



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 21.12.2000
KOM(2000) 862 endelig

2000/0361 (COD)

RAPPORT FRA KOMMISSIONEN TIL RÅDET

om godstransit ad vej gennem Østrig

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

om ændring af protokol 9 til tiltrædelsesakten for Østrig, Finland og Sverige, hvad angår økopointsystemet for lastbiler, der foretager transitkørsel gennem Østrig

(forelagt af Kommissionen)

RAPPORT FRA KOMMISSIONEN TIL RÅDET

om godstransit ad vej gennem Østrig

| | | |
|--------|---|----|
| 1. | Indledning og den aktuelle situation..... | 4 |
| 1.1. | Rapportens grundlag..... | 4 |
| 1.2. | Definitioner..... | 4 |
| 1.3. | Økopointsystemet..... | 5 |
| 1.4. | Hvorledes systemet fungerer..... | 5 |
| 1.4.1. | Generelt..... | 5 |
| 1.4.2. | Lastvogne, der er undtaget fra at betale økopoint..... | 5 |
| 1.4.3. | Uautoriseret transatkørsel gennem Østrig..... | 6 |
| 1.5. | Aktuelle tendenser i trafikken gennem Østrig..... | 6 |
| 1.6. | Udviklinger på beslægtede områder..... | 8 |
| 1.6.1. | Transitmuligheder gennem Schweiz..... | 8 |
| 1.6.2. | Prissætning for veje..... | 9 |
| 1.6.3. | Muligheder for jernbanegodstransport gennem Østrig..... | 10 |
| 1.6.4. | Mont Blanc-tunnellen..... | 11 |
| 1.7. | Har økopointsystemet nået målet?..... | 11 |
| 2. | Den samlede mængde NO _x -emission i Østrig - udviklinger..... | 12 |
| 2.1. | Baggrundsstatistikker..... | 12 |
| 2.2. | Scenarier for 2001 til 2003..... | 12 |
| 2.3. | Skøn over længere sigt..... | 12 |
| 2.4. | NO _x -emissioner fra lastvogne - teori og praksis..... | 12 |
| 2.5. | Samlede NO _x -emissioner i Østrig fra lastvogne i transit..... | 13 |
| 3. | Vejgodstransports påvirkning af miljøet..... | 13 |
| 3.1. | Generelt..... | 13 |
| 3.2. | Støj..... | 14 |
| 3.3. | Luftbårne forurenende emissioner..... | 15 |
| 3.4. | Overbelastning..... | 16 |
| 3.5. | Færdselens virkninger for følsomme områder..... | 16 |

| | | |
|--------|--|----|
| 4. | Konklusioner og henstillinger..... | 18 |
| 4.1. | Konklusioner..... | 18 |
| 4.2. | Henstillinger..... | 20 |
| 5. | BILAG I: Økopointsystemets historie..... | 21 |
| 6. | BILAG II: hvordan økopointsystemet fungerer..... | 23 |
| 6.1.1. | Det papirbaserede økopointsystem til april 1998..... | 24 |
| 6.1.2. | Det elektroniske økopointsystem..... | 24 |
| 6.1.3. | Papirøkopointsystemet efter april 1998..... | 25 |
| 7. | BILAG III: forurening i Østrigs alperregioner..... | 27 |
| 8. | BILAG IV: statistiske tabeller | 32 |

1. INDLEDNING OG DEN AKTUELLE SITUATION

1.1. Rapportens grundlag

Protokol 9 til tiltrædelsesakten for kongeriget Norge, republikken Østrig, republikken Finland og kongeriget Sverige¹ omfatter vej-, jernbane- og kombitransport i Østrig. Artikel 10-15 i protokollen tillader en ordning, der skal begrænse bestemte emissioner fra lastbiler, der kører i transit gennem Østrig. Denne ordning varer højst til 31. december 2003.

Artikel 11, stk. 4, i protokollen fastsætter dog følgende: "Før den 1. januar 2001 foretager Kommissionen i samarbejde med Det Europæiske Miljøagentur en videnskabelig undersøgelse af, i hvilket omfang det mål for nedbringelse af forureningen, der er fastsat i stk. 2, litra a), er nået. [Dvs. at det samlede NO_x-emission fra lastbiler i transittørsel gennem Østrig skal nedbringes med 60% i perioden mellem 1. januar 1992 og 31. december 2003]. Hvis Kommissionen konkluderer, at dette mål er nået på et bæredygtigt grundlag, ophører bestemmelserne i stk. 2 med at gælde den 1. januar 2001."

Kommissionen har derfor udarbejdet denne rapport fuldt ud bistået af Det Europæiske Miljøagentur².

1.2. Definitioner

I denne rapport forstås ved udtrykket "lastvogn"

- alle lastvogne, der er bestemt til transport af gods med en tilladt totalvægt på over 7,5 tons og
- alle motorkøretøjer + påhængsvogn eller sættevognskombinationer til transport af gods, hvor påhængsvognen eller sættevognen har en godkendt totalvægt på over 7,5 tons.

Udtrykket "lastvogn" er således synonymt med den type køretøj, for hvilket økopointsystemet gælder, afhængig af køretøjets anvendelse

"Økopointsystem" er betegnelsen for den ordning, der gælder for lastvogne, der kører i transit gennem Østrig.

Denne rapport behandler kun økopointsystemet, således som det anvendes af de 15 EU-medlemsstater. I praksis anvender lastvogne fra Norge, Island, Liechtenstein, Slovenien og Schweiz også økopointsystemet, når de kører i transit gennem Østrig.

Det må understreges, at økopointsystemet vedrører lastvognes transittørsel i hele Østrig: transittrafik i Østrigs Alpeområde eller i Tyrol-området udgør kun en del af hele billedet. Denne rapport forsøger at behandle hele billedet.

¹ EFT nr. C 241 af 29.8.1994, s. 361.

² Det Europæiske Miljøagentur har udarbejdet en rapport om vejgodstransport og miljøet i bjergområder (Road freight transport and the environment in mountainous areas) som supplerer denne rapport. Rapporten foreligger uforkortet på internettet på: <http://www.eea.eu.int>

1.3. Økopointsystemet

Se bilag I for økopointsystemets baggrund.

1.4. Hvorledes systemet fungerer

1.4.1. Generelt

Læserne af denne rapport formodes at være bekendt med, hvorledes økopointsystemet generelt fungerer. Bilag II til rapporten indeholder dog en beskrivelse af, hvorledes økopointsystemet fungerer både på papir og i elektronisk format.

1.4.2. Lastvogne, der er undtaget fra at betale økopoint

En af uoverensstemmelserne i økopointsystemet er, at selv om alle lastvogne producerer NO_x-emissioner, er det ikke alle lastvogne der skal betale økopoint når de kører i Østrig

Følgende lastvogne er undtaget fra at betale økopoint:

- alle lastvogne med en maksimal godkendt vægt på 7,5 ton eller derunder;
- alle lastvogne, der foretager bilaterale ture til/fra Østrig;
- alle lastvogne, der kører lokalt inden for Østrigs grænser;
- alle lastvogne, der bruger en ECMT³ tilladelse til at køre igennem Østrig;
- lastvogne, der er registreret i de fleste tredjelande⁴.

Endvidere er der et begrænset kategorier godstransport, der er undtaget fra at betale økopoint, når de kører i transit gennem Østrig. Disse er opført i bilag C til forordning 3298/94⁵ og omfatter særlige transporttjenester, som rent kvantitativt kun tegner sig for få transitkørsler.

De fleste lastvogne på Østrigs veje betaler ikke økopoint, når de kører bilateralt eller kører lokalt. Dette begrundes med, at en sådan trafik - i modsætning til transittrafik - er gavnlige for Østrigs økonomi. Det er dog klart at selv om en sådan trafik bidrager til forureningen i Østrig, lider den ikke under kvantitative restriktioner af den grund. Det er også klart, at undtagelse af bilateral trafik fra økopointsystemet skaber et potentielt smuthul i systemet: transitkørsel gennem Østrig kan blive til "forbunden bilateral kørsel" simpelthen ved at omlade lasten på Østrigs territorium.

Indehavere af ECMT-tilladelser er som nævnt undtaget fra at betale økopoint når de kører i transit gennem Østrig. på nuværende tidspunkt indehaves 752 ECMT-tilladelser af transportvirksomheder, der er registreret i medlemsstaterne. Antallet af ECMT-tilladelser er lille, men det bør bemærkes, at der ikke er nogen kvantitativ

³ ECMT = European Conference of Ministers of Transport (den europæiske transportministerkonference)

⁴ I praksis er der nogle ikke-EU-medlemsstater, der også bruger økopoint i Østrig. Se pkt. 1.2.

⁵ EFT nr. L 341 af 30.12.1994, s.20

begrænsning af de gange, den enkelte tilladelse må bruges⁶. Selv om ECMT-tilladelser føres som en registreringsbog, der registrerer foretagne kørsler, er der overhovedet ikke nogen statistiske optegnelser over, hvor ofte tilladelserne anvendes til at køre i transit gennem Østrig. Da nogle af de vigtigste transitruter gennem Østrig er relativt korte - den vigtigste Brenner/Inntal-korridor er kun 100 km lang, mens Hörbranz-korridoren mellem Schweiz og Tyskland er under 10 km - er det ganske sandsynligt, at en enkelt ECMT-tilladelse kan anvendes til at foretage flere transitkørsler på en enkelt dag.

Det er også værd at bemærke, at selv om busser har store dieselmotorer og således enkeltvis producerer emissioner, der svarer til lastvogne (se bilag IV, tabel 9-14) falder de uden for økopointsystemet og kan således foretage et ubegrænset antal transitkørsler gennem Østrig.

1.4.3. Uautoriseret transitkørsel gennem Østrig

Indtil 1998 var der automatisk grænsekontrol, hvilket betød, at det var meget vanskeligt for lastvogne at foretage uautoriseret transitkørsel gennem Østrig. Nogle førere forsøgte at foretage uautoriseret transitkørsel ved at anvende falske økopoint, men det var ikke mange.

Efter ophør af grænsekontrol på Østrigs grænser med Italien og Tyskland forvaltes økopointsystemet ikke længere ved hjælp af systematisk kontrol, men ved hjælp af stikprøver på vejen. (Der er stadig systematisk kontrol ved Østrigs ydre grænser). Det er derfor nu muligt skrupelløse transportvirksomheder at risikere transitkørsel uden økopoint i håb om, at man ikke fanger dem.

Problemets størrelsesorden er bekendt. Lastvogne med elektroniske økomærker registreres hver gang de kører ind i og kører ud af Østrig. Den centrale computer registrerer derfor, når en lastvogn med økomærkat foretager transitkørsel, når transportvirksomheden ikke har tilstrækkelige økopoint. Lastvognens økomærkat identificerer også køretøjets registrering samt det antal økopoint, der skulle have været betalt for transitkørsel. Det elektroniske system registrerer ca. 4% af alle transitkørsler gennem Østrig som uautoriserede, således at der ikke betales for ca. en halv million økopoint om året. Statistikker over uautoriseret kørsel, der foretages af lastvogne med økomærkater foreligger i tabel 2b i bilag IV.

Der er ingen oplysninger om det antal ulovlige transitkørsler, der foretages af lastvogne, der ikke har økomærkater.

1.5. Aktuelle tendenser i trafikken gennem Østrig⁷

Bilag IV indeholder statistiske tabeller vedrørende transitkørsel gennem Østrig.

Tabel 2a viser det samlede antal ture opdelt efter nationalitet, der foretages hvert år⁸, og der skulle have betalt økopoint. Denne tabel viser, at der hvert år siden indførelse

⁶ Selv hvis man forudsætter, at hver enkelt tilladelse kun anvendes gennemsnitlig en gang om ugen, giver dette ca. 40 000 transitkørsler om året: dette er mere end det grundlag, på hvilket økopoint tildeles til 10 af de 15 medlemsstater.

⁷ Læserne mindes om, at statistikker over anvendelsen af papirøkopoint siden april 1998 er meget konservative. De generelle statistikker for EU-15 omfatter dog mindst 97% af al transitkørsel under økopointsystemet.

af økopointsystemet i 1993 har været et voksende antal transitkørsler gennem Østrig. Det fremgår, at den øvre grænse på 1 617 600 ture (108% i forhold til 1991 som er koefficienten for EU-15) helt klart blev overskredet i 1999.

Statistikker for lastvogne, som kører gennem Østrig, vises også efter nationalitet. Lastvogne, der er registreret i Italien og Tyskland foretager de fleste økopointture, idet de tilsammen tegner sig for over to tredjedele af al transitkørsel. Det tredje vigtigste land, hvad angår transitkørsel gennem Østrig, er Østrig selv - i 1999 tegnede østrigske lastvogne sig for ca. 15% af al transitkørsel. Transitkørsel med østrigske lastvogne er vokset med 58% mellem 1997 og 1999 sammenlignet med 13,1% for EU som helhed.

Statistikkerne i tabel 2a inkluderer også uautoriserede ture. Tabel 2b viser antallet og andelen af transitture, der var uautoriserede. Det ses, at der over 50 000 uautoriserede transitture om året - gennemsnitligt 4% af alle transitture gennem Østrig. Transportvirksomheder, der foretager uautoriserede transitture undgår således at betale ca. 500 000 økopoint om året.

Tabel 3 og skema 1 viser det gennemsnitlige antal økopoint pr. transittur. Dette er blevet beregnet som antallet af brugte økopoint divideret af antallet af autoriserede ture (og inkluderer således uautoriserede ture, som opført i tabel 2b med et gennemsnit på 0 økopoint pr. tur).

Det fremgår af tabellen at EU-gennemsnittet falder jævnt, og faktisk falder hurtigere end det teoretiske mål for EU. Dette betyder, at økopointsystemet har medført en større nedskæring fra lastvogne end forventet.

Mellem 1993 og 1999 faldt den gennemsnitlige NO_x-emission pr. lastvogn med 44,7%. Hvis man starter med det teoretiske grundår, 1991, og sammenligner dette med de foreløbige statistikker for den halvdel af 2000 (EU-gennemsnittet på 7,00 økopoint pr. tur) viser dette endvidere en forbedring på 55,7% mens økopointsystemet har været i funktion.

Da hvert økopoint svarer til emission af 1 g NO_x, kan man konstatere, at NO_x-forureningen pr. lastvogn i transit gennem Østrig (og som betaler økopoint) gennemsnitligt er blevet nedskåret med mindst 8% om året (selv om de første tal for den første halvdel af 2000 antyder, at forbedringen sker langsommere). Dette er en virkelig imponerende udvikling i lastvognes miljøpræstation.

Det bør også bemærkes, at den relative forbedring af lastvognes emissionsnormer stort set er ensartet tværs over landene.

Tabel 4 viser den samlede mængde anvendte økopoint (og således den samlede mængde NO_x-emission) forbundet med EU-lastvogne i transit gennem Østrig. De 15 medlemsstaters anvendelse af økopoint er faldet med over 24% mellem 1995 og

⁸ I 1998, da det elektroniske økopoint blev indført, var der en overgangsperiode på én måned, i hvilken de fleste lastvogne kørte igennem Østrig uden at betale økopoint. Statistikkerne for 1998 er derfor lave. Hvor det har været hensigtsmæssigt, har man anvendt en korrektionsfaktor på 12/11 og multipliceret statistikkerne hermed for at simulere manglende data og nå frem til en bedre sammenligningsgrundlag for de årlige statistikker. Data er ikke blevet rørt, hvor denne korrektion ikke er hensigtsmæssig.

1999. Dette repræsenterer en absolut nedskæring af NO_x-emissioner på 24% i denne periode.

Statistikkerne i tabel 4 er opdelt efter medlemsstat og viser også det samlede antal økopoint, som hver enkelt medlemsstat har modtaget fra eller givet til økopointreserven. Mellem 1995 og 1999 har ikke mindre end 9 medlemsstater (Italien, Tyskland, Grækenland, Belgien, Det Forenede Kongerige, Sverige, Frankrig, Luxembourg, Spanien og Portugal) været nettomodtagere fra EU-reserven, idet de har modtaget mere end de 3,34% af deres økopointandel end de bidrog til reserven - Spanien har suppleret deres økopointkvota med over 80% og Frankrig med over 30%.

Tabel 5a og 5b viser miljøprofilen for EF's lastvognsflåde i form af anvendte økopoint.

Det fremgår, at den andel lastvogne, der betaler det maksimale antal økopoint, dvs. 16 økopoint pr. transit er faldet fra 51% i 1993 til under 2% i 1999. Den andel lastvogne, der betaler 7 økopoint eller derunder er derimod steget fra under 1% i 1993 til over 78% i 1999. Det er også interessant at bemærke, at så tidligt som 1993 var der et lille antal lastvogne, hvis NO_x-emissions niveau var så lavt, at de kun skulle betale 5 økopoint pr. tur. Dette viser, at lastvognsfabrikanter kan bygge, og at transportvirksomhederne vil købe lastvogne med en miljøstandard, der er højere end krævet af loven. Skema 2 illustrerer klart denne udvikling.

1.6. Udviklinger på beslægtede områder

En af de vigtigste grunde til at skabe økopointsystemet var, at transportpolitikker i andre lande (både inden for EF's grænser og i tredjelande) påvirkede mængden af transittrafik igennem Østrig. Økopointsystemet kan således ikke behandles alene, men bør ses i sammenhæng med udviklingerne på beslægtede områder

1.6.1. Transitmuligheder gennem Schweiz

Før Østrigs tiltrædelse af EU var den maksimalt tilladte vægt for lastvogne i transit gennem Østrig 38 ton. Dette steg ved tiltrædelsen til 40 ton. Den maksimalt tilladte vægt i Schweiz er derimod 28 ton. Det er klart, at denne betydeligt lavere grænse i Schweiz fungerer som en kunstig begrænsning for fuldt lastede lastvogne. Lastvogne der ønsker at køre over Alperne med over 14 ton last⁹ må omgå Schweiz. Undersøgelser har vist, at denne trafik er fordelt næsten ligeligt mellem Østrig og Frankrig

Aftalen mellem EU og Schweiz får derfor vigtige følger for transittrafikken gennem Østrig. Aftalen hæver vægtgrænsen for lastvogne i Schweiz, først til 34 ton på vedtagelsesdatoen og til 40 ton fra den 1.1.2005. Indtil fuld liberalisering i 2005 modtager EU endvidere et begrænset antal tilladelser (300 000 tilladelser i 2001 stigende til 400 000 i 2004) som hver er gyldig for en enkelt tur med op til 40 ton gennem Schweiz. Der betales afgifter for sådanne transitture, idet afgiften er forbundet med afstanden og lastvognens emissionspræstation: for en 40 tons lastvogn svinger dette fra €0,35 til €0,50 pr. ton-kilometer.

⁹ Man går ved sammenligning ud fra, at en tom lastvogn vejer 14 ton.

