

Det Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om »Kommissionens 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 endelig — 2001/0310 (COD))

(2002/C 221/19)

Rådet for Den Europæiske Union besluttede den 30. januar 2002 under henvisning til EF-traktatens artikel 71 at anmode om Det Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om det ovennævnte emne.

Det forberedende arbejde henvistes til ØSU's Sektion for Transport, Energi, Infrastruktur og Informations-samfundet, som udpegede Dethmer H. Kielman til ordfører. Sektionen vedtog sin udtalelse den 30. april 2002.

Det Økonomiske og Sociale Udvalg vedtog på sin 391. plenarforsamling af 29.-30. maj 2002, mødet den 30. maj 2002, følgende udtalelse med 81 stemmer for, 19 imod og 10 hverken for eller imod.

1. Indledning

1.1. Den 2. maj 1992 blev der indgået en aftale mellem Det Europæiske Økonomiske Fællesskab og Republikken Østrig om transitgodstransport ad jernbane og ad landevej, som med Østrigs indtræden i EU blev indlemmet i fællesskabsretten. I denne aftale blev det økopointsystem fastlagt, der udløber den 31. december 2003.

1.2. Sigtet med dette system er, at det i sin 12-årige løbetid (1992-2003) skal reducere de NO_x-emissioner, der forårsages af vejgodstransittrafik med lastvogne med en tilladt totalvægt på over 7,5 tons, med 60 %.

1.3. Systemet kunne være bragt til ophør allerede den 31. december 2000, hvis NO_x-emissionerne på det tidspunkt faktisk var blevet reduceret med 60 % i forhold til udgangsåret 1991.

1.4. Men analyser har vist, at reduktionen ved udgangen af år 2000 kun udgjorde 55 %. Derfor forbliver systemet i kraft til og med den 31. december 2003.

1.5. Desuden var der fastlagt en øvre grænse for antallet af transitkørsler. Pr. år måtte køretøjer fra medlemsstaterne ikke udføre mere end 108 % af det antal kørsler, der blev udført i udgangsåret 1991.

1.6. Økopointsystemet forbliver således i kraft til og med den 31. december 2003, men Det Europæiske Råd anmodede i punkt 58 i konklusionerne fra mødet i Laeken den 14.-15. december 2001 om, at det forlænges som en midlertidig løsning. Ifølge Kommissionen er en sådan forlængelse forenelig med ønsket om at beskytte miljøet i sårbare områder som Alperne.

1.7. Kommissionen finder det nødvendigt at forlænge økopointsystemet, indtil der vedtages et rammeforslag om betaling for brug af infrastrukturer, som nævnt i hvidbogen om den europæiske transportpolitik frem til 2010.

1.8. Hvis dette rammeforslag ikke vedtages, kan det foreliggende forslag for året 2004 forlænges med et år (2005) og yderligere med højst et år (2006). Kommissionen mener, at retsgrundlaget herfor er til stede.

1.9. I Bilag 1 foreslås det, at de femten medlemsstater i 2004 tilsammen tildeles 9 422 488 økopoint. Det er det samme antal, som er gældende i 2003.

2. Generelle bemærkninger

2.1. ØSU er af den opfattelse, at Kommissionens forslag dels er inspireret af hensynet til den fri bevægelighed for varer og tjenesteydelser, som er en af de fire grundlæggende friheder i EU, dels af ønsket om at beskytte miljøet i sårbare områder som Alperne.

2.2. ØSU mener, at sidstnævnte hensyn også spillede ind ved indførelsen af økopointsystemet i 1992, idet mindre forurenende lastvogne kræver færre økopoint end mere forurenende.

2.3. ØSU gør opmærksom på, at økopointsystemet udelukkende gælder i forbindelse med vejgodstransittrafik gennem Østrig. For anden trafik end vejgodstransittrafik gælder der ikke noget økopointsystem.

2.4. I øvrigt mener ØSU, at der ved bedømmelsen af Kommissionens forslag ud over miljøaspekterne også bør tages hensyn til de samfundsøkonomiske konsekvenser. Således må det tages i betragtning, at der for øjeblikket navnlig i kvalitativ henseende ikke eksisterer ordentlige alternative muligheder for transittrafik gennem Østrig, selv om der står i protokol nr. 9, at Fællesskabet og de berørte medlemsstater skal træffe foranstaltninger til at fremme jernbanetransport og kombineret transport. ØSU foreslår i den forbindelse, at Kommissionen tager initiativ til at undersøge, hvilke midler der skal til for at fremme efterspørgslen efter denne type transport, og at den indtrængende opfordrer alle medlemsstaternes regeringer til at udvikle den kombinerede jernbanetransport, specielt hvad angår infrastruktur og lokomotiver.

