

Modtaget via elektronisk post. Der tages forbehold for evt. fejl

Europaudvalget
(Alm. del - bilag 804)
transportministerråd
(Offentligt)

Medlemmerne af Folketingets Europaudvalg

og deres stedfortrædere

Bilag	Journalnummer	Kontor	
1	400.C.2-0	EU-sekr.	21. februar 2001

Til underretning for Folketingets Europaudvalg vedlægges Trafikministeriets grundnotat vedrørende forslag til Rådets forordning om ændring af protokol nr. 9 i tiltrædelsesakten for Østrig, Finland og Sverige vedrørende økopointsystemet for lastbilers transitkørsel gennem Østrig, KOM (2000) 862.

Dato: 19. februar 2001

TM0189

Grundnotat vedrørende forslag til Rådets forordning om ændring af protokol nr. 9 i tiltrædelsesakten for Østrig, Finland og Sverige vedrørende økopointsystemet for lastbilers transitkørsel gennem Østrig, KOM (2000) 862.

Resumé:

Det foreslås at ophæve en bestemmelse i protokol nr. 9 til tiltrædelsesakten vedrørende Østrigs indtræden i EU, efter hvilken der skal ske reduktion af antallet af økopoint til transitkørsel med lastbil gennem Østrig det følgende år, hvis der i et givet år konstateres en samlet kørsel, der overstiger et referencetal for den stedfundne kørsel i 1991 med mere end 8 %.

1. Hjemmel

Kommissionen henviser i forslaget til art. 11, stk. 4, i protokol nr. 9 til tiltrædelsesakten vedrørende Østrigs, Finlands og Sveriges indtræden i EU, hvorefter der i visse tilfælde kan vedtages ændringer til økopointssystemet i henhold til EF-traktatens art. 71 (kvalificeret flertal, fælles beslutningstagen med Parlamentet).

2. Baggrund

Transporter gennem Østrig er i henhold til artikel 11, stk. 2, protokol nr. 9 til tiltrædelsesakten for Østrig underlagt et særligt økopoint-system. Økopointsystemet finder anvendelse i en overgangsperiode (indtil 31. december 2003) og har til formål at reducere emissionerne af NO_x fra lastbiler, der kører i transit gennem Østrig.

Ordningen, der omfatter lastbiler over 7,5 tons tilladt totalvægt, indebærer, at hver medlemsstat har et vist antal økopoint, der giver ret til transitskørsel gennem Østrig. Det nødvendige antal økopoint, der skal anvendes til en konkret transitskørsel, afhænger af den forurening, den pågældende lastbil udsender. Antallet af uddelte økopoint sænkes løbende i hele overgangsordningens anvendelsesperiode.

I henhold til art. 11, stk. 2, litra a, skal det samlede NO_x emissionsniveau fra lastvogne, der kører i transit, nedbringes med 60 % i perioden 1. januar 1992 til 31. december 2003.

I henhold til art. 11, stk. 2, litra c, skal der ske en reduktion i antallet af økopoint til rådighed i overensstemmelse med paragraf 3 i annex 5, såfremt antallet af transitture i et givet år overstiger et referencetal for 1991 med mere end 8 %.

I henhold til art. 11, stk. 4, i protokol nr. 9 i tiltrædelsesakten for Østrig, skal Kommissionen i samarbejde med Det Europæiske Miljøagentur før den 1. januar 2001 foretage en videnskabelig undersøgelse af, i hvilket omfang det mål for nedbringelse af forureningen, der er fastsat i art. 11, stk. 2, litra a, er nået. Såfremt Kommissionen konkluderer, at målet er nået på et bæredygtigt grundlag, ophører art. 11, stk. 2, med at gælde fra 1. januar 2001.

På denne baggrund har Kommissionen i samarbejde med Det Europæiske Miljøagentur udarbejdet en rapport, (Report from the Commission to the Council on the transit of goods by road through Austria, KOM (2000) 862), der konkluderer, at NO_x-emissionsniveauet fra lastbiler allerede i 1. halvdel af 2000 er nedbragt med 55,7 %.

