

I

(Meddelelser)

RÅDET

FÆLLES HOLDNING (EF) Nr. 40/2003

fastlagt af Rådet den 28. marts 2003

med henblik på vedtagelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. .../2003 af ... om indførelse af et midlertidigt transitsystem, som finder anvendelse i 2004 på lastvogne, der kører gennem Østrig

(2003/C 214 E/01)

EUROPA-PARLAMENTET OG
RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 71, stk. 1,

under henvisning til forslag fra Kommissionen ⁽¹⁾,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg ⁽²⁾,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget,

i henhold til fremgangsmåden i traktatens artikel 251 ⁽³⁾, og

ud fra følgende betragtninger:

(1) Protokol nr. 9 til akten vedrørende Østrigs tiltrædelse af Den Europæiske Union ⁽⁴⁾ fastsætter i artikel 11, stk. 2, litra a), at økopointsystemet udløber den 31. december 2003.

(2) I punkt 58 i konklusionerne fra mødet i Laeken den 14. og 15. december 2001 anmodede Det Europæiske Råd om, at økopointsystemet som en midlertidig løsning blev forlænget. Denne forlængelse indgår som led i beskyttelsen af miljøet i følsomme områder såsom Alpeområdet. I punkt 35 i konklusionerne fra mødet i København den 12. og 13. december 2002 anmodede Det Europæiske Råd om, at Rådet vedtog en forordning om en midlertidig løsning for transitskørsel med lastvogne gennem Østrig i 2004-2006 inden udgangen af 2002.

⁽¹⁾ EFT C 103 E af 30.4.2002, s. 230.

⁽²⁾ EFT C 221 af 17.9.2002, s. 84.

⁽³⁾ Europa-Parlamentets udtalelse af 12. februar 2003 (endnu ikke offentliggjort i EUT), Rådets fælles holdning af 28. marts 2003 og Europa-Parlamentets afgørelse af ... (endnu ikke offentliggjort i EUT).

⁽⁴⁾ EFT C 241 af 29.8.1994, s. 361.

(3) Denne foranstaltning er nødvendig, indtil der vedtages et rammeforslag vedrørende betaling for brug af infrastrukturer som forudsat i hvidbogen om den europæiske transportpolitik frem til 2010, idet Kommissionen har erklæret, at den agter at fremsætte dette rammeforslag i 2003.

(4) De nødvendige foranstaltninger til gennemførelse af denne forordning bør vedtages i overensstemmelse med Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen ⁽⁵⁾.

(5) Der bør altså indføres et midlertidigt transitsystem for 2004 —

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

Artikel 1

I denne forordning forstås ved:

a) »køretøj«: et køretøj som defineret i artikel 2 i Rådets forordning (EØF) nr. 881/92 af 26. marts 1992 om adgang til markedet for vejgodstransport i Fællesskabet, som udføres fra eller til en medlemsstats område eller gennem en eller flere medlemsstats områder ⁽⁶⁾

b) »international transport«: international transport som defineret i artikel 2 i forordning (EØF) nr. 881/92

c) »transittrafik gennem Østrig«: enhver trafik gennem østrigsk område, hvor udgangspunkt og bestemmelsessted ligger uden for Østrig

⁽⁵⁾ EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23.

⁽⁶⁾ EFT L 95 af 9.4.1992, s. 1. Senest ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 484/2002 (EFT L 76 af 19.3.2002, s. 1).