1.6.2. Prissætning for veje

Det er indlysende, at man kan forvente at mange af de transitture, der er på nuværende tidspunkt går gennem Østrig, vil tage den mere direkte rute over Schweiz, så snart det bliver muligt at få tilladelser.

Et af Europa-Kommissionens mål er at udarbejde fair og effektiv prissætningssystem for Fællesskabets veje, som bygger på princippet, at alle eksterne omkostninger, f.eks. luftforurening, ulykker, støj og overbelastning dækkes - både i form af vejafgifter og brændstofafgifter - direkte af vejbrugerne. Disse mål beskrives i Kommissionens grønne bog om fair og effektive prissætning inden for transport¹⁰ og i Kommissionens hvide bog om retfærdig betaling for brug af infrastruktur¹¹.

Det er rimeligt at formode, at den primære (og måske den eneste) afgørende faktor, når en transportvirksomhed vælger en rute, er turens samlede omkostninger (idet tid også betragtes ud fra et pengemæssigt synspunkt). I mange tilfælde er omkostningerne forbundet med en lastvogns transit gennem Tyskland betydeligt mindre end omkostningerne ved transit gennem Frankrig, og det er derfor klart, at mange transportvirksomheder, som kører mellem Nord- og Sydeuropa vælger at køre gennem Tyskland (og således Østrig) ikke fordi det er den korteste rute, men på omkostningsmæssigt er den bedste rute.

Østrig kan i denne forbindelse ikke påvirke resultatet nævneværdigt. I henhold til EU-lov må Østrig, som alle medlemsstater, ikke fastsætte vejafgifter, der overstiger infrastrukturomkostningerne¹². I praksis er det ikke sandsynligt, at østrigske vejafgifter kan være tilstrækkelig høje til at afskrække transittrafik i betragtning af den relativt korte længde af Østrigs nord-syd-korridor.

Der findes for øjeblikket et harmoniseret europæisk system, der forsøger at indarbejde "eksterne omkostninger" i beregningen af brugerafgifter - Eurovignet-systemet. I henhold til dette system skal store lastvogne betale en årlig afgift i forhold til den skade, de forårsager miljøet og vejinfrastrukturen. Afgifterne beregnes i henhold til emissioner (EURO-standard) og køretøjsstørrelse (antal aksler) og svinger fra €750 til €1 550 om året. Systemet er begrænset til seks EU-medlemsstater (Belgien, Nederlandene, Luxembourg, Tyskland, Danmark og Sverige)¹³.

Eurovignet-systemet opnår dog kun til dels det essentielle princip inden for retfærdig og effektiv prissætning, dvs. at de eksterne omkostninger betales fuldt ud af vejbrugeren, da det er en fast afgift, som ikke er knyttet til den distance, køretøjet kører om året. Som en del af tiltrædelsestraktaten¹⁴ måtte Østrig endvidere (fra 1.1.1995) bringe afgifterne i henhold til dets eget system for vejbrugerafgifter på linje med Eurovignet-systemet. Dette betød, at afgifterne blev beskåret med ca. 60%.

Situationen ændrer sig dog betydeligt hvis Tyskland, som planlagt, forlader Eurovignet-systemet og indfører vejafgifter for lastvogne. Under sådanne

¹⁰ KOM(95) 691 endelig.

¹¹ KOM(98) 466 endelig.

¹² Domstolens afgørelse af 26. september 2000 (C-205/98 Kommissionen mod Østrig).

¹³ Grækenland har fået tilladelse til en nedsættelse på 50% i afgifterne på grund af geopolitiske situation.

¹⁴ Artikel 15 i protokol 9 i tiltrædelsestraktaten.

omstændigheder kan en lastvogn, der kører fra Italien til Belgien evt. køre billigere i transit gennem Frankrig end gennem Østrig og Tyskland.

1.6.3. *Muligheder for jernbanegodstransport gennem Østrig*

En retfærdig prissætningspolitik, som nedskærer efterspørgslen på transport generelt, kan sammen med en genvitalisering af jernbanerne, inklusive kombitransport, føre til ændring af transportmåde fra vej til jernbanetransportformer. En genvitalisering kan finde sted ved at etablere nye fragtkorridorer, men også ved bedre losse- og lasteterminaler som svarer til den moderne kundes krav.

Tabel 7a viser, at transatkørsel gennem Østrig med jernbane er steget (efter vægt) med over 35% siden 1991. Navnlige er "piggyback" transport af lastvogne med tog steget med 60% i samme periode.

Tabel 7b viser at de vigtigste jernbanegodskorridorer gennem Østrig ligger mellem Tyskland og Italien - idet de tegner sig for 41% af al fragt beregnet i ton - og mellem Tyskland og Ungarn - som tegner sig for 12%.

Tabel 8 viser den yderligere kapacitet, der i teorien er til rådighed til transport af gods med og gennem Østrig. Det fremgår, at yderligere 36 mio. ton kan transporteres alene ad Brenner-akslen - dette svarer til 1,5 mio. ture med fuldt lastede 40 ton lastvogne.

Det bør bemærkes, at der foreligger betydelig yderligere infrastrukturkapacitet, som muliggør vækst i jernbanegodstrafik i transit gennem Østrig. Når denne yderligere kapacitet ikke udnyttes, til trods for at økopointsystemet har været i funktion i flere år, antyder det at økopointsystemet generelt og loftet på 108% specielt ikke udgør et incitament, så godstransportvirksomheder i stedet anvender jernbane til transit gennem Østrig. Tværtimod kan det betyde, at jernbanerne må yde en bedre og mere passende tjenesteydelse, der får transportvirksomhederne til at anvende jernbane. På et marked, hvor der er voksende efterspørgsel på transport skulle en bedre jernbaneservice i sig selv sikre en voksende markedsandel.

Der er i den senere tid blevet truffet forskellige initiativer for at forbedre jernbanens og kombitransportens kvalitetsydelse gennem Østrig. Kombitransportoperatørerne og deres jernbanepartnere har således siden sidste år vurderet kvaliteten af kombitransport gennem Alperne ved hjælp af fælles godkendte standarder og skræddersyede løsninger på problemerne. Man har også påpegyndt lovende pilotprojekter. Et af disse projekter sigter på at reducere transittiden på strækningen München-Verona til 6 timer og indføre et tog midt på dagen for at forbedre udbuddet. De første resultater er opmuntrende. Et andet projekt sigter på en bedre form for kapacitetsforvaltning af kombitransporttog med differentierede priser alt efter kundens behov, hvad angår tid og præcision. Hvis disse og andre initiativer bærer frugt kan jernbanen tilbyde et virkelig konkurrencedygtigt alternativ til vejtransport. Den eksisterende ekstra kapacitet kan da udnyttes fuldt ud.

En overgang af godstransport fra vej til jernbane opmuntres ved sådanne foranstaltninger og ikke ved hindringer for anvendelse af vejtransport.

Transittrafik med jernbane gennem Østrig har også en Europaomfattende dimension. En stor del af transittrafikken gennem Østrig er langdistancetrafik nord-syd, som kan

føres mere direkte gennem Schweiz med jernbane. Når godstransportvirksomheder vælger at anvende vejtransport i stedet for, kan dette betyde, at jernbane sandsynligvis er et uattraktivt alternativ et andet sted i den logistiske kæde end i Østrig. Det bør bemærkes, at hindringer for anvendelse af vejene i Østrig ikke nødvendigvis medfører en modal overgang til jernbane, men snarere øget vejtrafik gennem Schweiz efter aftalen mellem EU og Schweiz (se punkt 1.6.1).

Kommissionen agter i 2001 at forelægge en rapport om internationalt jernbanegods, som omfatter problemet vedrørende transport over Alperne.

1.6.4. *Mont Blanc-tunnelen*

Den 24. marts 1999 forekom en katastrofal ildebrand i Mont Blanc-tunnelen. 41 mennesker omkom, og branden var så voldsom, at tunnelen lige siden har været lukket med henblik på reparationsarbejder.

Mont Blanc-tunnelen var på den vigtigste akse mellem Frankrig og Italien, og man frygtede derfor at lukning af tunnelen ville medføre yderligere trafik gennem Østrig for kørsel mellem Nordeuropa og Italien. Virkningen har dog ikke været så betydelig som forventet, da Frejus-tunnelen (som også er på en vigtig rute mellem Frankrig og Italien) har været i stand til at klare den betydeligt forøgede trafik.

1.7. **Har økopointsystemet nået målet?**

Formålet med økopointsystemet fastlægges i artikel 11, stk. 2, litra a), i protokol nr. 9. Her står:

Det samlede NO_x-emissionsniveau fra lastvogne, der kører i transit gennem Østrig, nedbringes med 60% mellem den 1. januar 1992 og den 31. december 2003.

Den 1. januar 1992 var der teoretisk 23 556 220 økopoint til rådighed for EU's 15 medlemsstater. Da hvert enkelt økopoint svarer til en enhed NO_x har man derfor opnået formålet med økopointsystemet, hvis kun 40% af den samlede mængde økopoint - 9 422 488 økopoint - bruges i et kalenderår.

Eksisterende statistikker viser, at 8 384 297 økopoint i alt blev brugt de første ni måneder af 2000. På grundlag af dette kan man skønne, at der i alt vil blive brugt ca. 11,2 mio. økopoint i 2000. Dette er betydeligt mere end 9 422 488 økopoints.

Endvidere kan man kun sige, at målet med økopointsystemet er nået i 2000, hvis man kan vise, at dette er blevet gjort på bæredygtig måde. Intet viser, at emissionsniveauet for lastvogne, der kører i transit gennem Østrig, forbliver stabilt, hvis økopointsystemet ophører den 31.12.2000. Det europæiske Miljøagentur's rapport bekræfter dette.

2. DEN SAMLEDE MÆNGDE NO_x-EMISSION I ØSTRIG - UDVIKLINGER

2.1. Baggrundsstatistikker

NO_x-emissioner i Østrig fra alle kilder er faldet siden 1990. I henhold til en rapport, der er udarbejdet af European Auto Oil II Programme¹⁵ produceredes der i 1990 212 000 ton NO_x i Østrig. Dette faldt til 187 000 ton i 1995 og man regner med at det falder til 157 000 ton i 2000. Dette er en forbedring på over 25% i over ti år. Dette er lidt bedre end forbedringen i EU som helhed, idet NO_x-emissioner fra alle kilder er faldet med 22% mellem 1990 og 2000.

I samme rapport opdeles NO_x i sektorer efter kilde. Dette viser, at transport i 1990 tegnede sig for 47% af den samlede NO_x-produktion i EU, men dette er faldet til under 40% i 2000. Transport forbliver dog langt den største NO_x-producent.

2.2. Scenarier for 2001 til 2003

Hvis økopointsystemet fortsætter til 31.12.2003 falder antallet af økopoint i EU med 15 medlemsstater fra 11,4 mio. i 2000 til 9,3 mio. i 2003. Selv om alle økopoint bliver brugt, ligger NO_x-emissioner fra lastvogne i transitkørsel gennem Østrig i 2003 dog stadig ca. 20% under emissioner i 1999. Denne forbedring sammenlignes med forudberegningen i Auto Oil II-rapporten, dvs. NO_x-emissioner fra vejtransport som helhed nedbringes med 35% i perioden 2000-2005.

2.3. Skøn over længere sigt

Auto Oil II-rapporten skønner, at NO_x-emissioner i Østrig fortsat falder. Det forventes, at der i 2005 produceres 126 000 ton NO_x i alt. Produktionen falder til 98 000 ton i 2010, 88 000 i 2015 og 84 000 ton i 2020 – næsten det halve af den nuværende NO_x-produktion.

Hvad angår vejtrafik anslår de østrigske myndigheder¹⁶ at transittrafik gennem Østrig kommer til at vokse fra 25,3 mio. ton i 1994 til 57,9 mio. ton i 2015. Denne anslåede vækstrate på 4% om året er større end den 2,3% årlige skønnede vækst i al godstrafik ad vej og det betyder, at transittrafik kommer til at udgøre 14% af godstransport på Østrigs veje i 2015 sammenlignet med 10% i 1994.

Det anslås, at 57,9 mio. ton transiterer Østrig, heraf har størstedelen - 65% eller 37,6 mio. ton - både oprindelse og destination i Vesteuropa.

2.4. NO_x-emissioner fra lastvogne - teori og praksis

Økopointsystemet bygger på lastvognes NO_x-emissioner på grundlag af lastvognens typegodkendelsescertificeringsprocedure. Det formodes derfor, at en lastvogns emissioner forbliver konstante i hele lastvognens liv.

Det forholder sig dog ikke nødvendigvis sådan, at lastvognens emissioner kun i ringe grad eller slet ikke svarer til de teoretiske testværdier. En lastbil har selvfølgelig

¹⁵

¹⁶ "Güterverkehr in Österreich" (godstransport i Østrig) rapport udarbejdet af Østrigske Transportministerium, af 28.11.1997, s. 158, tabel 77.

større emissioner når den er fuldt lastet og kører op ad en stejl bakke, end når den kun fører et let læs og kører henad en flad vej. Europæiske typegodkendelsescertifikater kræver dog, at motorerne foretager definerede gennemsnitlige testcykler. Disse svarer til en serie forskellige driftsforhold, er så realistiske som muligt og giver et realistisk gennemsnitligt tal.

Et andet spørgsmål er, om en lastvogns emissionspræstation bliver ringere med alderen. En lastvogns præstation er i højere grad afhængig af, hvor godt den vedligeholdes, end den reelle alder. Det er måske overraskende, at afprøvninger viser, at der ikke er nogen forskel i NO_x-emissionerne fra en godt vedligeholdt motor sammenholdt med en dårligt vedligeholdt motor.

Dette er dog ikke tilfældet for luftformige emissioner generelt. Der foreligger på dette område europæisk lovgivning der kræver, at lastvogne underkastes teknisk kontrol mindst en gang om året¹⁷ og en røgtest indgår heri. En sådan afprøvning er den mest pålidelige måde til at sikre, at lastvogne vedligeholdes regelmæssigt og således forbliver inden for deres designstandarder.

2.5. Samlede NO_x-emissioner i Østrig fra lastvogne i transit

Der foreligger ingen nøjagtige oplysninger om den mængde NO_x-forurening i Østrig, der udelukkende forårsages af lastvogne.

Fra generelle undersøgelser vides det, at vejtransport er den største producent NO_x - og den væsentlige NO_x-producent i vejtransport er dieselmotorer. Dette fremgår af tabel 15 i bilag IV, som gør detaljeret rede for de samlede NO_x-emissioner i Østrig, der skyldes transportsektoren. Det fremgår klart, at mens NO_x-forurening fra transport som helhed i Østrig falder, stiger den andel, der forårsages af lastvogne. I perioden 1995-1999 steg mængden af NO_x-emissioner fra lastvogne med i alt 2% fra 44 450 ton til 45 550 ton.

Det vides dog, at NO_x-emissioner fra lastvogne i transit gennem Østrig i perioden 1995-1999 faldt med 24%, da forbruget af økopoint i denne periode faldt fra 15,6 mio. økopoint til 11,9 mio. økopoint (se bilag IV, tabel 4).

Hvis de samlede emissioner fra lastvogne i Østrig ikke falder på linje med nedgangen i økopointforbruget, må man konkludere, at den reelle nedgang i NO_x-emissioner fra transittrafik ikke er den samme, som den trafik der falder uden for økopointsystemet - bilateral lastvognstrafik, lokal lastvognstrafik, traktorer og busser.

3. VEJGODSTRANSPORTS PÅVIRKNING AF MILJØET

3.1. Generelt

Vejgodstransport er vokset betydeligt i EU siden 1970'erne. Den tegnede sig i 1998 for en modal opdeling på 73,7% sammenlignet med 47,9% i 1970. Vejtransport

¹⁷ Rådets direktiv 96/96/EF af 20. december 1996 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om teknisk kontrol med motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil. EFT L 46 af 17.2.1997, s. 1.

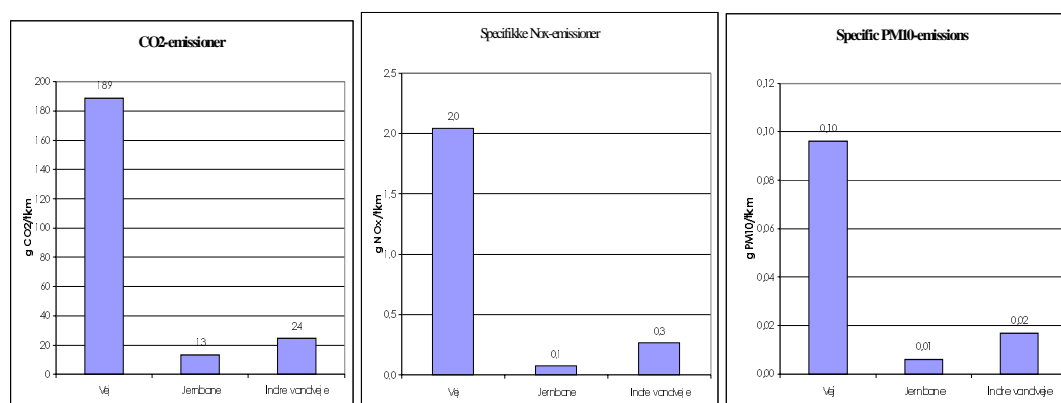
øgede andel var på bekostning af jernbane, de indre vandveje og rørledninger. Den samlede mængde i volumen af gods ad vej i 1998 var 1,26 mia. ton/km.

Vejgodstransport påvirker miljøet betydeligt. Lastvogne tegnede sig i 1995 for 22% af al CO₂-emission i EU og 35% af sure emission (NO_x). Endvidere tegner vejgodstransport sig for 43% af partikelemmissionen (PM₁₀) som for øjeblikket er et prioriteret sundhedsproblem. Selv om bestemmelserne vedrørende brændstofkvalitet og emissionsstandarder for lastvogne er blevet strengere (og efter Auto Oil-programmet bliver endnu strengere) sammenlignet med andre former for transport på landjorden (jernbane, de indre vandveje) er godstransport ad vej stadig den mindst øko-effektive: lastvogne forbruger betydelig mere energi pr. ton/km end jernbane eller skib.

Vejgods er også den mindst effektive transport på landjorden hvad angår emissioner, som det fremgår for Østrig i figur 1.

Figur 1:

Emissioner fra forskellige former for godstransport i Østrig 1995



Anvendelse af lastbiler styres i stadig højere grad af behovet for just-in-time levering, den voksende værdi (i modsætning til tonnage) af gods, nedskæring af den gennemsnitlige last og vigtigheden af andre omkostninger end brændstofomkostninger. Væksten i vejgodstransport og jernbane og de indre vandvejes faldende andel bidrager i høj grad til de voksende CO₂-emissioner i sektoren.

