Dieses Dokument ist lediglich eine Dokumentationsquelle, für deren Richtigkeit die Organe der Gemeinschaften keine Gewähr übernehmen

►B VERORDNUNG (EG) Nr. 2327/2003 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

vom 22. Dezember 2003

zur Einrichtung einer auf Punkten basierenden Übergangsregelung für Schwerlastkraftwagen im Transit durch Österreich für das Jahr 2004 im Rahmen einer nachhaltigen Verkehrspolitik

(ABl. L 345 vom 31.12.2003, S. 30)

Geändert durch:

		Amtsblatt		
		Nr.	Seite	Datum
►M1	Verordnung (EG) Nr. 863/2004 des rates vom 29. April 2004	L 206	18	9.6.2004

Berichtigt durch:

►C1 Berichtigung, ABl. L 235 vom 6.7.2004, S. 23 (2327/2003)

▼B

VERORDNUNG (EG) Nr. 2327/2003 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

vom 22. Dezember 2003

zur Einrichtung einer auf Punkten basierenden Übergangsregelung für Schwerlastkraftwagen im Transit durch Österreich für das Jahr 2004 im Rahmen einer nachhaltigen Verkehrspolitik

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 71 Absatz 1,

auf Vorschlag der Kommission ([1]),

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses ([2]),

nach Anhörung des Ausschusses der Regionen,

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 des Vertrags, aufgrund des vom Vermittlungsausschuss am 25. November 2003 gebilligten gemeinsamen Entwurfs ([3]),

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Das Protokoll Nr. 9 zur Beitrittsakte von 1994 ([4]) bestimmt in Artikel 11 Absatz 2 Buchstabe a), dass das Ökopunktesystem am 31. Dezember 2003 endet.

(2) In Nummer 58 der Schlussfolgerungen des Europäischen Rates vom 14. und 15. Dezember 2001 in Laeken wurde eine Verlängerung des Ökopunktesystems als vorübergehende Lösung gefordert. Diese Verlängerung steht im Einklang mit der Umweltschutzpolitik in empfindlichen Regionen wie dem Alpenraum. In Nummer 35 der Schlussfolgerungen des Europäischen Rates vom 12. und 13. Dezember 2002 in Kopenhagen wurde der Rat dazu aufgefordert, noch vor dem Jahresende 2002 eine Verordnung über die Zwischenlösung für den Transitverkehr von Schwerlastkraftwagen durch Österreich für den Zeitraum 2004-2006 anzunehmen.

(3) Diese Maßnahme ist bis zur Annahme des im Weißbuch über die europäische Verkehrspolitik bis 2010 vorgesehenen Rahmenvorschlags für die Tarifierung der Infrastrukturnutzung, den die Kommission im Jahr 2003 vorlegen will, erforderlich.

(4) Diese Maßnahme ist ebenfalls durch die Notwendigkeit gerechtfertigt, die Umwelt vor den Konsequenzen der Verschmutzung zu schützen, die auf den Transit der hohen Zahl von Schwerlastkraftwagen zurückzuführen ist.

(5) Die Europäische Umweltagentur stellt fest, dass die Erweiterung der Europäischen Union zu einem enormen Anstieg des Transitverkehrs führen wird. Die auf Punkten basierende Übergangsregelung für Schwerlastkraftwagen im Transit durch Österreich sollte daher mit Blick auf die Erweiterung auf die Beitrittsländer ausgeweitet werden.

([1]) ABl. C 103 E vom 30.4.2002, S. 230.

([2]) ABl. C 221 vom 17.9.2002, S. 84.

([3]) Stellungnahme des Europäischen Parlaments vom 12. Februar 2003 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht), Gemeinsamer Standpunkt des Rates vom 28. März 2003 (ABl. C 214 E vom 9.9.2003, S. 1) und Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 3. Juli 2003 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht). Legislative Entschließung des Europäischen Parlaments vom 18. Dezember 2003 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht) und Beschluss des Rates vom 22. Dezember 2003.

([4]) ABl. C 241 vom 29.8.1994, S. 361.

▼B

(6) Das von der Europäischen Gemeinschaft unterzeichnete und genehmigte Übereinkommen zum Schutz der Alpen (Alpenkonvention) ([1]) legt verschiedene Regeln zur Reduzierung des Schwerlastverkehrs durch die Alpenländer fest. Insbesondere ist darin vorgesehen, dass die Belastungen und Risiken im Bereich des inneralpinen und alpenquerenden Verkehrs durch eine verstärkte Verlagerung des Verkehrs, insbesondere des Güterverkehrs, auf die Schiene, vor allem durch die Schaffung geeigneter Infrastrukturen und marktkonformer Anreize, ohne Diskriminierung aus Gründen der Nationalität, auf ein Maß zu senken sind, das für Menschen, Tiere und Pflanzen sowie deren Lebensräume erträglich ist.

