Detta dokument är endast avsett som dokumentationshjälpmedel och institutionerna ansvarar inte för innehållet

►**B** **EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING (EG) nr 2327/2003**

av den 22 december 2003

om inrättande av ett tillfälligt poängsystem för tunga lastbilar som reser genom Österrike 2004 inom ramen för en hållbar transportpolitik

(EGT L 345, 31.12.2003, s. 30)

Ändrad genom:

		Officiella tidningen		
		nr	sida	datum
►**M1**	Rådets förordning (EG) nr 863/2004 av den 29 april 2004	L 206	18	9.6.2004

▼B

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING (EG) nr 2327/2003

av den 22 december 2003

om inrättande av ett tillfälligt poängsystem för tunga lastbilar som reser genom Österrike 2004 inom ramen för en hållbar transportpolitik

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 71.1 i detta,

med beaktande av kommissionens förslag ([1]),

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande ([2]),

efter att ha hört Regionkommittén,

i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget ([3]), på grundval av det gemensamma utkast som förlikningskommittén godkände den 25 november 2003, och

av följande skäl:

(1) I artikel 11.2 a i protokoll nr 9 till 1994 års anslutningsakt ([4]) fastställs att systemet med miljöpoäng löper ut den 31 december 2003.

(2) I punkt 58 i slutsatserna från mötet i Laeken den 14–15 december 2001 begärde Europeiska rådet att systemet med miljöpoäng skulle förlängas som en tillfällig lösning. Denna förlängning är ett led i miljöskyddet i känsliga områden, såsom alpregionen. I punkt 35 i slutsatserna från Europeiska rådet i Köpenhamn den 12–13 december 2002 anmodas rådet att före utgången av 2002 anta en förordning om en interimslösning för transport med tunga lastfordon genom Österrike under 2004–2006.

(3) Denna åtgärd är nödvändig i avvaktan på antagandet av ramförslaget om avgiftsbeläggning av infrastrukturanvändning enligt vitboken om den gemensamma transportpolitiken fram till 2010, vilket kommissionen har förklarat att den avser att lägga fram under 2003.

(4) Denna åtgärd är också motiverad av behovet att skydda miljön från följderna av förorening som orsakas av transitering av ett mycket stort antal tunga lastbilar.

(5) Europeiska miljöbyrån noterar att transittrafiken förväntas öka enormt som en följd av att Europeiska unionen utvidgas. Det tillfälliga poängsystem som är tillämpligt på tunga lastbilar som reser genom Österrike bör därför utvidgas inför utvidgningen så att det omfattar de anslutande länderna.

(6) I konventionen om skydd för Alperna (Alpkonventionen), som Europeiska gemenskapen undertecknat och godkänt ([5]), finns ett antal bestämmelser som begränsar de tunga lastbilarnas passage genom alpländerna. Bland annat fastställs att skadeverkningarna och riskerna vid transporter mellan och över Alperna måste minskas till en nivå som inte är skadlig för människa, djur och

([1]) EGT C 103 E, 30.4.2002, s. 230.
([2]) EGT C 221, 17.9.2002, s. 84.
([3]) Europaparlamentets yttrande av den 12 februari 2003 (ännu ej offentliggjort i EUT), rådets gemensamma ståndpunkt av den 28 mars 2003 (EUT C 214 E, 9.9.2003, s. 1) och Europaparlamentets ståndpunkt av den 3 juli 2003 (ännu ej offentliggjort i EUT) och Europaparlamentets lagstiftningsresolution av den 18 december 2003 och rådets beslut av den 22 december 2003 (ännu ej offentliggjort EUT).
([4]) EGT C 241, 29.8.1994, s. 361.
([5]) Rådets beslut 96/191/EG av den 26 februari 1996 (EGT L 61, 12.3.1996, s. 31).

▼B

växter och deras livsmiljö, genom att lägga över en större del av trafiken till järnvägar, särskilt godstransporter, bl.a. genom att skapa lämpliga infrastrukturer och marknadsmässiga incitament, utan diskriminering på grund av nationalitet.

(7) De åtgärder som är nödvändiga för att genomföra denna förordning bör antas i enlighet med rådets beslut 1999/468/EG av den 28 juni 1999 om de förfaranden som skall tillämpas vid utövandet av kommissionens genomförandebefogenheter ([1]).

(8) Det är absolut nödvändigt att finna icke-diskriminerande lösningar som gör det möjligt att förena de skyldigheter som har sin grund i fördraget (artikel 6, artikel 51.1 och artikel 71), såsom fri rörlighet för varor och tjänster och miljöskydd.