2.5. ØSU konstaterer, at spændingsfeltet mellem fri bevægelighed for varer og tjenesteydelser og ønsket om at sikre miljøet i den foreslåede ordning danner grundlag for bestræbelserne på at sikre livskvaliteten. Derfor er det et acceptabelt kompromis, at Kommissionen ikke i forslaget har sat nogen grænse for antallet af faktiske transittørler, der må udføres efter 1. januar 2004. Den øvre grænse, der blev fastlagt i 1992 — 108 % af antallet af transittørler udført i 1992 — har transportsektoren i de seneste år opfattet som belastende og uretfærdig, eftersom der i stadig højere grad anvendes mindre forurenende lastvogne. ØSU konstaterer desuden, at økopointsystemet ifølge forordningsforslagets titel kun skal finde anvendelse i 2004. Efter ØSU's mening bør bestemmelserne i artikel 3, stk. 3, udgå, eftersom den deri omtalte eventuelle vedtagelse af et rammeforslag vedrørende betaling for brug af infrastrukturer ikke kan udgøre et seriøst retsgrundlag for automatisk forlængelse af økopointsystemet efter 2004. Yderligere forlængelser bør der træffes afgørelse om fra gang til gang på grundlag af ad hoc-forslag fra Kommissionen.

2.6. ØSU ønsker at henlede opmærksomheden på den situation, der opstår, hvis nye lande indtræder i EU, før økopointsystemet ophører. Sker det, må der laves særlige aftaler om transittrafikken.

3. Særlige bemærkninger

3.1. På baggrund af Kommissionens forslag finder ØSU, at antallet af økopoint for år 2004, der er nævnt i Bilag 1, nemlig 9 422 488 til deling mellem alle femten medlemsstater — samme antal som i 2003 — ganske vist er restriktivt, men dog et rimeligt udgangspunkt.

3.2. ØSU går ud fra, at økopointene i 2004 fordeles mellem medlemsstaterne efter samme kriterier, som blev anvendt, da systemet blev indført i 1992, nemlig antallet af faktisk udførte transittørler i året 1991.

3.3. ØSU finder, at man må gøre alt for hurtigst muligt at sikre gode og tilstrækkelige jernbaneforbindelser til afvikling af transittrafikken, så der faktisk findes alternative transportmuligheder, som er til at betale.

3.4. ØSU mener, at det vil være hensigtsmæssigt, hvis Kommissionen i sine fremtidige studier også tager hensyn til økonomiske, konkurrencemæssige og driftsmæssige spørgsmål, som hænger sammen med behovet for at gøre varetransporten så letflydende som muligt, såvel fra syd mod nord som fra vest mod øst.

3.5. ØSU finder det særdeles vigtigt, at der for sårbare områder som Alperregionen udvikles en kohærent og sammenhængende transportpolitik, og at der, i betragtning af de berørte landes indbyrdes afhængighed, ikke træffes unilaterale foranstaltninger, så at navnlig transport ad omveje forhindres.

3.6. ØSU er i den forbindelse tilhænger af, at mindre forurenende køretøjer behandles anderledes end mere forurenende kategorier. Dette bør gælde såvel i forbindelse med antallet af krævede økopoint pr. kørsel som i forbindelse med den skattemæssige behandling.

Således kunne der eventuelt på europæisk plan til beskyttelse af sårbare områder udvikles et system, hvor miljøvenlighed i højere grad end nu lægges til grund for valget af transportmiddel.

4. Sammenfatning og konklusioner

4.1. ØSU finder Kommissionens forslag til forordning om indførelse af et økopointsystem, som finder anvendelse i 2004 på lastvogne, der kører gennem Østrig, diskutabelt.

4.2. Forslaget må betragtes som en midlertidig løsning kun for år 2004, indtil det rammeforslag om betaling for brug af infrastrukturer, der er omtalt i hvidbogen om den europæiske transportpolitik frem til 2010, vedtages, dog under forudsætning af, at artikel 3, stk. 3, udgår, eftersom det ikke hviler på et gyldigt retsgrundlag.

4.3. Foranlediget af en række aspekter i forslaget bemærker ØSU følgende:

- Aftalen om, at der skal sikres både kvalitativt og kvantitativt fyldestgørende transitforbindelser til godstransport ad jernbane, bør snarest efterleves.
- ØSU betragter det som et acceptabelt kompromis, at de femten EU-lande i 2004 får samme antal økopoint til rådighed som i 2003, at den indbyrdes fordeling foregår

på samme måde som hidtil, og at 108 %-reglen ikke finder anvendelse.

- ØSU gør opmærksom på, at mindre miljøbelastende lastvogne også i skattemæssig henseende bør behandles anderledes end mere forurenende.
- For at beskytte de sårbare områder i Europa finder ØSU det vigtigt, at der på europæisk plan udvikles et system, som indebærer, at miljøvenlighed i højere grad end nu bliver afgørende for valget af transportmiddel.

Bruxelles, den 30. maj 2002.