- d) »lastvogn«: ethvert motorkøretøj med en tilladt totalvægt på over 7,5 tons indregistreret i en medlemsstat, der er bestemt til transport af gods eller til trækning af påhængsvogne, herunder også trækkende køretøjer for sættevogne, og påhængskøretøjer med en tilladt totalvægt på over 7,5 tons, der trækkes af et motorkøretøj indregistreret i en medlemsstat med en højeste tilladt totalvægt på 7,5 tons
- e) »vejgodstrafik i transit gennem Østrig«: transittrafik gennem Østrig, der udføres med lastvogne, uanset om disse er med last eller uden last
- f) »bilateral kørsel«: international transport, der forgår med lastvogn, og som har udgangspunkt eller bestemmelsessted i Østrig og henholdsvis bestemmelsessted eller udgangspunkt i en anden medlemsstat, samt kørsel uden last i forbindelse med en sådan transport.
- c) Det samlede NO_x-emissionsniveau fra lastvogne, der kører i transit gennem Østrig, fastsættes i overensstemmelse med værdierne for det pågældende år i bilag I.
- d) Fastsættelsen af det samlede NO_x-emissionsniveau fra lastvogne forvaltes ved hjælp af et midlertidigt transitsystem. Som led i dette system behøver hver lastvogn, som kører i transit gennem Østrig, et pointantal, som svarer til talværdien af dens NO_x-emissioner (den godkendte værdi i forbindelse med produktionens overensstemmelse (COP-værdien) eller typegodkendelsesværdien). Tildeling og forvaltning af disse point beskrives i bilag II.
- e) Østrig udfærdiger og stiller rettidigt de pointkort til rådighed, som i henhold til bilag II skal anvendes ved forvaltning af det midlertidige transitsystem for lastvogne, der kører i transit gennem Østrig.
- f) Den samlede kvote for tilladte NO_x-emissioner i 2004 svarer til den samlede kvote, der er tilladt i 2003 i henhold til økopointsystemet; Kommissionen forvalter denne kvote og fordeles den på medlemsstaterne ud fra de samme principper, som gælder for økopointsystemet for 2003, i henhold til bestemmelserne i forordning (EF) nr. 3298/94 ⁽²⁾.
- g) Tildelingen af point fra fællesskabsreserven skal vejes efter kriterierne i artikel 8, stk. 2, i forordning (EF) 3298/94 og navnlig i overensstemmelse med den faktiske brug af de point, der er tildelt medlemsstaterne, samt de særlige behov hos vognmænd, der kører i transit gennem Østrig ad ruten Lindau-Bregenz-St. Margrethen (»Hörbranz-transit«).

Artikel 2

Denne forordning finder anvendelse på vejgodstransport ved kørsel inden for Fællesskabets område. Det midlertidige transitsystem indebærer ikke nogen direkte begrænsning af antallet af transitskørsler gennem Østrig.

Artikel 3

1. Ved kørsel, der omfatter international vejgodstrafik i transit gennem Østrig, gælder ordningen om kørsel for egen regning og ordningen om erhvervmæssig kørsel i henhold til Rådets første direktiv om indførelse af fælles regler for visse former for godstransport ad landevej mellem medlemsstaterne af 23. juli 1962 ⁽¹⁾ og forordning (EØF) nr. 881/92, med forbehold af bestemmelserne i denne artikel.

2. Fra den 1. januar 2004 til den 31. december 2004 gælder følgende bestemmelser:

- a) Transitskørsel udført af EURO 4-lastvogne er ikke omfattet af det midlertidige transitsystem.
- b) Transitskørsel udført af EURO 0-lastvogne er forbudt; dette forbud gælder dog ikke transitskørsel udført af EURO 0-lastvogne, der er indregistreret i Grækenland eller Portugal, eller transit af visse stærkt specialiserede køretøjer, som er meget dyre, og som har en lang økonomisk levetid.

⁽¹⁾ EFT 70 af 6.8.1962, s. 2005. Senest ændret ved forordning (EØF) nr. 881/92.

3. Hvis eurovignette-forslaget vedrørende betaling for brug af infrastrukturer ikke bliver vedtaget senest den 31. december 2004, opretholdes alle de i stk. 2 fastsatte bestemmelser i et år, men hvis forslaget ikke vedtages senest den 31. december 2005, højst i yderligere et år. I så fald foretager Kommissionen bistået af en uafhængig ekspert en analyse af transitskørslen udført af EURO 4-standardkøretøjer gennem Østrig, og det samlede antal point, der er til rådighed for 2005 og 2006, jf. bilag I, justeres på grundlag af denne analyse inden for de respektive kvoteintervaller efter proceduren i artikel 5.