(7) Die zur Durchführung dieser Verordnung erforderlichen Maßnahmen sollten gemäß dem Beschluss 1999/468/EG des Rates vom 28. Juni 1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse ([2]) erlassen werden.

(8) Es ist zwingend notwendig, nichtdiskriminierende Lösungen zu finden, mit denen die Verpflichtungen nach dem Vertrag (unter anderem Artikel 6, Artikel 51 Absatz 1 und Artikel 71) wie der freie Dienstleistungs- und Warenverkehr und der Umweltschutz miteinander in Einklang gebracht werden können.

(9) Für das Jahr 2004 sollte daher eine auf Punkten basierende Übergangsregelung geschaffen werden —

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Im Sinne dieser Verordnung bezeichnet der Ausdruck

a) „Fahrzeug“ ein Fahrzeug im Sinne des Artikels 2 der Verordnung (EWG) Nr. 881/92 des Rates vom 26. März 1992 über den Zugang zum Güterkraftverkehrsmarkt in der Gemeinschaft für Beförderungen aus oder nach einem Mitgliedstaat oder durch einen oder mehrere Mitgliedstaaten ([3]);

b) „grenzüberschreitender Verkehr“ den grenzüberschreitenden Verkehr im Sinne des Artikels 2 der Verordnung (EWG) Nr. 881/92;

c) „Transitverkehr durch Österreich“ den Verkehr durch österreichisches Hoheitsgebiet, bei dem Ausgangs- und Zielpunkt außerhalb Österreichs liegen;

d) „Schwerlastkraftwagen“ jedes zur Beförderung von Gütern in einem Mitgliedstaat zugelassene Kraftfahrzeug mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht von über 7,5 Tonnen und alle Anhänger oder Sattelanhängerverbindungen mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht von über 7,5 Tonnen, die von einem in einem Mitgliedstaat zugelassenen Kraftfahrzeug mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht von maximal 7,5 Tonnen gezogen werden;

e) „Straßengütertransitverkehr durch Österreich“ jeden Transitverkehr von Schwerlastkraftwagen durch Österreich, gleichgültig ob diese Lastkraftwagen beladen oder unbeladen sind;

f) „bilateraler Verkehr“ grenzüberschreitende Fahrten eines bestimmten Fahrzeugs, bei denen der Ausgangs- bzw. Zielpunkt in Österreich und der jeweilige Ziel- bzw. Ausgangspunkt in einem anderen Mitgliedstaat liegen, sowie Leerfahrten in Verbindung mit solchen Fahrten.

([1]) Beschluss 96/191/EG des Rates vom 26. Februar 1996 (ABl. L 61 vom 12.3.1996, S. 31).
([2]) ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23.
([3]) ABl. L 95 vom 9.4.1992, S. 1. Verordnung geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 484/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 76 vom 19.3.2002, S. 1).

▼B

Artikel 2

Diese Verordnung gilt für den grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr im Gebiet der Gemeinschaft. Die auf Punkten basierende Übergangsregelung impliziert keine direkte Begrenzung der Anzahl der Transitfahrten durch Österreich.

Artikel 3

(1) Für Fahrten, die einen Straßengütertransitverkehr durch Österreich einschließen, gelten die gemäß der Ersten Richtlinie des Rates vom 23. Juli 1962 über die Aufstellung gemeinsamer Regeln für bestimmte Beförderungen im Güterkraftverkehr ([1]) und der Verordnung (EWG) Nr. 881/92 eingeführten Regelungen für den Werkverkehr und den gewerblichen Verkehr vorbehaltlich der Bestimmungen dieses Artikels.

(2) Zur Förderung der Verwendung umweltfreundlicher Schwerlastkraftwagen für den Transitverkehr durch Österreich gelten für den Zeitraum vom 1. Januar 2004 bis zum 31. Dezember 2004 folgende Bestimmungen:

a) Die auf Punkten basierende Übergangsregelung gilt nicht für den Transit von Schwerlastkraftwagen, die andernfalls 5 Punkte oder weniger verbrauchen würden.

b) Die auf Punkten basierende Übergangsregelung gilt für den Transit von Schwerlastkraftwagen, die 6, 7 oder 8 Punkte verbrauchen ([2]).

