

UDENRIGSMINISTERIET

EUROPAUDVALGET
Alm. del - bilag 432 (offentligt)

Medlemmerne af Folketingets Europaudvalg
og deres stedfortrædere

Asiatisk Plads 2
DK-1448 København K
Tel. +45 33 92 00 00
Fax +45 32 54 05 33
E-mail: um@um.dk
Telex 31292 ETR DK
Telegr. adr. Etrangeres
Girokonto 300-1806



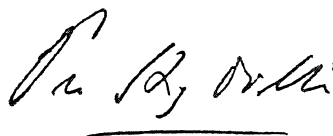
Bilag
1

Journalnummer
400.C.2-0

Kontor
EU-sekr.

27. december 2002

Til underretning for Folketingets Europaudvalg vedlægges Trafikministeriets notat vedrørende ekstraordinært rådsmøde (transportministre) den 31. december 2002 – forslag til forordning om indførelse af et økopointsystem, som finder anvendelse i 2004 for lastbilers transitkørsel gennem Østrig, KOM (2001) 807.



Notat til Folketingets Europaudvalg

Ekstraordinært rådsmøde (transportministre) den 31. december 2002.

Forslag til forordning om indførelse af et økopointsystem, som finder anvendelse i 2004 for lastbilers transitkørsel gennem Østrig, KOM (2001) 807.

1. Baggrund og indhold

Forslaget er fremsat under henvisning til traktatens artikel 71, stk. 1, og vil skulle vedtages efter artikel 251, kvalificeret flertal/fælles beslutningstagen med Parlamentet.

Transporter gennem Østrig er i henhold til protokol nr. 9 artikel 11 (2) i tiltrædelsesakten for Østrig underlagt et særligt økopoint-system. Formålet med ordningen er at nedbringe det samlede Nox – emissionsniveau fra lastvogne, der kører i transit gennem Østrig med 60 % i perioden 1. januar 1992 – 31. december 2003.

Økopointsystemet finder anvendelse i en overgangsperiode indtil 31. december 2003.

De nærmere bestemmelser i forbindelse med ordningen er fastlagt i Kommissionens forordning (EF) nr. 3298/94 af 21. december 1994.

Ordningen, der omfatter lastbiler over 7,5 tons tilladt totalvægt, indebærer, at der mellem alle medlemsstater af Kommissionen fordeles et vist antal økopoint, der giver ret til transitkørsel gennem Østrig. Det nødvendige antal økopoint afhænger af den forurening, den enkelte lastbil udsender. Antallet af uddelte økopoint sænkes løbende i hele overgangsordningens anvendelsesperiode.

I konklusionerne fra mødet i Laeken den 14. og 15. december 2001 anmodede Det Europæiske Råd om, at økopointsystemet midlertidigt forlænges som led i beskyttelse af miljøet i Alperregionen.

Forlængelsen af økopointsystemet skønnes efter forslaget ordlyd at være nødvendig, indtil der vedtages et rammeforslag vedrørende betaling for infrastruktur.

Efter forslaget indføres et økopointsystem i perioden fra 1. januar 2004 – 31. december 2004. Økopointsystemet vil som nu finde anvendelse på lastbiler over 7,5 tons tilladt totalvægt, der transiterer Østrig.

Såfremt der ikke bliver vedtaget et rammeforslag vedrørende betaling for brug af infrastrukturer forinden, er der i forslaget mulighed for at forlænge økopointsystemet i op til maksimalt yderligere 2 år.

Kommissionen vedtager efter bistand fra et udvalg bestående af repræsentanter fra medlemsstaterne de nærmere bestemmelser for fremgangsmåderne vedrørende økopointsystemet, fordelingen af økopointene og tekniske spørgsmål.

I henhold til forslagens bilag I fastsættes antallet af økopoint til rådighed til fordeling mellem medlemsstaterne i 2004 til et antal svarende til det antal økopoint, der efter det igangværende økopointsystem er til rådighed i 2003.

Europa-Parlamentet har endnu ikke afgivet sin første udtalelse.

Kommissionens forslag er blevet drøftet på flere rådsmøder (transportministre) i 2002 uden at der har kunnet opnås enighed, idet nogle lande grundlæggende er indforståede med en forlængelse af økopointordningen, mens andre har givet udtryk for stærk modstand mod Kommissionens forslag.

På Rådsmødet den 5.-6. december 2002 lykkedes det trods en intens indsats fra det danske formandskab ikke at nå frem til en løsning. Østrig kunne ikke støtte et kompromisforslag fra formandskabet, der bl.a. indebærer, at der indføres et midlertidigt transitsystem, der erstatter det nuværende økopointsystem, samt at transatkørsel med EURO4-lastvogne er undtaget, og at det samlede points i 2004 fastholdes på 40% i forhold til 1991, hvorefter der sker en reduktion til 39 og 38 % i hhv. 2005 og 2006. En stemmetilkendegivelse viste at der var et klart flertal imod Kommissionens oprindelige forslag. Sagen blev endvidere drøftet på Rådet for Generelle Anliggender den 10. december 2002, hvor det heller ikke lykkedes at få en accept af formandskabets kompromisforslag.