3.2. Støj

Trafikstøj udgør et alvorligt problem i EU¹⁸: det anslås, at ca. 120 mio. mennesker i EU (over 30% af den samlede befolkning) udsættes for vejtrafikstøj på over 55 decibel. Over 50 mio. mennesker er udsat for støjniveauer på over 65 decibel.

Midlerne til at nedskære støj fra lastvognes motor og transmission er nu stort set udtømt, selv om en begrænset forbedring kan forventes fra sekundære foranstaltninger, f.eks. indkapsling af støj.

¹⁸

Det bør bemærkes, at jernbaner også er en væsentlig årsag til støjforurening.

Der er langt større mulighed for støjreducering i dæk/vejsystemet end i selve lastbilen. Ved at kombinere særlige dæk og vejbelægninger kan støjniveauerne nedskæres til det halve. Det er dog klart, at operatører ganske vist selv kan vælge dækdesign på deres lastvogne, men de har ingen indflydelse på infrastrukturdesign.

I Alperregionen betyder dalenes morfologiske form, at støjemissioner forstærkes. Jordbund og bevoksning i lavere liggende områder kan dæmpe støjen. I bjergområder med sparsom bevoksning er dette ikke tilfældet.

Det bør dog bemærkes, at økopointsystemet ikke er noget godt redskab til at løse problemet med støjforurening. Støjforurening er et lokalt problem, og økopointsystemet er et generelt redskab til transittrafik gennem Østrig som helhed. Systemet kan ikke begrænse trafikken (og således trafikstøj) i specifikke områder, hvor lastvognsstøj kan være et problem. I Brenner-dalen foretager lastvogne 1 mio. transitture om året, og der er betydelig støjforurening. Økopointsystemet har dog ingen virkning på støjniveauerne i Brenner-dalen: antallet af transitture via Brenner kan udmærket stige med 50% til 1,5 mio. om året og stadig forblive inden for økopointsystemets kvantitative grænser.

3.3. Luftbårne forurenende emissioner

Økopointsystemet fokuserer på lastvognes emissionsgasser og navnlig NO_x-emissioner. NO_x blev valgt som målindikator, da det er almindeligt accepteret, at en forbedring i NO_x-emissioner sker parallelt med lignende forbedringer for andre emissionsgasser.

Europæisk lovgivning er i forreste række, når det drejer sig om at sætte stadig strengere emissionsstandarder for lastvogne. Direktiv 88/77¹⁹ fastlagde den såkaldte "Euro 0"-standard for emissioner i 1988. Forbedrede standarder blev obligatoriske i 1992 (Euro-1) og igen i 1995 (Euro-2) begge som et resultat af direktiv 91/542²⁰. I 2000 er et nyt sæt normer²¹ - Euro 3 - blevet obligatorisk for nye lastvogne. Lastvogne der opfylder Euro 3-normer skal derfor betale maksimalt 5 økopoint pr. transittur. Euronormernes krav, hvad angår emissionsgasser, fremgår af figur 3.

Figur 3: EURO-EMISSIONSTANDARDER

I gram pr. kilowatt-time (g/kWh)

| | NO _x | HC | CO | Partikler |
|---------------|-----------------|-------------|-------------|-------------|
| EURO 0 (1988) | 14.4 | 2.4 | 11.4 | --- |
| EURO 1 (1992) | 8.0 | 1.1 | 4.5 | 0.36 |
| EURO 2 (1996) | 7.0 | 1.1 | 4.0 | 0.15 |
| EURO 3 (2000) | 5.0 | 0.66 | 2.1 | 0.10 |

¹⁹ EFT L 36 af 9.2.1988, s.33

²⁰ EFT L 295 af 25.10.1991, s.1

²¹ Direktiv 98/69/EU. EFT L 350 af 28.12.1998 s.1

| | | | | |
|---------------|-----|------|-----|------|
| EURO 4 (2005) | 3.5 | 0.46 | 1.5 | 0.02 |
| EURO 5 (2008) | 2.0 | 0.46 | 1.5 | 0.02 |

Nedgangen i forurening af gasser fra de enkelte lastvogne på grund af de obligatoriske "Euro"-standarder fremgår af, at "Euro 0"-normen for NO_x-emissioner i 1988 var 14,4 g/kWt. NO_x-emissioner fra lastvogne er derfor faldet med 65% over en periode på 12 år (med lignende nedgang i CO og HC-emissioner).

Man har endvidere allerede planlagt yderligere standarder - Euro 4 og Euro 5. Euro 4 forventes at træde i kraft i 2005 og hermed nedskæres de maksimale NO_x-emissioner til 3,5 g/kWt og Euro 5 forventes at fastsætte en NO_x-grænse på 2,0 g/kWt fra 2008.

Partikelemmissioner kan behandles på to måder. Man kan minimere dem i motoren, eller de kan opsamles på vej fra motoren. Den første fremgangsmåde kræver, at motorerne har katalytiske efterbehandlingssystemer til reducere af NO_x-emissioner, mens den anden fremgangsmåde kræver anvendelse af partikelfiltre. Begge fungerer effektivt på nuværende tidspunkt, men den eksisterende teknologi skal forbedres, hvis den planlagte Euro 5-norm skal opfyldes

En 40 ton lastvognskombination kræver ca. 25% mindre brændstof end gennemsnittet i 1980. Det er klart, at jo mere effektivt motoren forbruger brændstof jo færre emissioner er der - både gasser og partikler.

En af de negative følger af økopointsystemet er desværre, at således som det fungerer på nuværende tidspunkt, fungerer det ikke som et incitament til at udvikle lastvogne med meget lave emissioner. Dette skyldes, at der et loft over det antal ture, der køres (den såkaldte "108%-klausul"). Denne klausul træder kun i kraft, hvis det gennemsnitlige økopointforbrug pr. lastvogn er bedre end anslået i 1991 (så flere kørsler kan foretages med det samme antal økopoint). Da antallet af økopoint nedskæres med ca. 8% om året, er dette rent faktisk kun muligt, hvis lastvognenes miljøpræstation forbedres med mere end dette. "108"-klausulen fungerer derfor ikke som incitament til at foretage en radikal forbedring af lastvognenes emissionspræstation, da den straffer udbredt anvendelse af meget rene lastvogne. Dette er klart i modstrid med målet for et system, der søger at opmuntre til miljøvenlige køretøjer.

3.4. Overbelastning

Lastvogne bidrager til overbelastning. Nogle af Østrigs motorveje lider endvidere meget under overbelastning. Det bør også bemærkes, at den største trafikoverbelastning i Østrig forekommer på motorvej A1 og A2 ved indkørslen til Wien, men ingen af disse ruter er vigtige transitkorridorer for lastvogne, der bruger økopoint.

3.5. Færdslens virkninger for følsomme områder

Som nævnt i kapitel 1.3 foregår transittrafikken i Østrig både i retning nord-syd og retning øst-vest. Øst-vest-trafikken foregår normalt langs den relativt brede Donau-

floddal og den ungarnske slette. Ingen af disse områder er defineret som miljøfølsomme områder.

Nord-syd-trafikken er derimod koncentreret i nogle få alpedale - Brenner, Tauern og Pyhrn-dalene, som er snævre, og den noget bredere Inn-dal.

Østrigs alpeområde kan beskrives som miljøfølsom på grund af både den store biodiversitet - arter og habitater - og presset på grund af menneskelige aktiviteter.

Tabel 9 i bilag IV viser økopointtrafikkens størrelse i de vigtigste korridorer. Det fremgår, at ca. 60% af transittrafikken sker over Brenner-passet og yderligere 10% via Tauern og Pyhrn-passene tilsammen. Øst-vest-trafikken (den såkaldte Donau-korridor) tegner sig for under 10% af al økopointkørsel.

Situationen er derfor, at den største transittrafik foregår gennem den mest miljøfølsomme del af Østrig. Økopointsystemet fungerer dog således, at det gælder for hele østrigske territorium. Det er derfor ikke muligt at begrænse trafikken i følsomme områder eller i særlige korridorer ved hjælp økopointsystemet. Det er faktisk teoretisk muligt at transittrafikken gennem Brenner-passet f.eks. kan stige med yderligere 500 000 ture om året og stadig holdes inden for grænserne af økopointsystemet.

Nitrogenoxider i dieselmotorers emissioner er giftige for planter. NO-gasser der kommer direkte fra dieselmotorer er dog ikke skadelige - det er når de iltes (generisk beskrevet som NO_x) at de bliver forurenende. Det er derfor muligt at konstatere sundt planteliv langs vejsiderne, mens nitrooxider dannes (og derfor forurener) et stykke vej fra vejen.

Alpedalenes morfologiske form (U-form eller V-form) og disse dales snæverhed gør, at forbrændingsemissioner ikke kan slippe bort og luftforureningen i disse dale er ofte lige så slem som i byområder. De særlige meteorologiske forhold i alpedalene (ikke megen vind til at bringe frisk luft, lokaliserede vindsystemer, større nedbør langs Alpernes nordside og derfor større deponering af forurenende stoffer) hindrer transport og nedbrydning af forurenende stoffer. Disse meteorologiske forhold medfører, at koncentrationen af nitrogenoxider i den omgivende luft i bjergområder er tre gange højere end i lavere områder med samme mængde trafik.

Endvidere kan der i snævre dale forekomme temperaturinversion i løbet af natten. Dette betyder, at der ligger et lag varm luft oven på den kolde luft. Resultatet er, at den varme luft fungerer som et tæppe, der hindrer forureningen i at slippe ud. Hvis forureningskilder forbliver høje under temperaturinversion, kan virkningen være ganske betydeligt. Et ekstremt eksempel er den berømte London tåge, der forekom under temperaturinversion, og som hindrede emissioner fra kulopvarmede huse og kuldrevne kraftstationer fra at sprede sig med meget alvorlige følger.

Der er i Østrigs alpedale ingen forureningskilder, der kan skabe problemer af samme art som tidligere i London. Temperaturinversioner øger dog den forurenende virkning af køretøjsmissioner op til seks gange i bjergområder om sommeren om natten sammenlignet med om dagen. Det bør her bemærkes, at Østrig har strenge bestemmelser om lastvognskørsel om natten. Dette løser ganske vist ikke problemet, men forbud mod lastbilkørsel om natten medvirker til at nedskære de miljøproblemer, der skyldes temperaturinversioner.

Luftkvaliteten i Alperne forringes også af forurening, der kommer andre steder fra, dvs. ozon- og nitrogenoxidstrømme, der kommer fra egne uden for alpeområdet. De langtrækkende luftstrømme fra alpine randområder, f.eks. Po-sletten, Donau-korridoren, München-byområde eller Rhône-Saône-korridoren udgør yderligere en luftforureningskilde, der kommer oven i den allerede betydelige koncentration fra lokale emissioner (dvs. NO₂ og ozon).

Bilag III omhandler særligt følgerne af forurening i Østrigs alpedale.

4. KONKLUSIONER OG HENSTILLINGER

4.1. Konklusioner

Formålet med denne rapport er at konstatere, om NO_x-forurening forårsaget af EU-lastvogne i transit gennem Østrig er blevet reduceret med 60% i perioden 1991-2000 og om dette er blevet gjort på et bæredygtigt grundlag.

En nedskæring på 60% vil sige, at der i 2002 anvendes under 9 423 000 økopoint, hvilket er 40% af niveauet for EF-15 i 1991. Da forbruget af økopoint højst sandsynligt kommer til at overstige 11 mio. i 2000 må man konkludere, at dette mål ikke er nået. Man må derfor overveje, om det andet mål - nedskæring forbundet med bæredygtighed - er blevet nået. Der er under ingen omstændigheder noget belæg for, at nedskæring af NO_x-emissioner er bæredygtig, hvis økopointsystemet ophører.

Økopointsystemet har dog haft en meget positiv virkning, hvad angår at tilskynde vejtransportvirksomhederne med lastvogne, der er indregistreret i Europa, til at anvende miljøvenlige lastvogne til at gennemkøre Østrig.

Det ser dog ikke ud til, at lastvogne, der kører på Østrigs territorium, men som ikke er underkastet økopointsystemet, nedskærer NO_x-emissioner i et omfang der svarer til nedskæring af NO_x-emissioner fra lastvogne, der kører transitkørsel gennem Østrig.

Det er klart, at størstedelen af de lastvogne, der er på vejene i Østrig på ethvert givet tidspunkt, ikke er underkastet økopointsystemet. Det er derfor urealistisk at gøre lastvogne, der gennemkører Østrig i transit helt eller endog overvejende ansvarlige for trafikforurening i territoriet som helhed. Det er dog klart, at transittrafik er den væsentligste forureningskilde i specifikke områder, først og fremmest Brenner-dalen.

Økopointsystemet bygger også på den forudsætning, at hele det østrigske territorium er miljømæssigt følsomt, og at al transitkørsel - uafhængig af længde og rute - beskadiger miljøet i samme grad. Dette er helt klart ikke tilfældet. Transittrafikkens påvirkning af miljøet i Brenner-dalen er forskellige fra virkningerne af de længere, men mere talrige transitkørsler ad Donau-sletten eller de meget korte transitkørsler gennem Østrig mellem Tyskland og Schweiz. Økopointsystemet er desværre ikke beregnet til at differentiere efter rutens miljømæssige følsomhed. Dette gælder både for luftbåren forurening og støjforurening.

Ovenstående understreger, at økopointsystemet er bredt redskab til at begrænse forurening forårsaget af lastvogne, der kører i transit gennem Østrig som helhed. Det er ikke beregnet til effektivt at løse lokale miljøproblemer i Østrig. Det er derfor ikke realistisk at forvente, at økopointsystemet løser sådanne problemer, men Europa-

Kommissionen bør undersøge måder, hvorpå de specifikke miljøproblemer på grund af vejtrafik bedst løses i Østrig.

Kommissionen bør derfor i samarbejde med de østrigske myndigheder undersøge lokaliserede miljøproblemer i Østrig på grund af lastvogne med henblik på at understrege de specifikke problemer og foreslå måder til at afhjælpe situationen. Før økopointsystemet udløber bør Europa-Kommissionen endvidere foretage en undersøgelse for at se, hvordan eventuelle miljømæssige indvindinger på grund af økopointsystemet kan bevares på bæredygtig måde.

Noget andet, der ikke er konsekvent i økopointsystemet, er den øvre grænse for det antal transitture, der må foretages i et givet år - den såkaldte "108%-klausul". Denne klausul finder kun anvendelse, hvis lastvognes generelle miljøpræstation forbedres med over 8% om året. Da formålet med økopointsystemet er at tilskynde transportvirksomhederne til at bruge mere miljøvenlige lastvogne til transit gennem Østrig er det vanskeligt at berettige en sanktion, der faktisk skyldes, at lastvogne er "for grønne".

Det bør bemærkes, at 108%-klausulens afskrækkende virkning har negative følger i hele Europa, ikke blot i Østrig. Mange lastvogne, som kører transit gennem Østrig, kører lange strækninger gennem mange lande. Miljøet i alle disse lande nyder godt af anvendelsen af de mest miljøvenlige lastvogne. Denne indvinding går tabt, så længe 108%-klausulen i økopointsystemet eksisterer, da den ikke tilskynder virksomhederne til at anvende de mest miljøvenlige lastvogne.

Endvidere er sanktionerne som følge af "108%-klausulen" uforholdsmæssig. I 1999 blev 108%-klausulen overskredet med ca. 100 000 ture, men sanktionen som følge heraf kræver en nedskæring af økopoint, der svarer til en nedskæring på 150 000 ture og ikke 100 000 ture.

Kommissionen kan under sådanne omstændigheder ikke berettige fortsættelse af 108%-klausulen.

Det er også helt klart et misforhold, at 4% af de lastvogne, der kører i transit gennem Østrig er uautoriserede (dvs. at de kører uden økopoint) uden at dette får konsekvenser, hvis de ikke opdages ved en stikprøve på vejen, mens de befinder sig på Østrigs territorium. Kommissionen bemærker, at det elektroniske system identificerer lastvogne, der har økomærkater, som kører uautoriseret, men medlemsstaterne er tilsyneladende uvillige til at skride ind for disse transportvirksomheder. Kommissionen har ikke beføjelse til at skride ind over for disse transportvirksomheder, men der er behov for, at medlemsstaterne accepterer et vist ansvar for de af deres transportvirksomheder, der helt klart tilsidesætter loven.

Økopointsystemet bør derfor revideres, så det indeholder en form for sanktion mod medlemsstaterne, som står i forhold til det antal økopoints, der ikke er blevet betalt af transportvirksomhederne ved uautoriseret transittur gennem Østrig.

Størstedelen af lastvognene på Østrigs veje er ikke omfattet af økopointsystemet. Kommissionen bemærker sig med betænkelighed, at der ikke foreligger statistiske oplysninger om en kategori transport, der er undtaget fra at betale økopoint, nemlig lastvogne med "ECMT"-tilladelser. Når sådanne oplysninger mangler, kan man ikke forvalte et tilladelsessystem ordentligt. Kommissionen stiller også spørgsmålstegn

ved, om anvendelse af "ECMT"-tilladelser for rejser, som udelukkende foregår inden for Fællesskabets grænser er gammeldags i betragtning af det indre marked.

Medlemsstaterne bør derfor overveje ECMT-tilladelsessystemet, som ser ud til at behøve revision, hvad angår intra-EF-trafik.

Gods kan også transporteres gennem Østrig på andre måder end ad vej. Floden Donau udgør en vigtig indre vandvejsrute for øst-vest-trafik. Det må dog konkluderes, at selv om der er ekstra jernbanekapacitet til transit, er det ikke et særligt attraktivt alternativ - ikke engang for østrigske transportvirksomheder, som må forventes at have de største muligheder for forretningsforbindelser med de østrigske nationale jernbaner. Europa-Kommissionen skal foretage en undersøgelse for at se på jernbanernes rolle, hvad angår godstransport gennem Østrig²². Hvis yderligere jernbanekapacitet gennem Østrig er blevet stillet til rådighed, men ikke udnyttes, må jernbaneoperatørerne levere en bedre jernbaneydelse for at tiltrække flere kunder - det er ikke nok at forvente, at vejgods tvinges over til jernbanerne ved hjælp af vilkårlige bestemmelser, som f.eks. 108%-klausulen. Jernbanevirksomheder må tage de nødvendige skridt til at forbedre jernbanegodsydelsers attraktivitet i hele Østrig.

4.2. Henstillinger

- Økopointsystemet fortsætter til 31. december 2003.
- Man benytter lejligheden til at revidere systemet ved at ophæve det øvre loft for antal ture pr. år ("108%-klausulen") dog med forbehold af økopointsystemets primære formål, dvs. en 60%'s nedskæring af emissioner. Dette gøres ved hjælp af en forordning, der ændrer protokol nr. 9.

²²

Foretages som en del af rapporten om international jernbanegods, der forelægges af Kommissionen i 2001.

