådets fælles holdning. Disse tre ændringsforslag vil sikkert blive centrale emner i senere forhandlinger om det nye system, da de omhandler afgrænsning af geografiske områder, vægtning ved pointtildeling fra fællesskabsreserven og fastlæggelse af økopointkvoterne.

Ændringsforslag 7 (artikel 1, litra c), 8 (artikel 1, litra e), 9 (artikel 1, litra fa) og 14 (delvis) (artikel 3, stk. 3) begrænser anvendelsen af systemet til kun at gælde for de østrigske Alper, især de tre vigtigste alpepas Brenner, Tauern og Pyhrn. Det udgør en total ændring i forhold til det nuværende system, som gælder for hele Østrigs område, og det vil kræve tekniske tilpasninger, som det vil blive meget vanskeligt at indføre fra begyndelsen af 2004. Undersøgelser, der er foretaget af eksperter, har dog vist, at det teknisk muligt af afmontere økopointtællestationer på en lokalitet og installere dem på en anden lokalitet. Denne tilpasning vil indebære store omkostninger for Østrig, men er gennemførlig.

Ændringsforslag 13 (artikel 3, stk. 2, litra g) bevarer ideen om en tildeling fra fællesskabsreserven, afvejet i forhold til medlemsstaternes faktiske udnyttelse af de tildelte points. Derimod ophæver den præferencebehandling, der som led i tildelingen fra fællesskabsreserven er indrømmet for specifikke behov hos de transportvirksomheder, der kører i transit gennem Østrig ad "Hörbranz-transit"-ruten². Europa-Parlamentet nægter at acceptere denne præferencebehandling, fordi korridoren ikke er en transitroute gennem Alperne; den ligger altså uden for det system, som Parlamentet går ind for.

Ændringsforslag 14 (artikel 3, stk. 3) baserer kvoterne for lastbilerne på økopointkvoterne for 2002 (10 533 187 for de femten medlemsstater). I modsætning hertil baserer Kommissionens forslag og Rådets fælles holdning antallet af økopoints på 2003 (9 107 451), da der her er tale om det år, hvor målet for en reduktion på 60 % af forureningen, der var fastsat i økopointsystemet, bør være nået. Den samlede begrænsning af alle NOx-emissioner blev beregnet for 1991 og reduceret lineært til 60 % ved udgangen af 2003.

Udelukkelse af lastbiler af EURO 3-klassen fra systemet allerede i 2004, som foreslået af Europa-Parlamentet, kan ikke accepteres, da EURO 3-lastbilerne ifølge prognoserne i de østrigske statistikker i 2004 vil udgøre 77 % af de samlede transitstrækninger (i 2001 udgjorde de 24,5 %). Selv om der hersker tvivl om de østrigske statistikkers troværdighed, giver disse prognoser et realistisk billede af tendensen.

² Hörbranz-transit-ruten er en 17 km lang strækning, der består dels i en vejstrækning, dels i en tunnelstrækning, og som forbinder Lindau i Tyskland med St. Margrethen i Schweiz.

Endelig fjerner det system, der foreslås af Europa-Parlamentet, økopointordningens eksistensgrundlag, eftersom kun EURO 2-lastbiler efter 2005 vil være underlagt økopointordningen, mens der vil være det samme antal økopoint til rådighed for medlemsstaterne som i 2002 (dvs. 10 533 187).

5. KONKLUSION

Kommissionen minder om, at Europa-Parlamentets holdning fjerner sig i væsentlig grad fra teksten i Rådets fælles holdning, og derfor vil der være behov for en stor indsats for nå til endelig enighed. Som led i de opgaver, der i henhold tiltraktaten tilfalder Kommissionen under den fælles beslutningsprocedure, vil den fortsat arbejde på at opnå en samlet aftale, som overholder det grundlæggende princip om frie varebevægelser på enhedsmarkedet og er i overensstemmelse med målet om at fremme bæredygtig udvikling i Den Europæiske Union.

Kommissionen ændrer hermed sit forslag i medfør af EF-traktatens artikel 250, stk. 2, som anført ovenfor.