(9) Ett tillfälligt poängsystem bör därför inrättas för 2004.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

I denna förordning används följande beteckningar med de betydelser som här anges:

a) *fordon*: fordon enligt definitionen i artikel 2 i rådets förordning (EEG) nr 881/92 av den 26 mars 1992 om tillträde till marknaden för godstransporter på väg inom gemenskapen till eller från en medlemsstats territorium eller genom en eller flera medlemsstaters territorier ([2]).

b) *internationell transport*: internationell transport enligt definitionen i artikel 2 i förordning (EEG) nr 881/92.

c) *trafik genom Österrike*: trafik genom österrikiskt territorium i fall då både utgångspunkten och bestämmelseorten är belägna utanför Österrike.

d) *tung lastbil*: ett motorfordon med en högsta tillåten vikt överstigande 7,5 ton, som är registrerat i en medlemsstat och konstruerat för att transportera gods, eller en släpvagn (även påhängsvagn) med en högsta tillåten vikt överstigande 7,5 ton i fall då den dras av ett motorfordon som är registrerat i en medlemsstat och för vilket den högsta tillåtna totalvikten inte överstiger 7,5 ton.

e) *vägtransport av gods genom Österrike*: trafik med tung lastbil genom Österrike, oavsett om bilen är lastad eller inte.

f) *bilateral transport*: internationell transport där utgångspunkten är belägen i Österrike och bestämmelseorten i en annan medlemsstat, eller omvänt, samt tomkörning i samband med transporter av detta slag.

Artikel 2

Denna förordning är tillämplig på internationella vägtransporter av gods på sträckor inom gemenskapens territorium. Det tillfälliga poängsystemet innebär ingen direkt begränsning av antalet transporter genom Österrike.

Artikel 3

1. Vid vägtransport av gods genom Österrike skall det system tillämpas som har införts för transport för egen räkning och för yrkestrafik genom rådets första direktiv av den 23 juli 1962 om fastställande av gemensamma regler för vissa typer av godstransporter på

([1]) EGT L 184, 17.7.1999, s. 23.
([2]) EGT L 95, 9.4.1992, s. 1. Förordningen ändrad genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 484/2002 (EGT L 76, 19.3.2002, s. 1).

▼B

väg ([1]) och förordning (EEG) nr 881/92, om inte annat följer av bestämmelserna i denna artikel.

2. Följande bestämmelser skall tillämpas från och med den 1 januari 2004 till och med den 31 december 2004 för att uppmuntra användningen av miljövänliga tunga lastbilar för transittrafik genom Österrike:

a) Transitering av tunga lastbilar som annars skulle använda 5 poäng eller mindre, skall inte omfattas av det tillfälliga poängsystemet.

b) Transitering av tunga lastbilar som använder 6, 7 eller 8 poäng skall omfattas av det tillfälliga poängsystemet ([2]).

c) Transitering av tunga lastbilar som använder mer än 8 poäng skall vara förbjuden, med undantag av transitering av sådana tunga lastbilar som är registrerade i Grekland samt transitering av vissa högt specialiserade fordon som är mycket dyra i inköp och har betydande ekonomisk livslängd.

d) De totala NO_x-utsläppen från tunga lastbilar i trafik genom Österrike skall fastställas i enlighet med de värden som anges för det berörda året i bilaga I.

e) Värdet av de totala NO_x-utsläppen från tunga lastbilar skall fastställas på grundval av det tidigare systemet med miljöpoäng i protokoll nr 9 till 1994 års anslutningsakt. Enligt detta system behöver alla tunga lastbilar för att kunna köras genom Österrike ett antal poäng som motsvarar bilens NO_x-utsläpp (godkänt värde enligt produktionsöverensstämmelsen (COP-värdet) eller typgodkännandevärdet). Beräkningsmetoden och förvaltningen av dessa miljöpoäng beskrivs i bilaga II.

f) Österrike skall utfärda och i god tid tillhandahålla de poäng som behövs för att förvalta det tillfälliga poängsystemet enligt bilaga II för tunga lastbilar i trafik genom Österrike.

g) Den årliga kvoten för NO_x-utsläpp anges i bilaga I samt skall förvaltas och fördelas av kommissionen mellan medlemsstaterna i enlighet med samma principer som de som tillämpas på systemet med miljöpoäng under 2003, enligt bestämmelserna i kommissionens förordning (EG) nr 3298/94 ([3]).

h) Omfördelningen av poäng i gemenskapens reserv skall viktas enligt de kriterier som anges i artikel 8.2 i förordning (EG) nr 3298/94 och i synnerhet enligt det faktiska utnyttjandet av de miljöpoäng som har tilldelats medlemsstaterna samt de särskilda behoven för åkare som kör genom Österrike via vägen Lindau–Bregenz–St. Margarethen (Hörbranz-transitering).

3. Om Eurovignetteförslaget om avgiftsbeläggning av infrastrukturanvändning inte antas senast den 31 december 2004 skall samtliga bestämmelser i punkt 2 fortsätta att tillämpas under ytterligare ett år, och om förslaget inte antas senast den 31 december 2005 under högst ett år därutöver ([4]). Efter 2006 skall inga tillfälliga poängsystem tillämpas.

4. Kommissionen skall förvalta det tillfälliga poängsystemet i enlighet med tillämpliga bestämmelser i förordning (EG) nr 3398/94. Kommissionen skall i enlighet med förfarandet i artikel 5.2 vid behov vidta ytterligare åtgärder om förfarandena för det tillfälliga poängsystemet, fördelning av poäng och tekniska frågor som gäller tillämpningen av denna artikel.