►C1 c) Schwerlastkraftwagen, die mehr als 8 Punkte verbrauchen, ist der Transit untersagt; ausgenommen sind ◄ der Transit von derartigen in Griechenland zugelassenen Schwerlastkraftwagen sowie der Transit bestimmter hoch spezialisierter, kostenaufwändiger Fahrzeuge mit langer wirtschaftlicher Nutzungsdauer.

d) Die Gesamtmenge der NO_x-Emissionen von Schwerlastkraftwagen im Transit durch Österreich wird entsprechend den in Anhang I aufgeführten Werten für das betreffende Jahr festgesetzt.

e) Die Bestimmung der den Schwerlastkraftwagen zuzurechnenden NO_x-Gesamtemissionen beruht auf dem bisherigen durch das Protokoll Nr. 9 zur Beitrittsakte von 1994 eingerichteten Ökopunktesystem. Dabei benötigt jeder Schwerlastkraftwagen im Transit durch Österreich eine Punkteanzahl, die seinem NO_x-Emissionswert (zulässiger Wert gemäß „Conformity of production“ (COP) oder Typgenehmigung) entspricht. Die Berechnung und Verwaltung dieser Punkte sind in Anhang II festgelegt.

f) Österreich sorgt gemäß Anhang II für die rechtzeitige Ausgabe und Verfügbarkeit der für die Verwaltung der auf Punkten basierenden Übergangsregelung erforderlichen Punkte für Schwerlastkraftwagen im Transit durch Österreich.

g) Das jährliche Gesamtkontingent der NO_x-Emissionen ist in Anhang I aufgeführt und wird von der Kommission nach den für das Ökopunktesystem im Jahr 2003 geltenden Grundsätzen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 3298/94 der Kommission ([3]) verwaltet und zwischen den Mitgliedstaaten aufgeteilt.

h) Die Neuzuteilung von Punkten aus der Gemeinschaftsreserve wird nach den in Artikel 8 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 3298/94 genannten Kriterien und insbesondere entsprechend der tatsächlichen Nutzung der den Mitgliedstaaten zugeteilten Punkte

([1]) ABl. 70 vom 6.8.1962, S. 2005/62. Richtlinie zuletzt geändert durch die Verordnung (EWG) Nr. 881/92 (ABl. L 95 vom 9.4.1992, S. 1).

([2]) Die für das Jahr 2004 zur Verfügung stehenden Punkte sind in Anhang I aufgeführt.

([3]) Verordnung (EG) Nr. 3298/94 der Kommission vom 21. Dezember 1994 über ein System von Ökopunkten für Lastkraftwagen im Transit durch Österreich (ABl. L 341 vom 30.12.1994, S. 20). Verordnung zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 2012/2000 des Rates (ABl. L 241 vom 26.9.2000, S. 18).

▼B

sowie den speziellen Bedürfnissen der Verkehrsunternehmer gewichtet, die Österreich auf der Strecke Lindau-Bregenz-St. Margarethen („Hörbranz-Transit“) durchqueren.

(3) Wird der Eurovignette-Vorschlag für die Tarifierung der Infrastrukturnutzung nicht bis zum 31. Dezember 2004 verabschiedet, so gelten alle Bestimmungen von Absatz 2 ein weiteres Jahr und, wird dieser Vorschlag nicht bis zum 31. Dezember 2005 verabschiedet, maximal ein weiteres Jahr ([1]). Nach 2006 wird keine auf Punkten basierende Übergangsregelung angewendet.

(4) Die Kommission verwaltet die auf Punkten basierende Übergangsregelung gemäß den anwendbaren Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 3298/94. Die Kommission erlässt nach dem in Artikel 5 Absatz 2 genannten Verfahren erforderlichenfalls weitere Maßnahmen betreffend die Verfahren hinsichtlich der auf Punkten basierenden Übergangsregelung, der Aufteilung der Punkte und der technischen Fragen zur Anwendung dieses Artikels.

Artikel 4

(1) Solange Artikel 3 Absatz 2 und gegebenenfalls Artikel 3 Absatz 3 gelten, ergreifen die Mitgliedstaaten im Rahmen ihrer Vereinbarungen über die gegenseitige Zusammenarbeit die mit dem Vertrag zu vereinbarenden erforderlichen Maßnahmen gegen einen Missbrauch der auf Punkten basierenden Übergangsregelung.

(2) Die gemäß Artikel 5 erlassenen Maßnahmen der Kommission müssen mit einer nachhaltigen Verkehrspolitik für die gesamte Alpenregion im Einklang stehen.

(3) Verkehrsunternehmer mit einer von den zuständigen österreichischen Behörden ausgestellten Gemeinschaftsgenehmigung dürfen keine Güterbeförderungen bei grenzüberschreitenden Fahrten vornehmen, bei denen weder die Beladung noch die Entladung in Österreich erfolgt. Alle Fahrten dieser Art, bei denen Österreich durchquert wird, unterliegen jedoch den Bestimmungen des Artikels 3.