BILAG I

5. ØKOPOINTSsystemets HISTORIE

Økopointsystemet blev skabt som en direkte følge af Østrigs geografiske beliggenhed og geografi og vejtransportens udvikling i Vesteuropa.

Østrig ligger mellem Italien og Tyskland og også på en vigtig korridor til Østeuropa og er således udsat for transittrafik både nord-syd og øst-vest.

Østrigs alpeområders geografi opmuntrer desuden til nord-syd-trafik langs alpedale, hvis skrøbelige økosystemer er særligt følsomme over for transportforureningens negative påvirkning.

Væksten inden for godstransport ad vej er steget yderligere i Østrig på grund af Schweiz' politik med kunstigt lave vægtbegrænsninger for lastbiler, hvilket har medført at megen ekstra trafik er blevet ledt over Østrig.

Miljøproblemerne i Østrig har ført til et ønske om at vende den nedbrydende miljøsituation, der skyldes transittrafik.

Den 2. maj 1992 undertegnedes en aftale mellem Det Europæiske Økonomiske Fællesskab og republikken Østrig om godstransport i transit med jernbane og ad landevej²³. Artikel 15 i aftalen fastsætter: "de kontraherende parter er enige om, at den forurening og den støj, som lastvogne i transit gennem Østrig forårsager, bør nedbringes. En reduktion af forureningen og støjemissionerne bør ske ved en formindskelse af NO_x-emissionerne"²⁴. Artiklen siger endvidere: "det samlede NO_x-emissionsniveau, som forårsages af lastvogne med en totalvægt på mere end 7,5 ton, som er godkendt på en af de kontraherende parters områder [dvs. enten i en af 12 EF-medlemsstater eller i Østrig] og som kører i transit gennem Østrig, nedsættes med virkning fra 1992 inden for de næste 12 år indtil udgangen af 2003 med 60%".

Der blev således beregnet en generel grænse for samlet NO_x-emissioner for året 1991 og denne nedskæres lineært med i alt 60% til udgangen af 2003.

For at sikre, at tekniske fremskridt i udviklingen af renere motorer ikke gjorde økopointsystemet ineffektiv fastlagde aftalen også en kvantitativ begrænsning på 108% i forhold til turene i 1991. Hvis denne grænse overskrides, revideres antallet af de økopoint der er til rådighed i det følgende år i nedadgående retning i henhold til en formel, der fastlægges i aftalen.

Fordeling af økopoint mellem medlemsstaterne blev fastlagt i Rådets forordning (EØF) nr. 3637/92²⁵. Denne forordning fastsætter både den andel økopoint hvert enkelt land modtager og skaber en "fællesskabsreserve", hvori enkelt medlemsstat placerer 3,34% af den nationale andel økopoint, som anvendes når der er mangel på økopoint.

²³ EFT L 373 af 21.12.1992, s. 6.

²⁴ NO_x er et fælles udtryk for alle nitrogenoxider.

²⁵ EFT L 373 af 21.12.1992, s. 1.

Østrig bekræftede under de indledende møder om tiltrædelse i 1993, at det ønskede, at økopointsystemet i sin helhed sætter efter tiltrædelse til Den Europæiske Union. Økopointsystemet blev derfor, som en del af tiltrædelsesforhandlingerne, tilføjet tiltrædelsestraktaten som protokol nr. 9 som en undtagelse fra det indre marked. Den blev vedtaget enstemmigt af EU's medlemsstater og trådte i kraft den 1. januar 1995. Økopointsystemet blev samtidig revideret (ved forordning 3298/94), så det for første gang også omfattede Sverige og Finland og for at tage hensyn til Østrigs reviderede status som medlemsstat - navnlig dets forpligtelse til at bidrage til, og eventuelt nyde godt af, Fællesskabets økopointreserve.

Forordning 3298/94 er siden Østrigs, Sveriges og Finlands tiltrædelse blevet ændret tre gange ved Kommissionens forordning (EF) nr. 1524/96²⁶, Kommissionens forordning (EF) nr. 609/2000²⁷ og Rådets forordning 2012/2000²⁸.

²⁶ EFT L 190 af 31.07.1996, s. 13.

²⁷ EFT L 73 af 22.03.2000, s.9

²⁸ EFT L 241 af 26.09.2000, s.18

BILAG II

6. HVORDAN ØKOPOINTSsystemET FUNGERER

Økopointsystemet fungerer på grundlag af et årligt antal økopoint, som beregnes på grundlag af antallet af kørsler i basisåret (1991) multipliceret med NO_x målgennemsnittet for det pågældende år. Økopointsystemet bestod oprindeligt af klæbefrimærker på papir, men fra 1. januar 1998 indførte man et telematik-baseret elektronisk økopointsystem for at lette systemets funktion under forhold med ophævelse af grænsekontrol ved Østrigs indre grænser.

I henhold til økopointsystemet "betaler" hvert enkelt lastvogn et antal økopoint for hver transitkørsel gennem Østrig, idet et økopoint svarer til lastvognens emission af 1 g NO_x pr. kilowatt time (kWh). En lastvogn med et emissionsniveau på 8 g NO_x/kWh bruger således 8 økopoint på en enkelt transitkørsel over Østrigs territorium.

Lastvognens emissionsniveau fremgår af typegodkendelsesdokumentationen (som udstedes når lastvognens fremstilles) for lastvogne, der er bygget på eller efter 1. oktober 1990. Den enkelte medlemsstat, normalt i samarbejde med lastvognsproducenter eller -importører, udsteder så et "produktionsoverensstemmelsesdokument" (PO), hvorefter fremgår NO_x-værdien og økopointbehovet. For lastvogne, som er bygget før oktober 1990 (og for hvilke der ikke findes nogen anerkendt typegodkendelsesoplysninger om lastvognens emissioner) eller for lastvogne, der ikke har fået udstedt et PO-dokument (eller føreren ikke fremviser et PO-dokument ved grænsen) afgives 16 "straffepoint" for en transitkørsel. En lastvogn kan få et nyt PO-dokument hvis motoren udskiftes med en motor med lavere NO_x-emissioner.

Fordelingen af økopoint mellem medlemsstaterne ligger fast. Fordelingsnøglen (inklusive oprettelse af en fællesskabsreserve) er fastlagt i forordning 3637/92 og fremgår af tabel 1a i bilag IV. Denne blev senere ændret (på grund af udvidelsen) ved forordning 3298/94 og skal snart igen revideres (se fodnote 6). Tabel 1b viser den reviderede fordelingsnøgle.

Ud over de obligatoriske 3,34%, som hver enkelt medlemsstat skal afgive til fællesskabsreserven, skal landene også, som en solidaritetsforanstaltning, returnere ubrugte økopoint til fællesskabsreserven til omfordeling til lande som mangler økopoint. Kommissionen forvalter formelt fællesskabsreserven og fordeler den efter godkendelse fra et forvaltningsudvalg.

Økopoint gælder i 13 måneder, fra 1. januar til 31. januar det følgende år. Dette sikrer, at transportvirksomheder som foretager returkørsler ved årets slutning kan gøre det uden at anvende to forskellige sæt økopoint. Bortset fra denne overlappning på en måned, kan ubrugte økopoint ikke overføres til det følgende år. I papirsystemet

er året trykt på økopointmærkerne, så de har tidsbegrænset gyldighed. I det elektroniske system nægter programmer at bruge økopoint efter udløbsdatoen²⁹.

Til april 1998 var økopointsystemet et papirbaseret system. Fra 1. april 1998 har systemet primært været et elektronisk system, men med nogle økopoint på papir.

6.1.1. Det papirbaserede økopointsystem til april 1998

I papirsystemet påsættes økopoint en standardiseret formular i tre kopier, som kaldes økokortet. Til april 1998 blev det udfyldte økokort forelagt kontrolmyndighederne ved indkørsel i Østrig sammen med lastvognens PO-dokument (for at berettige antallet af økopoint). Kontrolmyndighederne stemplede så økokortet og beholdt en kopi heraf (med de påsatte økopoint). Føreren medførte det stemplede økokort som bevis for økopointbetaling og gav den anden kopi til kontrolmyndighederne ved udkørsel af Østrig (og beholdt den tredje kopi til transportvirksomhedens arkiv).

6.1.2. Det elektroniske økopointsystem

Et væsentligt problem for fortsættelse af økopointsystemet efter Østrigs tiltrædelse af EU var, at papirøkopointsystemet kræver systematisk grænsekontrol for at økokortene kunne indsamles og stemples. En sådan grænsekontrol er dog ikke tilladelig i et Europa uden grænser.

Som en betingelse for at lade økopointsystemet fortsætte efter tiltrædelsen gik Østrig derfor ind på at udarbejde et elektronisk telematik-baseret økopointsystem, der kunne fungere uden at lastvognene var nødt til at standse ved grænsen. Dette system blev sat i drift den 1. april 1998 så det faldt sammen med Østrigs ophævelse af intern grænsekontrol.

Der var mange forskellige måder, hvorpå funktionen af det elektroniske økopointsystem kunne udformes, da systemet blev oprettet. Høring viste, at medlemsstaterne ønskede, at systemet blev udformet på en sådan måde, at det udstyr, transportvirksomhederne skulle installere i lastvognene, blev så billigt som muligt.

De lastvogne, der ønsker at bruge det elektroniske økopointsystem, udstyres med et ret enkelt og ukompliceret elektronisk mærkat ("økomærkat"). Dette mærkat er specifikt for den pågældende lastvogn, identificerer denne og er programmeret med oplysningerne i lastvognen PO-dokument (og således også det antal økopoint, der er nødvendige pr. kørsel).

Økomærkatet er monteret på lastvognens forrude (så det kan aflæses af mikrobølgesensorer, der er opsat enten ved vejsiden eller over vejen). Når føreren kører ind i Østrig skal han/hun da trykke på en knap på økomærkatet for at informere systemet om, om det er en form for kørsel, der skal betales med økopoint. Sensorerne kan aflæse lastvognens økomærkat, uden at den skal standse eller nedsætte farten.

Økomærkatet indeholder ikke i sig selv oplysninger om, hvorvidt lastvognen har det nødvendige økopoint til at foretage transitkørslen. Disse oplysninger er oplagret i

²⁹ På grund af overlappingsperioden på en måned passer økopointstatistikkerne ikke altid. F.eks. kan det forekomme at der anvendes flere økopoint i et bestemt år, end der blev udstedt, simpelthen fordi et stort antal økopoint fra det tidligere år blev brugt i januar.

økopointsystemets centrale computer. Transportvirksomheden skal derfor sikre, at deres "konto" (i computeren) indeholder nok økopoint til økopointkørslen. Hvis det ikke drejer sig om en økopointkørsel, kan økomærkatet mærkes elektronisk, så kontrolmyndighederne kan se, at lastvognen kører på Østrigs territorium uden økopoint. Lastvognen vil således med større sandsynlighed blive kontrolleret, men føreren kan selvfølgelig så vise, hvorfor han/hun kører uden økopoint (f.eks. på grund af bilateral kørsel eller en økopointfritaget transitkørsel. Denne metode er en direkte konsekvens af designrestriktionerne med henblik på at gøre økomærkaterne så billige som mulige.

Over 95% EU-økopoint foreligger i elektronisk format (i 2000 var det præcise tal 95,24%). Det elektroniske økopointsystem gør både forvaltningen af økopoint nemmere og medfører også særdeles detaljerede og ajourførte statistikker om anvendelse af disse økopoint³⁰.

6.1.3. *Papirøkopointsystemet efter april 1998*

Før den østrigske grænsekontrol blev delvist ophævet, annullerede grænsemyndigheder alle økopoint og beholdt samtidig en kopi af økokortet.

Dette gælder stadig for lastvogne som foretager transitkørsel via Østrigs ydre grænser. For lastvogne, der kører transitkørsel via Østrigs indre grænser, skal økopoint annulleres af føreren selv i maskiner, der findes ved alle større østrigske grænseposter. Økokortene kontrolleres så ved hjælp af stikprøver på lastvogne på Østrigs territorium.

Man var enige om (og dette blev fastlagt i forordning 1524/96) at langt det største antal transitkørsler bør anvende elektroniske økopoint, men at en mindre mængde økopoint stadigvæk kan anvendes i papirformat. Man anvender denne pragmatiske fremgangsmåde for at lastvogne, der kun fra tid til anden kører transit gennem Østrig, ikke behøver at købe og installere økomærkater. Økopoint i papirformat er begrænset til 0,6% af det samlede årlige EU-antal pr. medlemsstat, hvilket betyder ca. 9 000 kørsler pr. medlemsstat.

Dette betyder i praksis, at otte medlemsstater, hvis økopointandel bygger på under 9 000 kørsler om året kan få hele økopointandelen på papirformat³¹, mens syv medlemsstater er nødt til at tage størstedelen af deres økopoint i elektronisk form³².

Fra april 1998 passerer man ikke ved anvendelse af den væsentlige transitrute gennem Østrig (mellem Italien og Tyskland) en ekstern grænse. Da der ikke er nogen systematisk kontrol, blev en stor procentdel af brugte papirøkopoint ikke indsamlet. Statistikkerne for anvendelse af økopoint for de otte medlemsstater, der kun bruger

³⁰ Til eksempel var det ikke muligt at opnå præcise statistikker for transitkørsler, som blev foretaget af portugisiske og spanske lastvogne under papirsystemet. Dette skyldtes, at de håndskrevne økokort fra oprindelseslandet somme tider var ulæselige og P og D, samt E og I blev somme tider ukorrekt opfattet.

³¹ De otte medlemsstater som kan få økopoint udelukkende i papirformat er: Det Forenede Kongerige, Sverige, Frankrig, Luxembourg, Finland, Spanien, Irland og Portugal. Teoretisk kan ethvert af disse lande få en del (eller hele) deres kvota i elektronisk format, men ingen har til dato gjort dette.

³² De syv medlemsstater som er nødt til at størstedelen af deres økopoint i elektronisk form er: Italien, Tyskland, Østrig, Nederlandene, Grækenland, Danmark og Belgien. Alle har lov til bruge økopoint i papirformat men til dato har kun to - Grækenland og Italien - valgt at tage hele deres kvota udelukkende i elektronisk format for at optimere kontrol og forvaltning.

papirøkopoint, er så lave, at de ikke giver nogen mening (og de vises derfor med forkortelsen "n/k" (betyder "not known") i de statistiske tabeller i tabel IV). Da økopoint på papir nu tegner sig for under 5% af den samlede tildelte mængde EU-økopoint er det ikke en signifikant forvring af statistikkerne for EU bestående af 15 medlemsstater som helhed.

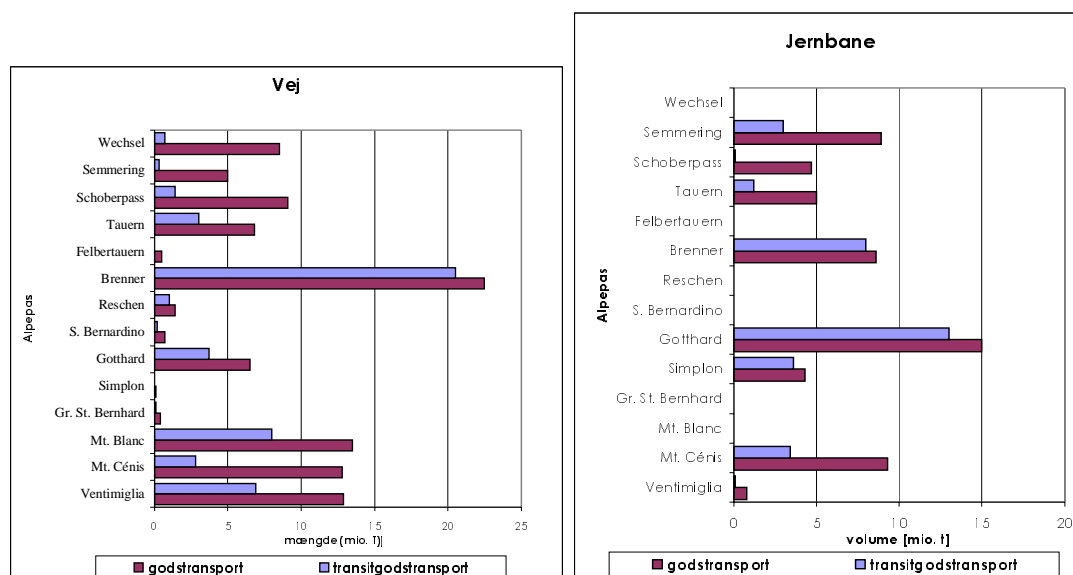
BILAG III

7. FORURENING I ØSTRIGS ALPEREGIONER

Godstransport tværs over Alperne, navnlig godstransport ad vej, er vokset uafbrudt i de sidste 20 år. Godstransport ad vej er stadig voksende trods foranstaltninger i alperregionen for at forbedre jernbaneinfrastrukturen. Da lastvogne tegner sig for en betydelig andel af emissioner fra vejtransport betyder den voksende vejgodstransport at NO_x og CO₂-emissioner fra lastvogne opvejer de emissionsnedsikringer, der er opnået med passagertransport.

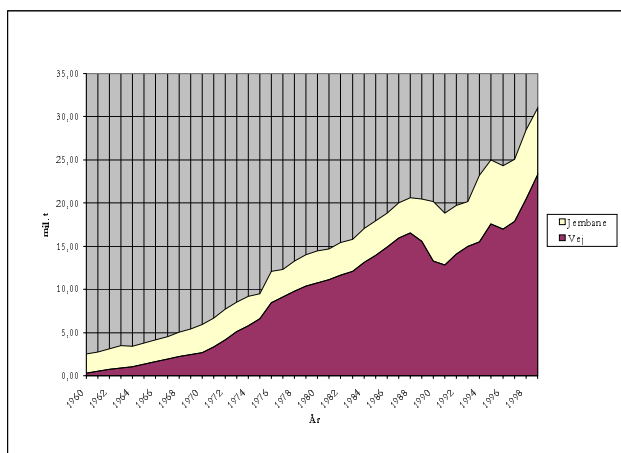
Af alle de største ruter tværs over Alperne, transporteres den største mængde gods via Brenner-dalen (figur 1a). I de sidste ti år er vejgodstransport ad Brenner-ruten vokset betydeligt.