([1]) EGT 70, 6.8.1962, s. 2005/62. Direktivet senast ändrat genom förordning (EEG) nr 881/92 (EGT L 95, 9.4.1992, s. 1).

([2]) Tillgängliga poäng för 2004 anges i bilaga I.

([3]) Kommissionens förordning (EG) nr 3298/94 av den 21 december 1994 om det närmare förfarandet i systemet med transiträttigheter (miljöpoäng) för transport med tung lastbil genom Österrike (EGT L 341, 30.12.1994, s. 20). Förordningen senast ändrad genom rådets förordning (EG) nr 2012/2000 (EGT L 241, 26.9.2000, s. 18).

([4]) Tillgängliga poäng för 2005 och 2006 anges i bilaga I.

▼B

Artikel 4

1. Så länge bestämmelserna i artikel 3.2 och, i förekommande fall, i artikel 3.3, är tillämpliga skall medlemsstaterna, inom ramen för sitt ömsesidiga samarbete, vid behov vidta sådana åtgärder mot missbruk av det tillfälliga poängsystemet som är förenliga med fördraget.

2. De beslut som fattas av kommissionen i enlighet med artikel 5.2 skall överensstämma med en hållbar transportpolitik som omfattar hela alpregionen.

3. Åkare med ett gemenskapstillstånd som utfärdats av de behöriga myndigheterna i Österrike får inte utföra internationell transport av gods i fall då varken lastning eller lossning sker i Österrike. All sådan internationell transport som inbegriper trafik genom Österrike skall dock omfattas av bestämmelserna i artikel 3.

4. Beslut om kontrollmetoder, inklusive elektroniska system, som avser genomförandet av artikel 3, skall i den utsträckning som behövs fattas i enlighet med förfarandet i artikel 5.2.

Artikel 5

1. Kommissionen skall biträdas av en kommitté.

2. När det hänvisas till denna punkt skall artiklarna 3 och 7 i beslut 1999/468/EG tillämpas, med beaktande av bestämmelserna i artikel 8 i det beslutet.

3. Kommittén skall själv anta sin arbetsordning.

Artikel 6

Denna förordning träder i kraft samma dag som den offentliggörs i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

▼B

BILAGA I

Tillgängliga poäng för 2004, 2005 och 2006

År	Poäng för EU:s 15 medlemsstater
2004	6 593 487
2005	6 246 462
2006	5 899 436

▼B

BILAGA II

BERÄKNING OCH FÖRVALTNING AV POÄNG

1. Föraren av tunga lastbilar i trafik genom Österrike (oavsett riktning) skall varje gång gränsen passeras kunna uppvisa följande:

   a) Ett dokument som visar COP-värdet för NO_x-utsläpp från det berörda fordonet.

   b) Ett giltigt miljöpoängkort utfärdat av den behöriga myndigheten.

   För led a skall följande gälla:

   För Euro 0-, Euro 1-, Euro 2- och Euro 3-standard-tunga lastbilar registrerade efter den 1 oktober 1990 skall det dokument som visar COP-värdet vara ett av den behöriga myndigheten utfärdat intyg med uppgifter om ett officiellt COP-värde för NO_x-utsläpp eller ett typgodkännandeintyg som visar godkännandedatum och uppmätta nivåer. I det senare fallet skall COP-värdet vara typgodkännandevärdet ökat med 10 %. När detta värde fastställts för ett fordon kan det inte ändras under fordonets livstid.

   För tunga lastbilar registrerade före den 1 oktober 1990 och tunga lastbilar för vilka inget intyg lämnats kommer ett COP-värde på 15,8 g/kWh att fastställas.

   För led b skall följande gälla:

   På miljöpoängkortet/miljövärdekortet anges ett visst antal poäng, som används enligt följande, på grundval av COP-värdet för de berörda fordonen:

   1. Utsläpp av 1 g NO_x/kWh, beräknat enligt a, skall räknas som en poäng.

   2. NO_x-utsläppsvärdena skall avrundas uppåt till närmaste heltal om första decimalen är 5 eller högre, annars avrundas de nedåt.

2. I enlighet med förfarandet i artikel 5.2 skall kommissionen var tredje månad beräkna antalet sträckor och den genomsnittliga nivån NO_x-utsläpp från tunga lastbilar samt registerföra statistiska uppgifter fördelade på de olika staterna.

▼**M1**

BILAGA III

Antal poäng som skall tilldelas de nya medlemsstaterna

Medlemsstat	Ursprunglig tilldelning för 12 månader 2004	Proportionell tilldelning 2004 (*)	2005 (**)	2006 (***)
Tjeckien	486 874	324 599	462 531	439 404
Cypern	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
Ungern	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
Slovakien	144 248	96 170	137 036	130 184
Slovenien	356 448	237 644	338 626	321 694
Totalt EU–10	2 148 400	1 432 338	2 040 980	1 938 931

(*) Proportionell tilldelning för perioden 1 maj–31 december 2004.

(**) Ursprunglig tilldelning för 2004 – 5 %.

(***) Tilldelning för 2005 – 5 %.