(4) Soweit erforderlich, werden die Überwachungsmethoden, einschließlich elektronischer Systeme, im Hinblick auf die Durchführung des Artikels 3 nach dem in Artikel 5 Absatz 2 genannten Verfahren beschlossen.

Artikel 5

(1) Die Kommission wird von einem Ausschuss unterstützt.

(2) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gelten die Artikel 3 und 7 des Beschlusses 1999/468/EG unter Beachtung von dessen Artikel 8.

(3) Der Ausschuss gibt sich eine Geschäftsordnung.

Artikel 6

Diese Verordnung tritt am Tag ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

([1]) Die für die Jahre 2005 und 2006 zur Verfügung stehenden Punkte sind in Anhang I aufgeführt.

▼B

ANHANG I

FÜR 2004, 2005 UND 2006 ZUR VERFÜGUNG STEHENDE PUNKTE

Jahr	Punkte für die EU-15
2004	6 593 487
2005	6 246 462
2006	5 899 436

▼B

ANHANG II

BERECHNUNG UND VERWALTUNG DER PUNKTE

1. Folgende Dokumente müssen von dem Fahrer eines Schwerlastkraftwagens bei jeder Überquerung der österreichischen Grenze (in eine Richtung) vorgelegt werden:

   a) ein Dokument, aus dem der COP-Wert für die NO_x-Emission des betreffenden Fahrzeugs hervorgeht,

   b) eine von der zuständigen Behörde ausgestellte gültige Punktekarte.

   Zu Buchstabe a):

   Bei den nach dem 1. Oktober 1990 zugelassenen Schwerlastkraftwagen der Stufen „EURO 0“, „EURO 1“, „EURO 2“ und „EURO 3“ muss das Dokument, das den COP-Wert nachweist, eine von der zuständigen Behörde ausgestellte Bescheinigung sein, in der ein offiziell bestätigter COP-Wert für die NO_x-Emission angegeben ist, oder der Typgenehmigungsbogen, in dem der Tag der Genehmigung und der bei der Erteilung der Typgenehmigung gemessene Wert angegeben sind. Im letztgenannten Fall errechnet sich der COP-Wert, indem der Wert der Typgenehmigung um 10 % erhöht wird. Ist ein solcher Wert für ein Fahrzeug einmal festgesetzt, so kann er während der Lebensdauer des Fahrzeugs nicht mehr geändert werden.

   Bei den vor dem 1. Oktober 1990 zugelassenen Schwerlastkraftwagen und bei solchen Schwerlastkraftwagen, für die keine Bescheinigung vorgelegt wird, wird ein COP-Wert von 15,8 g/kWh angesetzt.

   Zu Buchstabe b):

   Die Punktekarte/der Umweltdatenträger („ecotag“) enthält eine bestimmte Punktezahl und wird entsprechend dem COP-Wert der betreffenden Fahrzeuge folgendermaßen entwertet:

   1. Jede gemäß Buchstabe a) berechnete g/kWh NO_x-Emission zählt als ein Punkt.

   2. Dezimalstellen der NO_x-Emissionswerte werden auf die nächsthöhere ganze Zahl aufgerundet, wenn der Dezimalwert 0,5 oder mehr beträgt, und ansonsten abgerundet.

2. Nach dem in Artikel 5 Absatz 2 genannten Verfahren berechnet die Kommission alle drei Monate die Zahl der Fahrten und die durchschnittlichen NO_x-Emissionen der Schwerlastkraftwagen und führt entsprechende nach Zulassungsstaaten der Schwerlastkraftwagen aufgeschlüsselte Statistiken.

▼**M1**

ANHANG III

Anzahl der für die neuen Mitgliedstaaten zur Verfügung stehenden Punkte

Mitgliedstaat	Grundzuteilung für zwölf Monate 2004	Anteil 2004 (*)	2005 (**)	2006 (***)
Tschechische Republik	486 874	324 599	462 531	439 404
Zypern	3 040	2 027	2 888	2 744
Estland	16 805	11 204	15 965	15 167
Litauen	42 037	28 026	39 935	37 939
Lettland	21 669	14 447	20 586	19 556
Ungarn	730 208	486 830	693 698	659 013
Malta	14 592	9 728	13 862	13 169
Polen	332 479	221 664	315 855	300 062
Slowakei	144 248	96 170	137 036	130 184
Slowenien	356 448	237 644	338 626	321 694
Insgesamt EU-10	2 148 400	1 432 338	2 040 980	1 938 931

(*) Anteil für den Zeitraum vom 1. Mai bis zum 31. Dezember 2004.

(**) Grundzuteilung 2004 — 5 %.

(***) Zuteilung 2005 - 5 %.