På mødet i Det Europæiske Råd i København den 12.-13. december 2002 blev Rådet anmodet om inden årets udgang at vedtage en forordning om en midlertidig løsning for transatkørsel med lastvogne gennem Østrig i 2004-2006.

På den baggrund mødtes Coreper den 17., 18., 19. og 20. december 2002, hvor andre kompromismuligheder er blevet drøftet, fortsat uden at der har kunnet opnås enighed. På den baggrund er der indkaldt til ekstraordinært rådsmøde den 31. december 2002.

Grundlaget for det ekstraordinære rådsmøde er et nyt kompromisforslag til en midlertidig overgangsordning for perioden 2004-2006, hvor EURO 4 standard lastbiler er undtaget fra ordningen samtidig med, at der sker en reduktion af antallet af point fra 40 % i 2002 til 38-39 % i 2005 og 34 - 38 % i 2006.

2. Gældende dansk ret

Der findes ikke tilsvarende danske bestemmelser.

Gældende danske bestemmelser påvirkes ikke ved en gennemførelse af indholdet i det foreliggende forslag.

3. Høring

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

Dansk Transport og Logistik (DTL) finder den foreslåede forlængelse af økopoint-ordningen stærkt beklagelig. Økopoint-ordningen har i al væsentlighed bevirket, at de i aftalen opstillede mål om reduktion af støj- og emissionsniveau er nået. Transportører, der transiterer Østrig råder i dag over meget miljøvenlige eksportvogntog, som i vid udstrækning opfylder de nyeste miljøstandarder.

DTL understreger, at økopointordningen gennem årene har medført en række problemer for europæiske transportører, herunder at antallet af økopoint i perioder har været for lavt, hvorfor knaphedssituationerne især har været til gene for Italiens samhandel med det øvrige EU. DTL frygter, at knaphedssituationen med Kommissionens forslag fortsætter i 2004, hvilket DTL finder er urimeligt henset til, at transportbranchens omfattende miljøinvesteringer har været en afgørende årsag til, at de opstillede mål for nedbringelse af støj- og emissionsniveau er nået. Samtidig findes en fortsættelse af et system, der kvantitativt begrænser adgangen til at udføre transporter, uforeneligt med intentionerne i EU-samarbejdet. DTL peger på, at økopointordningen bidrager til at fastlåse samhandelsniveauet mellem Syd- og Nordeuropa, hvilket ligeledes strider mod EUs Indre Marked.

DTL anbefaler, at økopointordningen udløber ved udgangen af 2003 og at der i stedet indføres en ordning, hvorefter alene EURO-2 og Euro-3 biler i 2004 og 2005 tillades transitering af Østrig. Fra 2006 vil alene EURO-3 biler kunne transitere Østrig. På denne måde sikres en fortsat nedsættelse af emissionspåvirkningen samtidig med, at der opnås en kraftig administrativ forenkling af transittrafikken.

Såfremt Østrig kobler fortsættelsen af økopointordningen sammen med udvidelse af EU, finder DTL imidlertid, at hensynet til udvidelsen vejer tungest, og en fortsættelse af økopointsystemet må i så tilfælde accepteres, idet DTL dog fastholder, at 108%-reglen skal afskaffes som forudsat i forslaget.

Endvidere anbefaler DTL, at en kommende model for en mere lempelig aftrapning af de årlige kontingenter bør afstemmes således, at den hidtidigt gældende 60% -regel kan overholdes. DTL opfordrer tillige til, at økopointordningen juridiske og tekniske problemer løses, og til at Østrig fastholdes i forpligtelsen til at forbedre den eksisterende jernbanetransport gennem Østrig.

4. Lovgivningsmæssige og statsfinansielle konsekvenser

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

5. Samfundsøkonomiske konsekvenser

Gennemførelse af indholdet i det foreliggende forslag skønnes at have negative samfundsøkonomiske konsekvenser for Danmark, idet danske transportørers adgang til at transitere Østrig kan blive begrænset i op til 3 år mere.

6. Nærheds- og proportionalitetsprincippet

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

Forslaget har udspring i en aftale mellem Fællesskabet og Østrig og en forlængelse af ordningen vil derfor skulle gennemføres på fællesskabsniveau.

7. Tidligere forelæggelser i Europa-udvalget

Der henvises til grundnotat i sagen af 22. januar 2002 og supplerende grundnotat af 18. februar 2002.

Sagen blev nævnt til orientering på mødet i Folketingets Europaudvalg den 22. marts 2002, den 14. juni 2002, den 27. september 2002 og til forhandlingsoplæg den 29. november 2002.

8. Dansk holdning på rådsmødet (transportministre) den 31. december 2002

Fra dansk side vil man på rådsmødet den 31. december 2002 tage stilling i overensstemmelse med det forhandlingsoplæg, der blev forelagt for Folketingets Europaudvalg den 29. november 2002.