Figur 1a: Fordeling af godstransport tvært over Alperne på de forskellige ruter i 1998



Kilde: UVED/GVF (1999)

Figur 1a: Udviklingen af transit godstransport på Brenner-ruten fra 1960 til 1999



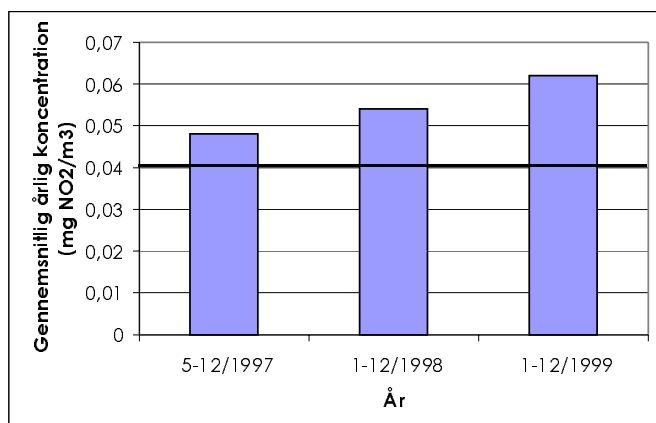
Kilde: BMVIT (2000); Molitor et al. (1997); UVED/GVF (1999)

Luftkvaliteten

Vejtrafik tegner sig for ca. 80% af nitrogenoxidemission i Tyrol. Vejgodstransport bidrager med en betydelig andel til nitrogenoxidemissionen.

I 1999 voksede nitrogenoxidkoncentrationen sammenlignet med 1998. Den gennemsnitlige årlige nitrogenoxidkoncentration overstiger på næsten alle målingspunkter i Tyrol de nye kvalitetsstandarder i EU på 0,030 mg/m³ (summen af NO og NO₂) med henblik på beskyttelse af bevoxsningen. EU-luftkvalitetsstandarder med henblik på beskyttelse af human sundhed (0,040 mg/m³) overskrides nær motorvejene (A13 Gärberbach, A12 Vomp) og i byområder (Innsbruck, Hall im Tirol).

Figur 2a: Gennemsnitlig NO₂-koncentration, A12 motorvej Kufstein-Innsbruck



Kilde: Amt der Tiroler Landesregierung /Scheiring (2000)

Målestationer i Brenner-dalen (ved Plön) og Inn-dalen (ved Vomp) beliggende ved henholdsvis motorvej A13 og motorvej A12 giver detaljerede oplysninger om forureningsniveauet forårsaget af lastvogne. Tabel 9 til 13 i bilag IV viser oplysninger for NO_x-emissioner. Lignende data indsamles om andre emissioner.

Tabel 9 og 11 viser denne gennemsnitlige NO_x-emission efter køretøjstype. Det fremgår klart, at lastvogne er store producenter af NO_x. Det er dog interessant at bemærke, at lastvogne gradvis er blevet renere end busser. Siden 1998 er den gennemsnitlige NO_x-produktion pr. lastvogn faktisk nu lavere end for busser, og denne situation forventes at vedvare.

Forskellene mellem tabel 9 og 11 viser klart, at virkningerne af forurening fra lastvogne og busser er langt større i den snævre og stejle V-formede Brenner-dal end i den brede og flade U-formede Inn-dal (i modsætning til Brenner-dalen producerer biler og motorcykler mere NO_x i Inn-dalen).

Tabel 10 og 12 giver de relative værdier for NO_x-produktion pr. køretøjstype med anvendelse af 2000 som basisår. Begge tabeller viser den massive forbedring, der er opnået i de sidste 20 år, hvad angår emissioner fra biler. Man regner dog med, at den største forbedring for lastbiler finder sted i løbet af de næste 10 år. Det er interessant at bemærke, at motorcykler faktisk forurener mere pr. køretøj sammenlignet med 1980 og at denne tendens forventes at fortsætte.

Tabel 11 og 13 viser de samlede NO_x-emissioner målt i Brenner- og Inn-dalene. Det fremgår, at den samlede mængde NO_x-emissioner nåede et højdepunkt i 1980'erne og generelt er faldende, dog kun gradvis.

Fra 1991 identificerer statistikkerne den samlede mængde NO_x-emissioner i begge dale, som specifikt produceres af lastvogne i transit gennem Østrig. Der er ingen nedgang i samlet mængde NO_x-emissioner fra økopointtrafik. I Inn-dalen forventes den andel af NO_x-emissioner, der skyldes transittrafik, faktisk gradvis at stige med 40% ved tiårets udgang, mens transittrafikken i Brenner-dalen tegner sig for to tredjedele af den samlede NO_x-emissioner.

Det fremgår klart af disse tabeller, at der er grund til betænkeligheder vedrørende forurening direkte forårsaget af transittrafik, navnlig i Brenner-dalen.

Virkingen af forureningen ses i plantelivet i Tyrols dale. I henhold til en undersøgelse, der foretages hvert andet år³³, faldt træernes generelle sundhedstilstand i 1999 i forhold til den undersøgelse, der blev foretaget i 1997. Forureningen fra transittrafikken bærer ikke udelukkende skylden for dette, men den er en bidragende faktor.

Det årlige næringsstofnedfald (nitrogen) i Tyrol nåede op på 30 kg/ha som på lang sigt betragtes som kritisk for nåletræer, og er nogle steder tre gange højere end de anbefalede grænser. Følgen er en destabilisering af økosystemet. En voksende andel af skoven og beskyttelsesvæksten beskadiges. Sund lav er også i nedgang, hvilket er en glimrende indikator på for megen SO₂ og NO₂.

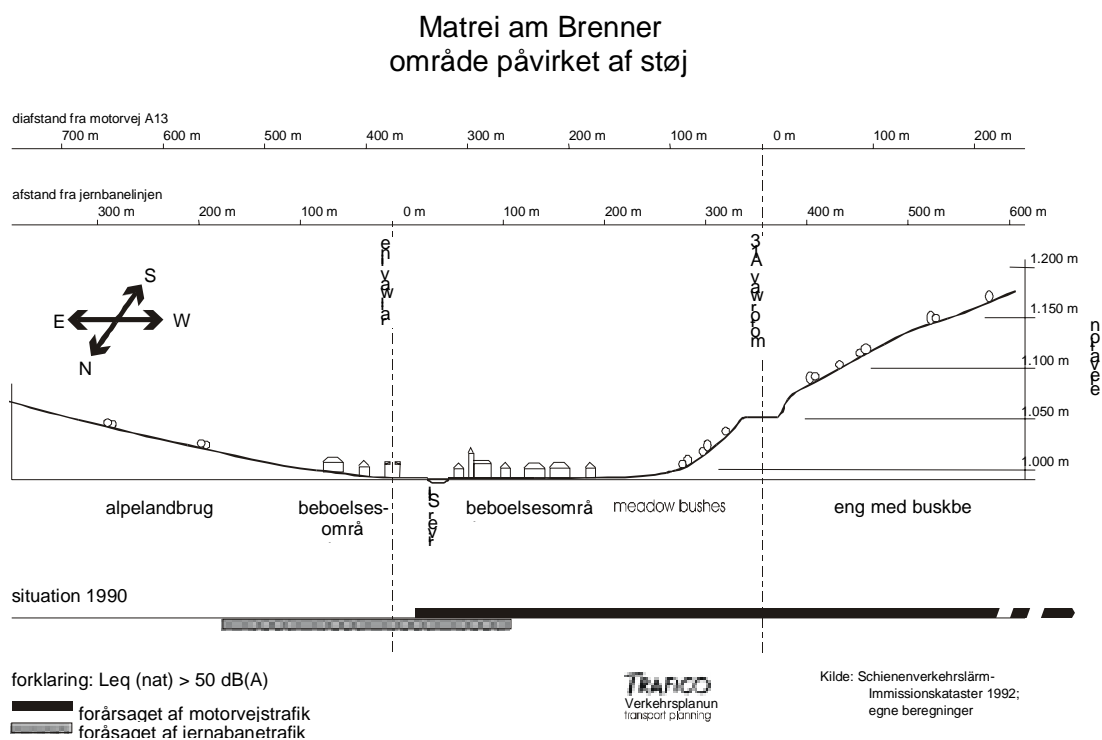
³³ Rapporten "Zustand der Tiroler Wälder" af Tyrols regionalregering, 1999. Foreligger på internettet på www.tirol.gv.at/wald/waldzustandbericht.html.

Luftkvalitetsstandarderne for ozon (O_3) til beskyttelse af plantelivet blev overskredet i Tyrol i 1999 fra 160 til 220 dage (i henhold til målestationerne) i dalene og praktisk talt hele året i bjergene.

Støjniveau

Støjniveau i Brenner-dalen overskrider i høj grad miljøkvalitetsstandarder. For at illustrere situationen foretages en dybtgående analyse af en del af Brenner-dalen ved Mauter (figur 4a). Om natten udsættes et stort område af beboelserne for støjniveauer, der overstiger 50 dB(A) enten på grund af vejtrafik eller på grund af jernbanetrafik. Det er klart, at vejtrafik er ansvarlig for en større andel af støjen end jernbanerne, på grund af disse to transportformers relative størrelse.

Figur 3a: Matrei am Brenner, område påvirket af støjniveauer på over 50 dB(A)



Støj påvirker mennesker fysiologisk og psykologisk: ved støjniveauer på over 50 dB påvirkes de fleste mennesker moderat, støj på over 65 dB er skadelig for helbredet (TERM).

BILAG IV

8. STATISTISKE TABELLER

Fordeling af økopoint 1991–2003

Tabel 1a: Oprindelig distributionsnøgle for økopoint for EU bestående af 12 lande og EU bestående af 15 lande

Tabel 1b: Revideret distributionsnøgle for økopoint for EU bestående af 15 lande inklusive nedskæringen af økopoint 2000-2003

Transitkørsel gennem Østrig 1993-1999

Tabel 2a: Antal transitkørsler gennem Østrig efter medlemsstat 1993-1999

Tabel 2b: Uautoriseret transitkørsel gennem Østrig 1998-2000

Tabel 3: Gennemsnitligt antal økopoint anvendt pr. kørsel efter medlemsstat 1993-2000

Tabel 4: Forbrug af økopoint efter medlemsstat 1993-1999

Miljøprofil for lastvogne der kører transit gennem Østrig

Tabel 5a: Forbrugte økopoint pr. lastvogn 1993-1999

Tabel 5b: Lastvogne, der kører transit gennem Østrig 1993-1999 i henhold til europæiske standarder

Tabel 6: Trafikstrømme gennem de vigtigste transitkorridorer i Østrig 1997 og 1999

Jernbanegods i transit gennem Østrig

Tabel 7a: Samlet mængde gods, der føres i transit gennem Østrig 1991-1999

Tabel 7b: De vigtigste oprindelsessteder/destinationssteder for jernbanegods, der transiterer Østrig 1991-1999

Tabel 8: Yderligere jernbanegodskapacitet i Østrig

NO_x-niveauer, der skyldes vejtrafik, i alpedale

Tabel 9: Gennemsnitlig NO_x-emission pr. køretøj i Brenner-dalen 1980-2010

Tabel 10: Gennemsnitlig NO_x-emission pr. køretøj i Inn-dalen 1980-2010

Tabel 11: Relative NO_x-emissioner pr. køretøj i Brenner-dalen, 1980-2010

Tabel 12: Relative NO_x-emissioner pr. køretøj i Inn-dalen, 1980-2010

Tabel 13: NO_x-emissioner i alt fra køretøjer i Brenner-dalen 1980-2010

Tabel 14: NO_x-emissioner i alt fra køretøjer i Inn-dalen 1980-2010

Tabel 15: NO_x-emissioner i alt fra transport i Østrig

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

om ændring af protokol 9 til tiltrædelsesakten for Østrig, Finland og Sverige, hvad angår økopointsystemet for lastbiler, der foretager transitskørsel gennem Østrig

BEGRUNDELSE

Kommissionens rapport til Rådet om godstransit ad vej gennem Østrig konkluderer, at økopointsystemet bør fortsætte en sidste periode på tre år til udgangen af 2003.

I en sådan situation, kan Rådet dog i henhold til protokol nr. 9 ændre økopointsystemet under forudsætning af, at det generelle mål - en nedskæring i køretøjsmissioner på 60% - overholdes.

Kommissionen forelægger derfor et forslag til forordning, der ændrer økopointsystemet på linje med konklusionerne i økopointrappen.

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

om ændring af protokol 9 til tiltrædelsesakten for Østrig, Finland og Sverige, hvad angår økopointsystemet for lastbiler, der foretager transitkørsel gennem Østrig

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR -

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fælleskab,

under henvisning til tiltrædelsesakten for Østrig, Finland og Sverige³⁴, navnlig artikel 11, stk. 4, i protokol 9

i henhold til proceduren i ovennævnte protokol og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Protokol nr. 9 i tiltrædelsesakten fastsætter en særlig ordning vedrørende lastvogne som kører i transit gennem Østrigs territorium, der bygger på et transitrettighedssystem (økopoint).
- (2) Artikel 11, stk. 4, i protokol 9 tillader Rådet, i henhold til artikel 71 i EF-traktaten, inden for rammerne af Fællesskabet at vedtage foranstaltninger, der sikrer en tilsvarende beskyttelse af miljøet, navnlig en forureningsnedsækning på 60%.
- (3) Sådanne foranstaltninger kan kun vedtages, hvis Kommissionen konkluderer, at målet, dvs. at reducere forurening med 60% sammenlignet med 1991, ikke er blevet nået før 1. januar 2001 på et bæredygtigt grundlag. Kommissionen har udarbejdet en rapport, der bekræfter denne konklusion.
- (4) Økopointsystemet har haft en meget positiv virkning, hvad angår at tilskynde vejtransportvirksomheder med lastvogne registreret i EU til at anvende miljøvenlige lastvogne til transitkørsel i Østrig. Da målet med økopointsystemet er at tilskynde transportvirksomheder til at anvende mere miljøvenlige lastvogne til transitkørsel i Østrig er det i modstrid med målet at have en sanktion, som skyldes, at lastvogne er "for grønne".
- (5) Protokol 9 bør derfor ændres.
- (6) Det er nødvendigt, at forordningen træder hurtigt i kraft, så der er klare bestemmelser for lastvognes transitkørsel gennem Østrig fra 2001 -

³⁴ EFT nr. C 241, 29.8.1994, s. 1

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

Artikel 1

Protokol 9 til tiltrædelsesakten for Østrig, Finland og Sverige ændres således:

1. Artikel 11, stk. 2, litra c), udgår.
2. Stk. 3 i bilag 5 udgår.

Artikel 2

Denne forordning træder i kraft på dagen for offentliggørelse i De Europæiske Fællesskabers Tidende.

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

Udfærdiget i Bruxelles,

På Europa-Parlamentets vegne
Formanden

På Rådets vegne
Formanden

TABEL 1a: Den oprindelige økopointfordeling

I henhold til transitaftalen mellem EØF og Østrig og tiltrædelsesakten for Østrig

| Land | Fordelingsnøgle (Ture i 1991) | | | | | | | | | | | | | |
|---------------------------|----------------------------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|-----------|--|
| | 1991 | 1992 | 1993 | 1994 | 1995 | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | |
| I | 510.000 | | 6.810.560 | 6.159.721 | 5.555.371 | 5.036.250 | 4.579.113 | 4.245.946 | 4.021.252 | 3.858.542 | 3.757.817 | 3.471.138 | 3.099.231 | |
| D | 482.500 | | 6.443.324 | 5.827.579 | 5.255.817 | 4.764.688 | 4.332.200 | 4.016.998 | 3.804.420 | 3.650.484 | 3.555.190 | 3.283.969 | 2.932.115 | |
| A | 214.800 | | se note | | 2.352.108 | 2.132.316 | 1.938.767 | 1.797.706 | 1.702.572 | 1.633.682 | 1.591.036 | 1.469.658 | 1.312.194 | |
| NL | 123.500 | | 1.649.224 | 1.491.619 | 1.345.271 | 1.219.563 | 1.108.864 | 1.028.185 | 973.774 | 934.373 | 909.981 | 840.560 | 750.500 | |
| Eil | 60.500 | | 807.919 | 730.712 | 659.020 | 597.438 | 543.209 | 503.686 | 477.031 | 457.729 | 445.780 | 411.772 | 367.654 | |
| DK | 40.500 | | 540.839 | 489.154 | 441.162 | 399.938 | 363.635 | 337.178 | 319.335 | 306.414 | 298.415 | 275.649 | 246.115 | |
| B | 32.500 | | 434.006 | 392.531 | 354.019 | 320.938 | 291.806 | 270.575 | 256.256 | 245.888 | 239.469 | 221.200 | 197.500 | |
| UK | 8.500 | | 113.509 | 102.662 | 92.590 | 83.938 | 76.319 | 70.766 | 67.021 | 64.309 | 62.630 | 57.852 | 51.654 | |
| S | 7.500 | | | | 82.127 | 74.452 | 67.694 | 62.769 | 59.447 | 57.042 | 55.553 | 51.315 | 45.817 | |
| F | 5.000 | | 66.770 | 60.389 | 54.464 | 49.375 | 44.893 | 41.627 | 39.424 | 37.829 | 36.841 | 34.031 | 30.385 | |
| L | 5.000 | | 66.770 | 60.389 | 54.464 | 49.375 | 44.893 | 41.627 | 39.424 | 37.829 | 36.841 | 34.031 | 30.385 | |
| Fin | 4.600 | | | | 50.371 | 45.664 | 41.519 | 38.498 | 36.461 | 34.986 | 34.072 | 31.473 | 28.101 | |
| E | 1.200 | | 16.025 | 14.493 | 13.071 | 11.850 | 10.774 | 9.990 | 9.462 | 9.079 | 8.842 | 8.167 | 7.292 | |
| Irl | 1.000 | | 13.354 | 12.078 | 10.893 | 9.875 | 8.979 | 8.325 | 7.885 | 7.566 | 7.368 | 6.806 | 6.077 | |
| P | 400 | | 5.342 | 4.831 | 4.357 | 3.950 | 3.591 | 3.330 | 3.154 | 3.026 | 2.947 | 2.722 | 2.431 | |
| 96,66% i alt | | | 16.967.642 | 15.346.158 | 16.325.105 | 14.799.610 | 13.456.256 | 12.477.206 | 11.816.918 | 11.338.778 | 11.042.782 | 10.200.343 | 9.107.451 | |
| 100% i alt EU 12 | 19.971.200 | 19.192.323 | 17.554.685 | 15.877.104 | | | | | | | | | | |
| 100% i alt EU 15 | | | | | 16.889.810 | 15.311.543 | 13.921.726 | 12.908.809 | 12.225.678 | 11.730.998 | 11.424.767 | 10.553.187 | 9.422.488 | |
| NOx niveau | 100,0% | 96,1% | 87,9% | 79,5% | 71,7% | 65,0% | 59,1% | 54,8% | 51,9% | 49,8% | 48,5% | 44,8% | 40,0% | |
| Gennemsnitlige målværdier | 15,80 | 14,60 | 13,35 | 12,08 | 10,89 | 9,88 | 8,98 | 8,33 | 7,88 | 7,57 | 7,37 | 6,81 | 6,08 | |
| 3,34% EF | | | | | | | | | | | | | | |
| Reserve EU12 | | | 587.043 | 530.946 | 564.705 | | | | | | | | | |
| Reserve EU15 | | | | | | 511.933 | 465.470 | 431.603 | 408.760 | 392.220 | 381.985 | 352.844 | 315.037 | |