Artikel 4

1. Så længe bestemmelserne i artikel 3, stk. 2, og, hvis det er relevant, i artikel 3, stk. 3, finder anvendelse, træffer medlemsstaterne som led i deres gensidige samarbejde eventuelle nødvendige foranstaltninger imod misbrug af det midlertidige transitsystem, der er forenelige med traktaten.

⁽²⁾ Kommissionens forordning (EF) nr. 3298/94 af 21. december 1994 om de nærmere bestemmelser i forbindelse med ordningen om transittrettigheder (økopointsystemet), angående lastbilers transitskørsel gennem østrigsk territorium (EFT L 341 af 30.12.1994, s. 20). Senest ændret ved Rådets forordning (EF) nr. 2012/2000 (EFT L 241 af 26.9.2000, s. 18).

2. Vognmænd med en fællesskabstilladelse, der er udstedt af de kompetente myndigheder i Østrig, er ikke bemyndiget til at udføre international godstransport ved kørsel, hvor hverken af- eller pålæsning finder sted i Østrig. Al kørsel, som indebærer transatkørsel gennem Østrig, er dog undergivet bestemmelserne i artikel 3.

3. Alle kontrolmetoder, herunder elektroniske systemer, der vedrører gennemførelsen af artikel 3, fastlægges i det omfang, det er nødvendigt, efter proceduren i artikel 5.

Artikel 5

1. Kommissionen bistås af et udvalg.

2. Når der henvises til denne artikel, anvendes artikel 3 og 7 i afgørelse 1999/468/EF, jf. dennes artikel 8.

3. Udvalget vedtager selv sin forretningsorden.

Artikel 6

Denne forordning træder i kraft på dagen for offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i ...

På Europa-Parlamentets vegne
Formand

På Rådets vegne
Formand

BILAG I

KVOTEINTERVALLER FOR POINT

År	Point for EU-15	
1991	23 556 220 (100 %)	
	Kvoteintervaller	
	Maksimum	Minimum
2004	9 422 488 (40 %)	9 422 488 (40 %)
2005	9 422 488 (40 %)	9 186 926 (39 %)-8 951 364 (38 %)
2006	9 422 488 (40 %)	8 951 364 (38 %)-8 221 121 (34,9 %)

BILAG II

BEREGNING OG FORVALTNING AF POINT

1. For hver lastvogn, der kører gennem Østrig, skal chaufføren ved hver grænseovergang (i begge retninger) forelægge følgende:

- a) et dokument, hvoraf COP-værdien for NO_x-emissionen fra den anvendte lastvogn fremgår
- b) et gyldigt økopointkort, der er udstedt af de kompetente myndigheder.

ad a)

For EURO 0-, EURO 1-, EURO 2- og EURO 4-lastvogne, der er indregistreret for første gang efter den 1. oktober 1990, skal det dokument, hvori COP-værdien dokumenteres, være en attest udstedt af den kompetente myndighed, hvori der angives en officielt bekræftet COP-værdi for NO_x-emissionen, eller typegodkendelsesdokumentet, hvori godkendelsesdato og den ved udstedelse af typegodkendelsen målte værdi er angivet. I sidstnævnte tilfælde er COP-værdien typegodkendelsesværdien forhøjet med 10 %. Er en sådan værdi først blevet fastsat for et køretøj, kan den ikke længere ændres i køretøjets levetid.

For lastvogne, der er indregistreret for første gang før den 1. oktober 1990, og for lastvogne, for hvilke der ikke findes nogen typegodkendelse, fastsættes skønsmæssigt en COP-værdi på 15,8 g/kWh.

ad b)

Pointkortet/økomærkaten indeholder et bestemt pointtal og nedskrives på følgende måde på grundlag af COP-værdien for de pågældende køretøjer:

- 1) hver g/kWh NO_x-emission, i henhold til værdien i det i stk. 1, litra a), nævnte dokument, tæller som ét point
 - 2) decimaler af NO_x-emissionsværdierne rundes op til det næste større hele tal, når decimalværdien er 0,5 eller derover, og afrundes nedad i andre tilfælde.
2. Hver tredje måned beregner Kommissionen efter proceduren i artikel 5 antallet af ture og den gennemsnitlige NO_x-værdi for lastvognene fordelt på de enkelte stater.