Som følge af denne konklusion har Kommissionen anbefalet, at økopoint-systemet skal fortsætte indtil 31. december 2003, da forureningen endnu ikke er nedbragt med 60 %.

Lastbilernes gennemsnitlige Nox-emissions-niveau er siden 1991 faldet væsentligt. Det gennemsnitlige økopointforbrug pr. tur i 1993 var på 13,35; i 1999 var antallet faldet til 7,23.

Da lastbilerne ikke skal anvende så mange økopoint til hver transittur som tidligere, er det muligt med et formindsket antal økopoint at udføre forholdsmæssigt flere transitskørsler end tidligere, og der kan derfor ske en overskridelse af referencetallet for 1991, uden at det nødvendigvis betyder en større miljøbelastning samlet set.

Dette var f.eks. tilfældet i 1999, hvor der blev konstateret en sådan overskridelse, hvorefter der blev vedtaget en reduktion i økopoint for så vidt angår de lande, der havde bidraget mest til overskridelse af referencetallet.

Kommissionens forslag:

På ovennævnte baggrund foreslår Kommissionen, at protokol nr. 9 ændres, således at art. 11, stk. 2, litra c, samt paragraf 3 i annex 5 (dvs. "8 % reglen") ophæves.

Det anføres i begrundelsen for forslaget, at økopointsystemet har en positiv effekt med hensyn til at opmuntre transportvirksomheder inden for Fællesskabet til at anvende miljøvenlige lastbiler. Idet målet med økopointsystemet er at opmuntre transportvirksomheder til at anvende mere miljøvenlige lastbiler, er det selvmodsigende

at have en sanktion som 8 % reglen, der netop kun finder anvendelse som følge af, at der anvendes mere miljøvenlige lastbiler end tidligere.

3. Gældende dansk ret

Der findes ikke tilsvarende danske bestemmelser.

4. Høring

Færdselsstyrelsen har foretaget en høring af den berørte organisation Dansk Transport og Logistik.

Dansk Transport og Logistik har i sit svar bl.a. anført, at Kommissionens forslag om afskaffelse af den såkaldte "8 %-regel" hilses velkommen og bør støttes fra dansk side. DTL har flere gange påpeget de urimeligheder, der er fremkommet ved håndhævelsen af reglen, og som Kommissionen nu også har erkendt.

For så vidt angår økopointsystemets fortsatte eksistens, kan DTL ikke sige noget imod Kommissionens konklusion om, at økopointsystemet har været medvirkende til at nedbringe NOx emissionerne betragteligt og i højere grad, end hvis udviklingen havde styret sig selv. Men DTL bemærker samtidig, at systemet med økopoint har været medvirkende til i et vist omfang at nedsætte den frie bevægelighed af varer, som er en grundlæggende forudsætning for det indre markeds eksistens.

Systemet har således gjort det ganske besværligt for virksomheder i det daglige at planlægge transporter til f.eks. Italien.

Der bør efter DTLs opfattelse frem til udgangen af 2003 løbende foretages en evaluering af ordningen, således at der allerede i 2001 kan foretages en fornyet vurdering af, om målet er nået på et bæredygtigt grundlag. Det er således DTL og ITD's opfattelse, at ordningen ikke unødigt bør opretholdes, hvis resultatet for aftalen er nået, og såfremt udviklingen i øvrigt findes bæredygtig.

5. Lovgivningsmæssige og statsfinansielle konsekvenser

Gennemførelse af indholdet i det foreliggende forslag har ingen lovgivningsmæssige eller statsfinansielle konsekvenser.

6. Samfundsøkonomiske konsekvenser

Gennemførelse af forslaget skønnes at have positive samfundsøkonomiske konsekvenser for Danmark, idet danske transportører ikke længere vil kunne blive ramt af en reduktion i antallet af økopoint, såfremt der i et år gennemføres flere transitter end det nu er muligt i forhold til referencetallet fra 1991. Danske transportører vil dermed mere hensigtsmæssigt kunne tilrettelægge internationale godstransporter.

7. Nærheds- og proportionalitetsprincippet

Kommissionen nævner ikke nærheds- og proportionalitetsprincippet i forbindelse med forslaget.