Bemærk:

Kvoten for Østrig var i 1993 627 økopoint og i 1994 2 391 467 økopoint

TABEL 1b: Revideret økopointfordeling

Inklusive Eøs-lande af nedskæring og økopoint i henhold til Rådets forordning 2012/2000

| Land | Fordelingsnøgle (Ture i 1991) | | | | | |
|------------------------|----------------------------------|--------------|------------|------------|------------|-----------|
| | | 1993 - 1999 | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 |
| I | 510.000 | | 3.789.047 | 3.688.365 | 3.401.686 | 3.076.080 |
| D | 482.500 | | 3.548.525 | 3.453.294 | 3.182.073 | 2.898.150 |
| A | 214.800 | | 1.519.487 | 1.476.911 | 1.355.533 | 1.274.152 |
| NL | 123.500 | | 934.373 | 909.981 | 840.560 | 750.500 |
| EII | 60.500 | | 455.768 | 443.800 | 409.792 | 366.994 |
| DK | 40.500 | som i | 306.414 | 298.415 | 275.649 | 246.115 |
| B | 32.500 | Tabel | 240.765 | 239.469 | 216.080 | 195.793 |
| UK | 8.500 | 1A | 64.309 | 62.630 | 57.852 | 51.654 |
| S | 7.500 | | 57.042 | 55.553 | 51.315 | 45.817 |
| F | 5.000 | | 37.829 | 36.841 | 34.031 | 30.385 |
| L | 5.000 | | 37.829 | 36.841 | 34.031 | 30.385 |
| Fin | 4.600 | | 34.986 | 34.072 | 31.473 | 28.101 |
| E | 1.200 | | 9.079 | 8.842 | 8.167 | 7.292 |
| Irl | 1.000 | | 7.566 | 7.368 | 6.806 | 6.077 |
| P | 400 | | 3.026 | 2.947 | 2.722 | 2.431 |
| FL | 21000 | | 159.718 | 155.548 | 143.682 | 128.287 |
| N | 4600 | | 34.986 | 34.072 | 31.473 | 28.101 |
| ISL | 100 | | 761 | 741 | 684 | 611 |
| 96,66% i alt | | | 11.241.510 | 10.945.690 | 10.083.609 | 9.166.925 |
| EU-15 100% i alt | | | 11.630.368 | 11.318.836 | 10.432.232 | 9.483.955 |
| NOx-niveau | | | 48,5% | 47,2% | 43,5% | 39,6% |
| Gennemsnitlig målværdi | | | 7,37 | 7,17 | 6,61 | 6,02 |
| 3,34% EF-reserve | | | 388.858 | 373.146 | 348.623 | 317.030 |

TABEL 2a

Transitture gennem Østrig i alt

| | Ture | | | | | | | Ændring i procent | | | | | | |
|---------------|---------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-------------------|-------|--------|--------|--------|-------|--------|
| | 1993 | 1994 | 1995 | 1996 | 1997 | 1998 (2) | 1999 | 94/93 | 95/94 | 96/95 | 97/96 | 99/97 | 99/93 | |
| I | 435.447 | 501.820 | 535.540 | 570.775 | 560.672 | 561.681 | 601.620 | I | 15,2% | 6,7% | 6,6% | -1,8% | 7,3% | 38,2% |
| D | 379.968 | 421.592 | 493.330 | 505.781 | 516.978 | 495.035 | 574.545 | D | 11,0% | 17,0% | 2,5% | 2,2% | 11,1% | 51,2% |
| A (1) | 132.580 | 148.681 | 147.974 | 155.462 | 158.599 | 198.326 | 250.550 | A | 12,1% | -0,5% | 5,1% | 2,0% | 58,0% | 89,0% |
| NL | 63.267 | 67.419 | 100.783 | 105.731 | 115.959 | 109.035 | 113.162 | NL | 6,6% | 49,5% | 4,9% | 9,7% | -2,4% | 78,9% |
| EII | 17.002 | 16.507 | 45.034 | 46.839 | 41.310 | 50.022 | 53.777 | EII | -2,9% | 172,8% | 4,0% | -11,8% | 30,2% | 216,3% |
| DK | 26.172 | 30.567 | 38.857 | 40.661 | 39.407 | 33.445 | 44.397 | DK | 16,8% | 27,1% | 4,6% | -3,1% | 12,7% | 69,6% |
| B | 15.414 | 15.476 | 20.207 | 23.624 | 35.733 | 36.071 | 44.647 | B | 0,4% | 30,6% | 16,9% | 51,3% | 24,9% | 189,7% |
| UK | 1.684 | 2.566 | 6.104 | 6.504 | 8.259 | n/k | n/k | UK | 52,4% | 137,9% | 6,6% | 27,0% | --- | --- |
| S | --- | --- | 9.817 | 7.054 | 8.604 | n/k | n/k | S | --- | --- | -28,1% | 22,0% | --- | --- |
| F | 3.373 | 4.835 | 6.343 | 4.440 | 7.741 | n/k | n/k | F | 43,3% | 31,2% | -30,0% | 74,3% | --- | --- |
| L | 3.427 | 4.050 | 4.161 | 3.840 | 4.991 | n/k | n/k | L | 18,2% | 2,7% | -7,7% | 30,0% | --- | --- |
| Fin | --- | --- | 2.493 | 4.494 | 4.698 | n/k | n/k | Fin | --- | --- | 80,3% | 4,5% | --- | --- |
| E | n/a | n/a | n/a | n/a | 1.098 | n/k | n/k | E | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Irl | 39 | 52 | 429 | 299 | 496 | n/k | n/k | Irl | 33,3% | 725,0% | -30,3% | 65,9% | --- | --- |
| P | n/a | n/a | n/a | n/a | 422 | n/k | n/k | P | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| I alt: | | | | | | | | I alt: | | | | | | |
| Eur 12 | 983.986 | 1.095.475 | 1.280.430 | 1.315.485 | 1.337.642 | 1.302.338 | 1.445.700 | Eur 12 | 11,3% | 16,9% | 2,7% | 1,7% | 8,1% | 46,9% |
| Eur 15 | --- | --- | 1.440.714 | 1.482.495 | 1.509.543 | 1.509.449 | 1.706.545 | Eur 15 | --- | --- | 2,9% | 1,8% | 13,1% | --- |

Bemærk:
n/a=(not available) Statistikker foreligger ikke. Se fodnote 31 i bilag II
n/k= (not known) Vides ikke. Se punkt 6.1.3 i bilag II
(1)= Østrig anvendte økopointsystemet i 1993 og 1994 før tiltrædelsen
(2)= Se fodnote 8
Statistikker omfatter uautoriserede ture, som er foretaget og transportvirksomheder uden økopoint. Fordeling fremgår af tabel 2b

TABEL 2b

UAUTORISERET TRANSITKØRSEL GENNEM ØSTRIG 1998-2000

| 1998 | | | | 1999 | | | | 2000 (1) | | | |
|-----------------------------|-----------------------|-------|------------------------------|---------------------------|-----------------------|-------|------------------------------|-----------------------------|-----------------------|-------|------------------------------|
| LASTVOGNENS NATIONALITET | UAUTORISEREDE TURE | | TURENES ØKOPOINT VÆRDI | LASTVOGNEN NATIONALITE | UAUTORISEREDE TURE | | TURENES ØKOPOINT VÆRDI | LASTVOGNENS NATIONALITET | UAUTORISEREDE TURE | | TURENES ØKOPOINT VÆRDI |
| | antal | andel | | | antal | andel | | | antal | andel | |
| A | 3778 | 1,9% | 27800 | A | 11372 | 4,5% | 80665 | A | 18761 | 11,4% | 127263 |
| B | 1888 | 5,2% | 13895 | B | 2088 | 4,7% | 14778 | B | 2529 | 7,6% | 17306 |
| D | 33716 | 6,8% | 253789 | D | 30929 | 5,4% | 222457 | D | 24768 | 5,9% | 172091 |
| Dk | 922 | 2,8% | 6697 | Dk | 1870 | 4,2% | 13213 | Dk | 1174 | 4,3% | 8156 |
| EII | 5944 | 11,9% | 86751 | EII | 4020 | 7,5% | 53875 | EII | 2481 | 6,1% | 30831 |
| I | 6541 | 1,2% | 49540 | I | 13891 | 2,3% | 101354 | I | 10701 | 2,3% | 75855 |
| NL | 769 | 0,7% | 6028 | NL | 1209 | 1,1% | 8857 | NL | 968 | 1,1% | 7024 |
| I ALT | 53558 | 3,5% | 444500 | I ALT | 65379 | 3,8% | 495199 | I ALT | 61382 | 7,0% | 438526 |

KILDE

Statistikker hidrørende fra det elektroniske økopointsystem 1998-2000

BEMÆRK

Statistikkerne viser de lastvogne med elektronisk økomærkat, der har kørt i transit gennem Østrig uden at have tilstrækkelige økopoint.

Information oplagret på økomærkatet viser det antal økopoint, der skulle have været betalt for transitkørslen.

(1) Statistikkerne er kun for perioden januar-september.

Tabel 3

Gennemsnitligt antal økopoint, der anvendes pr. transitkørsel

| | ØKOPOINT PR. KØRSEL | | | | | | | | | PROCENTVIS ÆNDRING | | | | | | | | |
|-------------------|---------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|----------|------------|--------------------|--------|--------|--------|--------|--------|-----------|--------|-----------|
| | 1993 | 1994 | 1995 | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 (2) | | 94/93 | 95/94 | 96/95 | 97/96 | 98/97 | 99/98 | 00/99 (2) | 99/93 | 00/93 (2) |
| I | 13,26 | 11,86 | 10,33 | 9,02 | 8,33 | 7,50 | 7,09 | 6,91 | I | -10,6% | -12,9% | -12,7% | -7,6% | -10,0% | -5,5% | -2,5% | -46,5% | -47,9% |
| D | 12,69 | 11,67 | 10,77 | 9,43 | 8,62 | 8,04 | 7,09 | 6,82 | D | -8,0% | -7,7% | -12,4% | -8,6% | -6,7% | -11,8% | -3,8% | -44,1% | -46,3% |
| A (1) | 12,32 | 11,23 | 10,07 | 8,99 | 8,50 | 7,60 | 7,15 | 6,85 | A | -8,8% | -10,3% | -10,7% | -5,5% | -10,6% | -5,9% | -4,2% | -42,0% | -44,4% |
| NL | 12,97 | 12,46 | 11,68 | 10,17 | 9,09 | 8,08 | 7,48 | 7,23 | NL | -3,9% | -6,3% | -12,9% | -10,6% | -11,1% | -7,4% | -3,3% | -42,3% | -44,3% |
| Eil | 15,65 | 15,60 | 15,54 | 15,13 | 14,19 | 13,08 | 10,32 | 9,38 | Eil | -0,3% | -0,4% | -2,6% | -6,2% | -7,8% | -21,1% | -9,1% | -34,1% | -40,1% |
| DK | 13,40 | 12,24 | 10,78 | 8,82 | 8,06 | 7,50 | 7,04 | 6,84 | DK | -8,7% | -11,9% | -18,2% | -8,6% | -6,9% | -6,1% | -2,8% | -47,5% | -49,0% |
| B | 13,81 | 12,84 | 12,20 | 10,09 | 8,47 | 7,67 | 7,11 | 6,95 | B | -7,0% | -5,0% | -17,3% | -16,1% | -9,4% | -7,3% | -2,3% | -48,5% | -49,7% |
| UK | 15,60 | 15,74 | 14,92 | 12,14 | 10,76 | 9,49 | 8,52 | 8,86 | UK | 0,9% | -5,2% | -18,6% | -11,4% | -11,8% | -10,2% | 4,0% | -45,4% | -43,2% |
| S | --- | --- | 11,67 | 9,83 | 8,46 | 8,31 | 7,51 | 7,50 | S | --- | --- | -15,8% | -13,9% | -1,8% | -9,6% | -0,1% | --- | --- |
| F | 13,89 | 12,94 | 11,88 | 10,71 | 9,20 | 8,58 | 7,67 | 7,91 | F | -6,8% | -8,2% | -9,8% | -14,1% | -6,7% | -10,6% | 3,1% | -44,8% | -43,1% |
| L | 10,93 | 10,30 | 9,68 | 8,08 | 7,88 | 7,74 | 7,35 | 8,05 | L | -5,8% | -6,0% | -16,5% | -2,5% | -1,8% | -5,0% | 9,5% | -32,8% | -26,3% |
| Fin | --- | --- | 9,29 | 8,28 | 8,01 | 7,35 | 6,92 | 7,16 | Fin | --- | --- | -10,9% | -3,3% | -8,2% | -5,9% | 3,5% | --- | --- |
| E | n/a | n/a | n/a | n/a | 11,70 | 10,10 | 8,71 | 7,90 | E | n/a | n/a | n/a | n/a | -13,7% | -13,8% | -9,3% | n/a | n/a |
| Irl | 15,28 | 15,42 | 15,22 | 12,18 | 11,42 | 11,04 | 10,30 | --- | Irl | 0,9% | -1,3% | -20,0% | -6,2% | -3,3% | -6,7% | --- | -32,6% | --- |
| P | n/a | n/a | n/a | n/a | 10,84 | 12,33 | 9,31 | 8,20 | P | n/a | n/a | n/a | n/a | 13,7% | -24,5% | -11,9% | n/a | n/a |
| EU-gns. | 13,08 | 11,92 | 10,81 | 9,47 | 8,69 | 7,92 | 7,23 | 7,00 | EU-gn | -8,9% | -9,3% | -12,4% | -8,2% | -8,9% | -8,7% | -3,2% | -44,7% | -46,5% |
| EU-mål | 13,35 | 12,08 | 10,89 | 9,88 | 8,98 | 8,33 | 7,88 | 7,57 | | | | | | | | | | |
| % Bedre end målet | 2,0% | 1,3% | 0,7% | 4,1% | 3,2% | 4,9% | 8,2% | 7,5% | | | | | | | | | | |

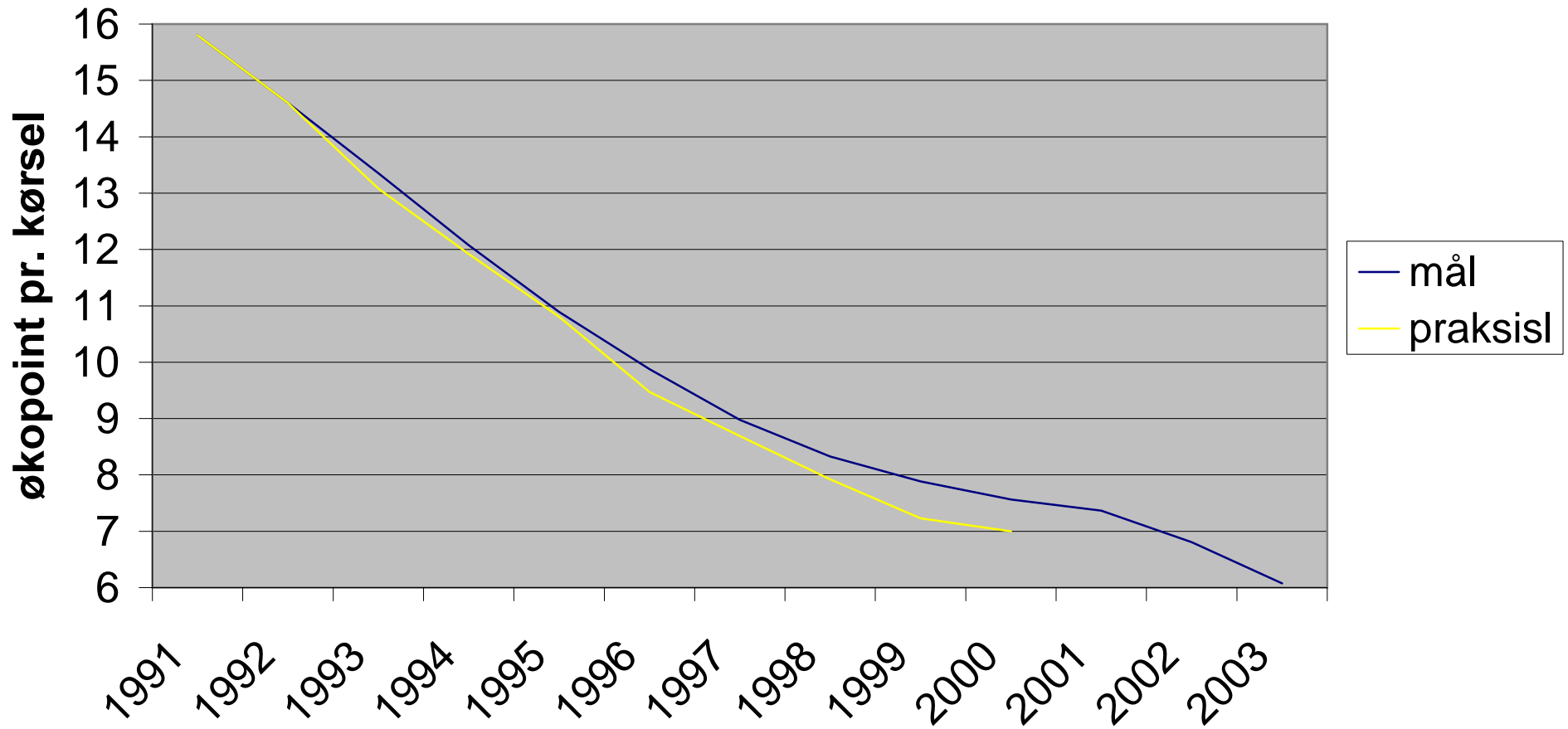
NOTER: n/a = Statistikker foreligger ikke. Se fodnote 31 i bilag II til teksten.

(1) = Østrig anvendte økopointsystemet i 1993 og 1994 inden EU-tiltrædelsen.

(2) = Data for 2000 på grundlag af foreløbige statistikker for perioden januar-juni.

Disse statistikker bygger udelukkende på antallet af økopoint pr. kørsel. Uautoriseret kørsel, hvor der er betalt 0 økopoint, er ikke medregnet.