Göke FRERICHS

Formand for

Det Økonomiske og Sociale Udvalg

BILAG

til Det Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse

Følgende ændringsforslag blev forkastet ved afstemningen, men opnåede mindst en fjerdedel af de afgivne stemmer:

Punkt 2.5

Det gennemstregede udelades:

»ØSU konstaterer, at spændingsfeltet mellem fri bevægelighed for varer og tjenesteydelser og ønsket om at sikre miljøet i den foreslåede ordning danner grundlag for bestræbelserne på at sikre livskvaliteten. Derfor er det et acceptabelt kompromis, at Kommissionen ikke i forslaget har sat nogen grænse for antallet af faktiske transitkørsler, der må udføres efter 1. januar 2004. Den øvre grænse, der blev fastlagt i 1992 — 108 % af antallet af transitkørsler udført i 1992 — har transportsektoren i de seneste år opfattet som belastende og uretfærdig, eftersom der i stadig højere grad anvendes mindre forurenende lastvogne. ØSU konstaterer desuden, at økopointsystemet ifølge forordningsforslagets titel kun skal finde anvendelse i 2004. Efter ØSU's mening bør bestemmelserne i artikel 3, stk. 3, ophæves, eftersom den deri omtalte eventuelle vedtagelse af et rammeforslag vedrørende betaling for brug af infrastrukturer ikke seriøst kan tjene som retsgrundlag for automatisk forlængelse af økopointsystemet efter 2004. Yderligere forlængelser bør der træffes afgørelse om fra gang til gang på grundlag af ad hoc-forslag fra Kommissionen.«

Afstemningsresultat

For: 37, imod: 41, hverken for eller imod: 11.

Punkt 4.1

Punktet formuleres således:

»ØSU finder Kommissionens forslag til forordning om indførelse af et økopointsystem, som finder anvendelse i 2004 på lastvogne, der kører gennem Østrig, kontroversielt, men dog acceptabelt.«

Afstemningsresultat

For: 30, imod: 47, hverken for eller imod: 13.

Punkt 4.4 — 3. led

Følgende tilføjes:

»Økopointsystemet kunne f.eks. begrænses til køretøjer i Euro-kategori 0,1 og 2, mens lastbiler fra Euro-kategori 3 — for at give et incitament til at bruge dem — kunne fritages for fremlæggelse af økopoint.«

Afstemmingsresultat

For: 45, imod: 59, hverken for eller imod: 8.

Det Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Rådet, Det Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget — Mod et globalt partnerskab for bæredygtig udvikling

(KOM(2002) 82 endelig)

(2002/C 221/20)

Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber besluttede den 14. februar 2002 under henvisning til EF-traktatens artikel 262 at anmode om Det Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om det ovennævnte emne.

Det forberedende arbejde henvistes til ØSU's underudvalg »Mod et globalt partnerskab for bæredygtig udvikling«, som udpegede Ernst Erik Ehnmark til ordfører. Sektionen vedtog sin udtalelse den 15. maj 2002.

Det Økonomiske og Sociale Udvalg vedtog på sin 391. plenarforsamling af 29.-30. maj 2002, mødet den 30. maj 2002, følgende udtalelse med 85 stemmer for og 1 hverken for eller imod.

Resumé

1) Verdensmiljøkonferencen i 1992 vakte store forventninger om en ny koordineret indsats på verdensplan med henblik på at støtte udviklingslande og -regioner. Takket være de grundige forberedelser og den brede enighed i resolutioner og henstillinger tydede alt på, at verdensmiljøkonferencen ville blive en milepæl i de globale bestræbelser på at opnå fremskridt, velfærd og sikkerhed. Ti år senere må man imidlertid se i øjnene, at verdensmiljøkonferencen nok var en succes i ord, men ikke i handling. Kravet om solidaritet til gavn for udvikling er ikke blevet realiseret.

2) FN's millenium-erklæring, vedtaget i september 2000, udstak rammerne for en ny global platform for fremskridt og velfærd med otte grundlæggende mål (se fodnote). En ambitiøs tidsramme blev fastlagt for syv af målene. Millenium-erklæringen vakte store forventninger om, at en ny global koordineret indsats var undervejs til gavn for udvikling og velfærd.

To år senere må man imidlertid se i øjnene, at erklæringen indtil nu kun har været en succes i ord. Kravet om solidaritet er ikke blevet realiseret til gavn for udvikling ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ De 8 millenium-mål er:

- Udryddelse af ekstrem fattigdom og sult, halvering mellem 1990 og 2015 af andelen af mennesker med indtægter på under 1 US-dollar per dag,
- tilvejebringelse af grundskoleuddannelse for alle senest i 2015,
- fremme af ligestilling og styrkelse af kvinders muligheder,
- mindskelse af børnedødeligheden,
- forbedring af mødres helbred,
- bekæmpelse af HIV/AIDS, malaria og andre sygdomme,
- fremme af et bæredygtigt miljø,
- udvikling af et globalt partnerskab for bæredygtig udvikling.