RÅDETS BEGRUNDELSE

I. INDLEDNING

Under henvisning til artikel 71, stk. 1, i EF-traktaten og inden for rammerne af den fælles beslutnings-procedure, jf. artikel 251 i EF-traktaten, vedtog Rådet den 28. marts 2003 sin fælles holdning til et udkast til forordning om indførelse af et økopointsystem, som finder anvendelse i 2004 på lastvogne, der kører gennem Østrig.

Rådet har ved fastlæggelsen af sin holdning taget hensyn til Europa-Parlamentets førstebehandlings-udtalelse af 12. februar 2003 ⁽¹⁾ og Det Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse af 29. maj 2002 ⁽²⁾. Regionsudvalget har givet afkald på sin ret til at afgive udtalelse.

Formålet med udkastet til forordning som foreslået af Kommissionen er at forlænge hovedelementerne i det nuværende økopointsystem — der finder anvendelse på lastvogne, der kører gennem Østrig, og som udløber den 31. december 2003 — til også at gælde i 2004; der er planlagt en eventuel forlængelse for 2005 og 2006. Formålet med økopointsystemet er at reducere de miljømæssige negative følger af transatkørsel med lastvogne gennem Østrig. Hver lastvogn skal »betale« et vist antal økopoint for transatkørsel gennem Østrig — svarende til den kategori, køretøjet tilhører (EURO 0, 1, 2 og 3): de mest forurenende lastvogne (EURO 0) betaler flest økopoint.

II. ANALYSE AF DEN FÆLLES HOLDNING

I forbindelse med Kommissionens forslag godkendte Rådet, at der indføres et »midlertidigt transatsystem« for 2004. Rådet godkendte også, at dette system forlænges for 2005 og 2006, hvis eurovignetteforslaget vedrørende betaling for brug af infrastrukturer ikke er blevet vedtaget henholdsvis den 31. december 2004 og den 31. december 2005.

Rådet har dog foretaget en række ændringer i sin fælles holdning til udkastet til forordning. Rådet har for at fremme anvendelsen af miljøvenlige lastvogne forbudt transatkørsel udført af EURO 0-køretøjer, undtagen dem der er indregistreret i Grækenland eller Portugal — under hensyntagen til lastvognparkens struktur i disse medlemsstater — samt transit af visse stærkt specialiserede køretøjer, som er meget dyre, og som har en lang økonomisk levetid.

Endvidere vil transatkørsel udført af EURO 4-standardkøretøjer (de reneste køretøjer) ikke blive omfattet af det midlertidige transatsystem. Hvis systemet imidlertid forlænges for 2005 og 2006, bør Kommissionen foretage en analyse af transatkørsel udført af EURO 4-standardkøretøjer og reducere antallet af disponible økopoint inden for de respektive kvoteintervaller, der er fastsat i bilag I til Rådets fælles holdning. Hvis der ikke foregår nogen transatkørsel udført af EURO 4-standardkøretøjer, vil det maksimale kvoteinterval blive opretholdt; i tilfælde af transatkørsel udført af EURO 4-standardkøretøjer vil det antal point, der skal fordeles fra 2005 blive justeret nedad i overensstemmelse med resultaterne af Kommissionens analyse inden for grænserne af det tilsvarende minimale kvoteinterval.

Rådets fælles holdning tager hensyn til såvel ønsket om beskyttelse af miljøet i følsomme områder såsom Alpeområdet som betænkelighederne med hensyn til princippet om fri bevægelighed for varer i Unionen.

III. EUROPA-PARLAMENTETS ÆNDRINGER

På baggrund af de punkter, der er nævnt i analysen af Rådets fælles holdning, har Rådet behandlet Europa-Parlamentets ændringer indgående. Rådet kunne ikke godkende disse ændringer.

⁽¹⁾ Endnu ikke offentliggjort i EUT.

⁽²⁾ EFT C 221 af 17.9.2002, s. 84.