Gennemsnitligt økopointforbrug 1991-2003



TABEL 4

Økopointforbrug pr. medlemsstat

| | 1993 | 1994 | 1995 | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 |
|--------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| BELGIEN | | | | | | | |
| National tildeling | 434.006 | 392.531 | 354.019 | 320.938 | 291.806 | 270.575 | 256.256 |
| Ekstra modtagne økopoint | -110.000 | -100.000 | -30.000 | -10.000 | 28.600 | 0 | 38.406 |
| Økopointforbrug | 212.830 | 198.738 | 246.550 | 238.470 | 302.768 | 241.780 | 302.495 |
| DANMARK | | | | | | | |
| National tildeling | 540.839 | 489.154 | 441.162 | 399.938 | 363.635 | 337.178 | 319.335 |
| Ekstra modtagne økopoint | -50.578 | 0 | 15.000 | 20.000 | 0 | 0 | 0 |
| Økopointforbrug | 350.793 | 374.094 | 418.808 | 358.690 | 317.550 | 225.250 | 299.235 |
| TYSKLAND | | | | | | | |
| National tildeling | 6.443.324 | 5.827.579 | 5.255.817 | 4.764.688 | 4.332.200 | 4.016.998 | 3.804.420 |
| Ekstra modtagne økopoint | -663.658 | -200.000 | 331.000 | 100.000 | 221.100 | 0 | 197.847 |
| Økopointforbrug | 4.821.539 | 4.919.037 | 5.314.623 | 4.767.712 | 4.458.443 | 3.412.355 | 3.852.690 |
| GRÆKENLAND | | | | | | | |
| National tildeling | 807.919 | 730.712 | 659.020 | 597.438 | 543.209 | 503.686 | 477.031 |
| Ekstra modtagne økopoint | -202.781 | -235.615 | 142.574 | 186.683 | 103.600 | 60.000 | 37.298 |
| Økopointforbrug | 266.007 | 257.542 | 699.928 | 708.886 | 586.147 | 527.924 | 513.568 |
| SPANIEN | | | | | | | |
| National tildeling | 16.025 | 14.993 | 13.071 | 11.850 | 10.774 | 9.990 | 9.462 |
| Ekstra modtagne økopoint | 0 | 0 | 10.000 | 8.500 | 14.000 | 7.000 | 6.000 |
| Økopointforbrug | n/a | n/a | n/a | n/a | n/a | n/k | n/k |
| FRANKRIG | | | | | | | |
| National tildeling | 66.770 | 60.389 | 54.464 | 49.375 | 44.893 | 41.627 | 39.424 |
| Ekstra modtagne økopoint | -17.000 | 0 | 25.705 | 8.000 | 8.000 | 15.000 | 18.000 |
| Økopointforbrug | 46.861 | 62.575 | 75.379 | 47.544 | 71.191 | n/k | n/k |
| IRLAND | | | | | | | |
| National tildeling | 13.354 | 12.078 | 10.893 | 9.875 | 8.979 | 8.325 | 7.885 |
| Ekstra modtagne økopoint | -12.700 | -10.000 | -1.600 | -4.500 | 0 | -2.000 | -3.300 |
| Økopointforbrug | 596 | 802 | 6.531 | 3.641 | 5.662 | n/k | n/k |
| ITALIEN | | | | | | | |
| National tildeling | 6.810.560 | 6.159.721 | 5.555.371 | 5.036.250 | 4.579.113 | 4.245.946 | 4.021.252 |
| Ekstra modtagne økopoint | -97.194 | 306.755 | 251.000 | 266.552 | 301.730 | 47.648 | 120.232 |
| Økopointforbrug | 5.775.582 | 5.949.522 | 5.533.606 | 5.145.608 | 4.671.946 | 3.851.349 | 4.168.343 |

NOTER:

n/a = Statistikker foreligger ikke. Se fodnote 31 i bilag II til teksten.

Negative værdier i tabellen viser antallet af økopoint, som er leveret tilbage til EU-reserven.

n/k = Ikke kendt. Se afsnit 6.1.3 i bilag II til teksten.

Det samlede økopointforbrug kan overstige tildelingen af økopoint:

Se forklaringen i fodnote 30 i bilag II.

TABEL 4 forts.

Økopointforbrug pr. medlemsstat

| | 1993 | 1994 | 1995 | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 |
|--------------------------------------|-----------|-----------|------------|------------|------------|------------|------------|
| LUXEMBOURG | | | | | | | |
| National tildeling | 66.770 | 60.389 | 54.464 | 49.375 | 44.893 | 41.627 | 39.424 |
| Ekstra modtagne økopoint | 0 | 0 | 5.000 | 0 | 5.000 | 2.000 | 1.000 |
| Økopointforbrug | 37.465 | 41.711 | 40.280 | 31.016 | 39.331 | n/k | n/k |
| NEDERLANDENE | | | | | | | |
| National tildeling | 1.649.224 | 1.491.619 | 1.345.271 | 1.219.563 | 1.108.864 | 1.028.185 | 973.774 |
| Ekstra modtagne økopoint | -300.000 | -115.000 | -20.000 | -10.000 | 0 | 0 | -20.000 |
| Økopointforbrug | 820.631 | 839.705 | 1.177.033 | 1.075.147 | 1.053.714 | 809.638 | 837.402 |
| ØSTRIG | | | | | | | |
| National tildeling | | | 2.352.108 | 2.132.316 | 1.938.767 | 1.797.706 | 1.702.572 |
| Ekstra modtagne økopoint | | | -180.574 | -266.000 | -251.731 | -60.000 | 0 |
| Økopointforbrug | | | 1.489.931 | 1.398.163 | 1.347.938 | 1.366.979 | 1.711.041 |
| PORTUGAL | | | | | | | |
| National tildeling | 5.342 | 4.831 | 4.357 | 3.950 | 3.591 | 3.330 | 3.154 |
| Ekstra modtagne økopoint | -3.774 | -1.405 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Økopointforbrug | n/a | n/a | n/a | n/a | n/a | n/k | n/k |
| FINLAND | | | | | | | |
| National tildeling | --- | --- | 50.371 | 45.664 | 41.519 | 38.498 | 36.461 |
| Ekstra modtagne økopoint | --- | --- | -6.000 | 0 | 3.000 | 3.000 | 1.000 |
| Økopointforbrug | --- | --- | 23.164 | 37.211 | 37.631 | n/k | n/k |
| SVERIGE | | | | | | | |
| National tildeling | --- | --- | 82.127 | 74.452 | 67.694 | 62.769 | 59.447 |
| Ekstra modtagne økopoint | --- | --- | 30.000 | 10.000 | 16.000 | 20.000 | 16.000 |
| Økopointforbrug | --- | --- | 114.528 | 69.634 | 72.820 | n/k | n/k |
| DET FORENEDE KONGERIG | | | | | | | |
| National tildeling | 113.509 | 102.662 | 9.590 | 83.938 | 76.319 | 70.766 | 67.021 |
| Ekstra modtagne økopoint | -62.407 | -25.000 | 20.000 | 5.000 | 12.000 | 2.000 | 0 |
| Økopointforbrug | 26.270 | 40.385 | 91.076 | 78.935 | 88.852 | n/k | n/k |
| E.U.15 | | | | | | | |
| National tildeling (96,66% af total) | | | 16.325.105 | 14.799.610 | 13.456.256 | 12.477.206 | 11.816.918 |
| Økopoint returneret til EU-reserven | | | 238.174 | 290.500 | 251.731 | 62.000 | 23.200 |
| Økopoint fordelt fra EU-reserven | | | 830.279 | 608.800 | 713.030 | 156.678 | 435.783 |
| Økopointforbrug | | | 15.576.061 | 14.036.529 | 13.114.506 | 10.642.172 | 11.867.418 |

MILJØPROFIL FOR LASTVOGNE I TRANSIT GENNEM ØSTRIG

Tabel 5a
Økopointforbrug pr. lastvogn

| Økopoint- forbrug | ANTAL KØRSLER | | | | | | | Økopoint- forbrug | Andel af kørsler | | | | | | |
|----------------------|---------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|----------------------|------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| | 1993 | 1994 | 1995 | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 | | 1993 | 1994 | 1995 | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 |
| <=5 | 711 | 1.454 | 2.346 | 2.313 | 2.643 | 54.637 | 66.306 | <=5 | 0,1% | 0,1% | 0,2% | 0,2% | 0,2% | 3,8% | 3,9% |
| 6 | 506 | 983 | 6.718 | 47.971 | 97.916 | 140.966 | 255.713 | 6 | 0,0% | 0,1% | 0,5% | 3,2% | 6,5% | 9,9% | 15,0% |
| 7 | 5.222 | 30.119 | 128.680 | 345.704 | 562.272 | 716.607 | 1.010.932 | 7 | 0,5% | 2,4% | 8,9% | 23,3% | 37,4% | 50,3% | 59,2% |
| 8 | 213.939 | 395.149 | 578.304 | 614.316 | 513.934 | 371.692 | 298.404 | 8 | 19,2% | 31,8% | 40,1% | 41,4% | 34,1% | 26,1% | 17,5% |
| 9 | 105.553 | 149.571 | 140.771 | 111.274 | 83.891 | 46.862 | 29.344 | 9 | 9,5% | 12,0% | 9,8% | 7,5% | 5,6% | 3,3% | 1,7% |
| 10 | 53.135 | 18.829 | 21.596 | 16.607 | 14.521 | 4.987 | 1.804 | 10 | 4,8% | 1,5% | 1,3% | 1,5% | 1,1% | 1,0% | 0,1% |
| 11 | 10.637 | 12.619 | 12.157 | 7.164 | 3.926 | 2.473 | 1.283 | 11 | 1,0% | 1,0% | 0,8% | 0,5% | 0,3% | 0,2% | 0,1% |
| 12 | 72.007 | 77.339 | 67.913 | 38.399 | 22.295 | 10.327 | 6.420 | 12 | 6,4% | 6,2% | 4,7% | 2,6% | 1,5% | 0,7% | 0,4% |
| 13 | 25.920 | 25.093 | 20.653 | 11.117 | 6.770 | 3.417 | 2.079 | 13 | 2,3% | 2,0% | 1,4% | 0,7% | 0,4% | 0,2% | 0,1% |
| 14 | 53.540 | 50.624 | 40.678 | 23.305 | 12.711 | 4.471 | 2.250 | 14 | 4,8% | 4,1% | 2,8% | 1,6% | 0,8% | 0,3% | 0,1% |
| 15 | 7.856 | 8.185 | 7.100 | 4.707 | 2.504 | 1.120 | 742 | 15 | 0,7% | 0,7% | 0,5% | 0,3% | 0,2% | 0,1% | 0,0% |
| 16 | 567.540 | 474.191 | 413.798 | 259.618 | 182.804 | 67.114 | 31.159 | 16 | 50,8% | 38,1% | 28,7% | 17,5% | 12,1% | 4,7% | 1,8% |
| | | | | 1.506.187 | | | | | | | | | | | |
| kørsler i alt: | 1.116.566 | 1.244.156 | 1.440.714 | 1.482.495 | 1.504.967 | 1.424.673 | 1.706.436 | | | | | | | | |
| | | | | -1220,00 | | | | | | | | | | | |

NOTE Statistikker for 1993 og 1994 omfatter EU 12 + Østrig; fra 1995 omfatter statistikkerne EU 15.

Tabel 5b
Andel af lastvogne, der opfylder EU-standarde

| Europæisk Standard | 1993 | | 1994 | | 1995 | | 1996 | | 1997 | | 1998 | | 1999 | |
|-----------------------|---------------|-------|---------------|-------|---------------|-------|---------------|-------|---------------|-------|---------------|-------|---------------|-------|
| | Antal kørsler | % | Antal kørsler | % | Antal kørsler | % | Antal kørsler | % | Antal kørsler | % | Antal kørsler | % | Antal kørsler | % |
| Opfylder ikke | | | | | | | | | | | | | | |
| EURO 0 | 567.540 | 50,8% | 474.191 | 38,1% | 413.798 | 28,7% | 259.618 | 17,5% | 182.804 | 12,1% | 67.114 | 4,7% | 31.159 | 1,8% |
| EURO 0 | 549.026 | 49,2% | 769.965 | 61,9% | 1.026.916 | 71,3% | 1.222.877 | 82,5% | 1.322.163 | 87,9% | 1.357.559 | 95,3% | 1.675.277 | 98,2% |
| EURO 1 | 325.931 | 29,2% | 577.276 | 46,4% | 856.819 | 59,5% | 1.121.578 | 75,7% | 1.260.656 | 83,8% | 1.330.764 | 93,4% | 1.660.699 | 97,3% |
| EURO 2 | 6.439 | 0,6% | 32.556 | 2,6% | 137.744 | 9,6% | 395.988 | 26,7% | 662.831 | 44,0% | 912.210 | 64,0% | 1.332.951 | 78,1% |
| EURO 3 | 711 | 0,1% | 1.454 | 0,1% | 2.346 | 0,2% | 2.313 | 0,2% | 2.643 | 0,2% | 54.637 | 3,8% | 66.306 | 3,9% |
| I ALT: | 1.116.566 | | 1.244.156 | | 1.440.714 | | 1.482.495 | | 1.504.967 | | 1.424.673 | | 1.706.436 | |

NOTER: Statistikker for 1993 og 1994 omfatter EU 12 + Østrig; fra 1995 omfatter statistikkerne EU 15.
Euro 0 = 15 økopoint eller derunder, Euro 1 = 9 økopoint eller derunder, Euro 2 = 7 økopoint eller derunder, Euro 3 = 5 økopoint eller derunder.

TABEL 6
TRAFIKSTRØMME GENNEM DE VIGTIGSTE TRANSITKORRIDORER I ØSTRIG 1997 OG 1999

| LASTVOGNE NATIONALITE | ANTAL LASTVOGNE PR. KORRIDOR | | | | | | | | | | | | | |
|--------------------------|------------------------------|----------------|---------|----------------|--------|---------------|---------|----------------|------------|---------------|---------|----------------|-----------|------------------|
| | BRENNER | | TAUERN | | PYHRN | | DONAU | | PONTEBANNA | | ANDRE | | I ALT | |
| | 1997 | 1999 | 1997 | 1999 | 1997 | 1999 | 1997 | 1999 | 1997 | 1999 | 1997 | 1999 | 1997 | 1999 |
| A | 84.455 | 116.581 | 13.406 | 22.635 | 4.999 | 4.527 | 9.529 | 16.019 | 1.751 | 2.073 | 44.459 | 86.191 | 158.599 | 248.026 |
| B | 22.443 | 28.459 | 3.022 | 3.852 | 597 | 570 | 5.636 | 5.585 | 82 | 33 | 3.953 | 5.918 | 35.733 | 44.417 |
| D | 290.941 | 318.901 | 43.933 | 44.460 | 11.181 | 9.264 | 55.828 | 58.125 | 788 | 811 | 114.307 | 134.390 | 516.978 | 565.951 |
| Dk | 29.847 | 27.772 | 3.903 | 3.265 | 437 | 243 | 1.839 | 1.053 | 48 | 63 | 3.333 | 2.419 | 39.407 | 34.815 |
| Eil | 5.329 | 15.425 | 24.821 | 27.485 | 222 | 50 | 3.279 | 1.957 | 2.539 | 2.622 | 5.120 | 6.067 | 41.310 | 53.606 |
| I | 405.976 | 433.976 | 35.450 | 37.634 | 391 | 168 | 608 | 286 | 32.681 | 30.120 | 85.566 | 99.311 | 560.672 | 601.495 |
| NL | 50.300 | 57.322 | 9.800 | 7.970 | 7.517 | 5.012 | 35.100 | 28.473 | 349 | 380 | 12.893 | 9.945 | 115.959 | 109.102 |
| EU15 | 907.215 | 998.437 | 137.809 | 147.301 | 27.417 | 19.833 | 122.468 | 111.497 | 39.608 | 36.101 | 275.026 | 344.242 | 1.509.543 | 1.657.411 |

| KORRIDORER | LASTVOGNEFORDDELING PÅ KORRIDORERNE | | | | | | | | | |
|------------|-------------------------------------|---------|--------|-------|--------|-------|--------|--------|--------|--|
| | % 1997 | | % 1999 | | I 1999 | | | | | |
| | | | A | B | D | Dk | Eil | I | NL | |
| BRENNER | 60,10% | 60,24% | 11,68% | 2,85% | 31,94% | 2,78% | 1,54% | 43,47% | 5,74% | |
| TAUERN | 9,13% | 8,89% | 15,37% | 2,62% | 30,18% | 2,22% | 18,66% | 25,55% | 5,41% | |
| PYHRN | 1,82% | 1,20% | 22,83% | 2,87% | 46,71% | 1,23% | 0,25% | 0,85% | 25,27% | |
| DONAU | 8,11% | 6,73% | 14,37% | 5,01% | 52,13% | 0,94% | 1,76% | 0,26% | 25,54% | |
| PONTEBANNA | 2,62% | 2,18% | 5,74% | 0,09% | 2,25% | 0,17% | 7,26% | 83,43% | 1,05% | |
| ANDRE | 18,22% | 20,77% | 25,04% | 1,72% | 39,04% | 0,70% | 1,76% | 28,85% | 2,89% | |
| I ALT | 100,00% | 100,00% | 14,96% | 2,68% | 34,15% | 2,10% | 3,23% | 36,29% | 6,58% | |

KILDE:

Statistikker fra det elektroniske økopoints-system.

NOTER:

BRENNER = kørsler mellem Italien og Tyskland via Brenner-dalen.

PYHRN = kørsler mellem Tyskland og Slovenien via Pyhrn-dalen.

TAUERN = kørsler mellem Tyskland og Italien/Slovenien via Tauern-dalen.

DONAU = kørsler mellem Tyskland og Den Tjekkiske/Slovakiske Republik/Ungarn via Donau-sletten.

PONTEBANNA = kørsler mellem Den Tjekkiske/Slovakiske Republik/Ungarn og Italien/Slovenien.

ANDRE = andre forbindelser, navnlig kørsler mellem Tyskland og Schweiz.

JERNBANEGODS I TRANSIT GENNEM ØSTRIG 1991 - 1999

TABEL 7a - Samlet mængde gods, der føres i transit gennem Østrig

i mio. ton

| | 1991 | 1992 | 1993 | 1994 | 1995 | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 | % ÆNDRING |
|--------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-----------|
| | | | | | | | | | | 1999/1991 |
| Konventionel jernbanetransport | 8,04 | 7,37 | 6,19 | 7,62 | 8,96 | 8,41 | 8,81 | 9,82 | 9,58 | 19,15% |
| Uledsaget kombineret transport | 3,86 | 3,58 | 3,86 | 4,51 | 4,77 | 5,11 | 4,92 | 5,04 | 5,06 | 31,09% |
| "Rollende Landstrasse" | 5,15 | 5,24 | 5,10 | 6,09 | 6,08 | 7,32 | 7,55 | 8,02 | 8,49 | 64,85% |
| I ALT | 17,05 | 16,19 | 15,15 | 18,22 | 19,81 | 20,84 | 21,28 | 22,88 | 23,13 | 35,66% |

TABEL 7b - De vigtigste oprindelsessteder/destinationssteder for jernbanegods, der transiterer Østrig

i mio. ton (1)

| Fra - til | 1991 | 1992 | 1993 | 1994 | 1995 | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 | % ÆNDRING |
|------------------------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|-----------|
| | | | | | | | | | | 1999/1991 |
| Tyskland - Italien | 3,80 | 3,52 | 3,10 | 3,73 | 3,87 | 3,72 | 3,77 | 4,17 | 3,91 | 2,89% |
| Italien - Tyskland | 1,92 | 2,02 | 1,75 | 2,24 | 2,24 | 2,14 | 2,20 | 2,13 | 2,16 | 12,50% |
| Ungarn - Tyskland | 0,30 | 0,24 | 0,22 | 0,38 | 0,38 | 0,64 | 0,61 | 0,89 | 0,96 | 220,00% |
| Tyskland - Ungarn | 0,25 | 0,18 | 0,21 | 0,35 | 0,35 | 0,43 | 0,64 | 0,88 | 0,88 | 252,00% |
| Den Tjekkiske Republik - Slovenien | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,72 | 0,63 | 0,64 | 0,87 | positiv |
| Sverige - Italien | 0,37 | 0,37 | 0,45 | 0,49 | 0,49 | 0,44 | 0,41 | 0,43 | 0,41 | 10,81% |
| Italien - Polen | 0,09 | 0,08 | 0,21 | 0,23 | 0,23 | 0,39 | 0,50 | 0,49 | 0,41 | 355,56% |
| Ungarn - Italien | 0,46 | 0,40 | 0,38 | 0,51 | 0,51 | 0,31 | 0,51 | 0,40 | 0,39 | -15,22% |
| Tyskland - Slovenien | 0,00 | 0,00 | 0,26 | 0,33 | 0,33 | 0,36 | 0,35 | 0,29 | 0,33 | positiv |
| Danmark - Italien | 0,17 | 0,16 | 0,15 | 0,16 | 0,16 | 0,17 | 0,15 | 0,12 | 0,13 | -23,53% |

KILDE: Officielle østrigske statistikker

NOTER:

(1) = omfatter ikke "Rollende Landstrasse".

TABEL 8

YDERLIGERE JERNBANEKAPACITET I ØSTRIG

Forpligtelser i henhold til artikel 6 og bilag 3 til protokol 9

| KORRIDOR | YDERLIGERE DAGLIG JERNBANEKAPACITET | | YDERLIGERE ÅRLIG KAPACITET (b) | MAKSIMUM VÆGTBEGRÆNSNING PR. TOG PR. AKSE (i ton) | YDERLIGERE ÅRLIG GODSKAPACITET TIL RÅDIGHED - NETTOVÆGT (i mio. ton) |
|-----------------------|-------------------------------------|---------------------|-----------------------------------|--|---|
| | Lovet i 1995 | Til rådighed i 2000 | | | |
| Brenner-aksen | 120 | 120 | 36000 | 1650 | 36 |
| Tauern-aksen | 54 | 40 | 12000 | 1450 | 10,5 |
| Phyrn-/Schober-aksen | 93 | 20 | 6000 | 1350 | 4,8 |
| Donau-aksen | 0 | 10 | 3000 | 2000 | 3 |
| Budapest-Wien | 40 | 40 | 12000 | 2000 | 18 |
| Bratislava-Wien | 80 | 80 | 24000 | 2000 | 36 |
| Prag-Wien | 0 (a) | 50 | 15000 | 2000 | 22,5 |
| Pontebba via Tarvisio | 30 | 30 | 9000 | 1450 | 7 |

KILDE: De østrigske jernbaner

BEMÆRK

(a) = På Prag-Wien-aksen fandtes allerede en yderligere kapacitet på 50 to om dagen i 1995.

(b) = Daglig kapacitet til rådighed i 2000 multipliceret med 300 dage.

TABEL 9

**Gennemsnitlig NOx-emission pr. Køretøj i Brenner-dalen
1980-2010**

| | i g/km | | | | | |
|------|--------|-------------|--------|-----------|-------------------|-------------------------------|
| | biler | motorcykler | busser | varevogne | enkelte lastvogne | leddelte lastvogne og vogntog |
| 1980 | 2,21 | 0,28 | 23,34 | 3,16 | 13,70 | 26,63 |
| 1981 | 2,28 | 0,29 | 23,50 | 3,10 | 13,78 | 26,64 |
| 1982 | 2,34 | 0,30 | 23,66 | 0,03 | 13,76 | 26,65 |
| 1983 | 2,34 | 0,30 | 23,79 | 2,96 | 13,81 | 26,66 |
| 1984 | 2,33 | 0,31 | 23,84 | 2,89 | 13,91 | 26,69 |
| 1985 | 2,27 | 0,31 | 23,88 | 2,78 | 13,96 | 26,73 |
| 1986 | 2,08 | 0,32 | 23,88 | 2,61 | 14,07 | 26,73 |
| 1987 | 1,81 | 0,32 | 23,90 | 2,40 | 14,17 | 26,72 |
| 1988 | 1,54 | 0,35 | 23,89 | 2,22 | 14,29 | 26,71 |
| 1989 | 1,33 | 0,36 | 23,92 | 2,08 | 14,35 | 26,71 |
| 1990 | 1,17 | 0,38 | 23,94 | 1,96 | 14,50 | 26,63 |
| 1991 | 1,04 | 0,39 | 23,95 | 1,86 | 14,60 | 26,54 |
| 1992 | 0,92 | 0,41 | 23,62 | 1,76 | 14,50 | 25,92 |
| 1993 | 0,84 | 0,42 | 23,59 | 1,68 | 14,18 | 24,91 |
| 1994 | 0,79 | 0,43 | 23,03 | 1,63 | 13,83 | 23,91 |
| 1995 | 0,74 | 0,44 | 22,33 | 1,55 | 13,40 | 23,04 |
| 1996 | 0,67 | 0,45 | 21,38 | 1,48 | 12,77 | 21,75 |
| 1997 | 0,61 | 0,45 | 20,48 | 1,42 | 12,19 | 20,61 |
| 1998 | 0,55 | 0,46 | 19,64 | 1,36 | 11,65 | 19,60 |
| 1999 | 0,51 | 0,46 | 18,88 | 1,27 | 11,17 | 18,74 |
| 2000 | 0,48 | 0,47 | 18,21 | 1,19 | 10,73 | 18,03 |
| 2001 | 0,44 | 0,47 | 16,60 | 1,11 | 9,94 | 16,62 |
| 2002 | 0,41 | 0,48 | 15,66 | 1,03 | 9,37 | 15,55 |
| 2003 | 0,39 | 0,48 | 14,81 | 0,96 | 8,86 | 14,60 |
| 2004 | 0,36 | 0,48 | 14,05 | 0,89 | 8,40 | 13,80 |
| 2005 | 0,35 | 0,48 | 13,38 | 0,83 | 7,99 | 13,12 |
| 2006 | 0,32 | 0,49 | 12,27 | 0,75 | 7,24 | 11,71 |
| 2007 | 0,29 | 0,49 | 11,27 | 0,68 | 6,55 | 10,40 |
| 2008 | 0,26 | 0,49 | 10,31 | 0,62 | 5,92 | 9,25 |
| 2009 | 0,24 | 0,49 | 9,42 | 0,56 | 5,35 | 8,24 |
| 2010 | 0,22 | 0,49 | 8,60 | 0,52 | 4,86 | 7,41 |

BEMÆRK:

Emissionerne er målt ved motorvej A13 Innsbruck-Brenner ved Plön

KILDE:

Det østrigske miljøministerium, fra rapporten "Entwicklung der NOx Emissionen am Brennerkorridor" udarbejdet af Tyrols regionalregering, august 2000

TABEL 10**Gennemsnitlig NOx-emission pr. Køretøj i Inn-dalen
1980-2010**

| | i g/km | | | | | |
|------|--------|-------------|--------|-----------|-------------------|-------------------------------|
| | biler | motorcykler | busser | varevogne | enkelte lastvogne | leddelte lastvogne og vogntog |
| 1980 | 3,11 | 0,36 | 14,82 | 3,78 | 8,71 | 14,84 |
| 1981 | 3,25 | 0,37 | 14,90 | 3,68 | 8,75 | 14,85 |
| 1982 | 3,37 | 0,38 | 14,98 | 3,57 | 8,75 | 14,85 |
| 1983 | 3,35 | 0,39 | 15,04 | 3,47 | 8,79 | 14,86 |
| 1984 | 3,32 | 0,40 | 15,07 | 3,36 | 8,84 | 14,87 |
| 1985 | 3,22 | 0,41 | 15,09 | 3,21 | 8,87 | 14,89 |
| 1986 | 2,94 | 0,42 | 15,08 | 2,99 | 8,94 | 14,89 |
| 1987 | 2,55 | 0,43 | 15,09 | 2,73 | 8,99 | 14,89 |
| 1988 | 2,19 | 0,45 | 15,09 | 2,50 | 9,05 | 14,88 |
| 1989 | 1,90 | 0,47 | 15,10 | 2,34 | 9,09 | 14,88 |
| 1990 | 1,68 | 0,48 | 15,12 | 2,17 | 9,18 | 14,84 |
| 1991 | 1,50 | 0,50 | 15,12 | 2,05 | 8,23 | 14,79 |
| 1992 | 1,33 | 0,51 | 14,92 | 1,93 | 9,16 | 14,45 |
| 1993 | 1,22 | 0,52 | 14,90 | 1,83 | 8,96 | 13,89 |
| 1994 | 1,14 | 0,53 | 14,54 | 1,76 | 8,74 | 13,34 |
| 1995 | 1,07 | 0,54 | 14,11 | 1,67 | 8,47 | 12,86 |
| 1996 | 0,97 | 0,55 | 13,50 | 1,59 | 8,08 | 12,14 |
| 1997 | 0,88 | 0,55 | 12,94 | 1,51 | 7,72 | 11,51 |
| 1998 | 0,80 | 0,56 | 12,41 | 1,44 | 7,38 | 10,94 |
| 1999 | 0,73 | 0,57 | 11,93 | 1,35 | 7,08 | 10,46 |
| 2000 | 0,68 | 0,57 | 11,50 | 1,25 | 6,80 | 10,07 |
| 2001 | 0,63 | 0,57 | 10,49 | 1,17 | 6,31 | 9,28 |
| 2002 | 0,58 | 0,58 | 9,89 | 1,09 | 5,94 | 8,68 |
| 2003 | 0,54 | 0,58 | 9,35 | 1,01 | 5,62 | 8,16 |
| 2004 | 0,51 | 0,58 | 8,88 | 0,94 | 5,33 | 7,71 |
| 2005 | 0,48 | 0,58 | 8,45 | 0,87 | 5,08 | 7,33 |
| 2006 | 0,43 | 0,58 | 7,75 | 0,79 | 4,60 | 6,54 |
| 2007 | 0,40 | 0,59 | 7,12 | 0,72 | 4,16 | 5,81 |
| 2008 | 0,36 | 0,59 | 6,51 | 0,65 | 3,77 | 5,17 |
| 2009 | 0,33 | 0,59 | 5,95 | 0,60 | 3,40 | 4,61 |
| 2010 | 0,30 | 0,59 | 5,43 | 0,55 | 3,10 | 4,14 |

BEMÆRK:

Emissionerne er målt ved motorvej A12 Innsbruck-Kufstein ved Vomp

KILDE:

Det østrigske miljøministerium, fra rapporten "Entwicklung der NOx Emissionen am Brennerkorridor" udarbejdet af Tyrols regionalregering, august 2000

TABEL 11

**Relative NOx-emissioner pr. Køretøj i Brenner-dalen
1980-2010 (basisår 2000 = 1,00)**

| | biler | motorcykler | busser | varevogne | enkelte lastvogne | leddelte lastvogne og vogntog |
|-------------|--------------|--------------------|---------------|------------------|--------------------------|--------------------------------------|
| 1980 | 4,60 | 0,60 | 1,28 | 2,66 | 1,28 | 1,48 |
| 1981 | 4,75 | 0,62 | 1,29 | 2,61 | 1,28 | 1,48 |
| 1982 | 4,88 | 0,64 | 1,30 | 0,03 | 1,28 | 1,48 |
| 1983 | 4,88 | 0,64 | 1,31 | 2,49 | 1,29 | 1,48 |
| 1984 | 4,85 | 0,66 | 1,31 | 2,43 | 1,30 | 1,48 |
| 1985 | 4,73 | 0,66 | 1,31 | 2,34 | 1,30 | 1,48 |
| 1986 | 4,33 | 0,68 | 1,31 | 2,19 | 1,31 | 1,48 |
| 1987 | 3,77 | 0,68 | 1,31 | 2,02 | 1,32 | 1,48 |
| 1988 | 3,21 | 0,74 | 1,31 | 1,87 | 1,33 | 1,48 |
| 1989 | 2,77 | 0,77 | 1,31 | 1,75 | 1,34 | 1,48 |
| 1990 | 2,44 | 0,81 | 1,31 | 1,65 | 1,35 | 1,48 |
| 1991 | 2,17 | 0,83 | 1,32 | 1,56 | 1,36 | 1,47 |
| 1992 | 1,92 | 0,87 | 1,30 | 1,48 | 1,35 | 1,44 |
| 1993 | 1,75 | 0,89 | 1,30 | 1,41 | 1,32 | 1,38 |
| 1994 | 1,65 | 0,91 | 1,26 | 1,37 | 1,29 | 1,33 |
| 1995 | 1,54 | 0,94 | 1,23 | 1,30 | 1,25 | 1,28 |
| 1996 | 1,40 | 0,96 | 1,17 | 1,24 | 1,19 | 1,21 |
| 1997 | 1,27 | 0,96 | 1,12 | 1,19 | 1,14 | 1,14 |
| 1998 | 1,15 | 0,98 | 1,08 | 1,14 | 1,09 | 1,09 |
| 1999 | 1,06 | 0,98 | 1,04 | 1,07 | 1,04 | 1,04 |
| 2000 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 |
| 2001 | 0,92 | 1,00 | 0,91 | 0,93 | 0,93 | 0,92 |
| 2002 | 0,85 | 1,02 | 0,86 | 0,87 | 0,87 | 0,86 |
| 2003 | 0,81 | 1,02 | 0,81 | 0,81 | 0,83 | 0,81 |
| 2004 | 0,75 | 1,02 | 0,77 | 0,75 | 0,78 | 0,77 |
| 2005 | 0,73 | 1,02 | 0,73 | 0,70 | 0,74 | 0,73 |
| 2006 | 0,67 | 1,04 | 0,67 | 0,63 | 0,67 | 0,65 |
| 2007 | 0,60 | 1,04 | 0,62 | 0,57 | 0,61 | 0,58 |
| 2008 | 0,54 | 1,04 | 0,57 | 0,52 | 0,55 | 0,51 |
| 2009 | 0,50 | 1,04 | 0,52 | 0,47 | 0,50 | 0,46 |
| 2010 | 0,46 | 1,04 | 0,47 | 0,44 | 0,45 | 0,41 |

BEMÆRK:

Emissionerne er målt ved motorvej A13 Innsbruck-Brenner ved Plön

KILDE:

Det østrigske miljøministerium, fra rapporten "Entwicklung der NOx Emissionen am Brennerkorridor" udarbejdet af Tyrols regionalregering, august 2000

TABEL 12**Relative NOx-emissioner pr. Køretøj i Inn-dalen
1980-2010 (basisår 2000 = 1,00)**

| | biler | motorcykler | busser | varevogne | enkelte lastvogne | leddelte lastvogne og vogntog |
|------|--------------|--------------------|---------------|------------------|--------------------------|--------------------------------------|
| 1980 | 4,57 | 0,63 | 1,29 | 3,02 | 1,28 | 1,47 |
| 1981 | 4,78 | 0,65 | 1,30 | 2,94 | 1,29 | 1,47 |
| 1982 | 4,96 | 0,67 | 1,30 | 2,86 | 1,29 | 1,47 |
| 1983 | 4,93 | 0,68 | 1,31 | 2,78 | 1,29 | 1,48 |
| 1984 | 4,88 | 0,70 | 1,31 | 2,69 | 1,30 | 1,48 |
| 1985 | 4,74 | 0,72 | 1,31 | 2,57 | 1,30 | 1,48 |
| 1986 | 4,32 | 0,74 | 1,31 | 2,39 | 1,31 | 1,48 |
| 1987 | 3,75 | 0,75 | 1,31 | 2,18 | 1,32 | 1,48 |
| 1988 | 3,22 | 0,79 | 1,31 | 2,00 | 1,33 | 1,48 |
| 1989 | 2,79 | 0,82 | 1,31 | 1,87 | 1,34 | 1,48 |
| 1990 | 2,47 | 0,84 | 1,31 | 1,74 | 1,35 | 1,47 |
| 1991 | 2,21 | 0,88 | 1,31 | 1,64 | 1,21 | 1,47 |
| 1992 | 1,96 | 0,89 | 1,30 | 1,54 | 1,35 | 1,43 |
| 1993 | 1,79 | 0,91 | 1,30 | 1,46 | 1,32 | 1,38 |
| 1994 | 1,68 | 0,93 | 1,26 | 1,41 | 1,29 | 1,32 |
| 1995 | 1,57 | 0,95 | 1,23 | 1,34 | 1,25 | 1,28 |
| 1996 | 1,43 | 0,96 | 1,17 | 1,27 | 1,19 | 1,21 |
| 1997 | 1,29 | 0,96 | 1,13 | 1,21 | 1,14 | 1,14 |
| 1998 | 1,18 | 0,98 | 1,08 | 1,15 | 1,09 | 1,09 |
| 1999 | 1,07 | 1,00 | 1,04 | 1,08 | 1,04 | 1,04 |
| 2000 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 |
| 2001 | 0,93 | 1,00 | 0,91 | 0,94 | 0,93 | 0,92 |
| 2002 | 0,85 | 1,02 | 0,86 | 0,87 | 0,87 | 0,86 |
| 2003 | 0,79 | 1,02 | 0,81 | 0,81 | 0,83 | 0,81 |
| 2004 | 0,75 | 1,02 | 0,77 | 0,75 | 0,78 | 0,77 |
| 2005 | 0,71 | 1,02 | 0,73 | 0,70 | 0,75 | 0,73 |
| 2006 | 0,63 | 1,02 | 0,67 | 0,63 | 0,68 | 0,65 |
| 2007 | 0,59 | 1,04 | 0,62 | 0,58 | 0,61 | 0,58 |
| 2008 | 0,53 | 1,04 | 0,57 | 0,52 | 0,55 | 0,51 |
| 2009 | 0,49 | 1,04 | 0,52 | 0,48 | 0,50 | 0,46 |
| 2010 | 0,44 | 1,04 | 0,47 | 0,44 | 0,46 | 0,41 |

BEMÆRK:

Emissionerne er målt ved motorvej A12 Innsbruck-Kufstein ved Vomp

KILDE:

Det østrigske miljøministerium, fra rapporten "Entwicklung der NOx Emissionen am Brennerkorridor" udarbejdet af Tyrols regionalregering, august 2000

TABLE 13

**NOx-emissioner i alt fra motorkøretøjer i Brenner-dalen
1980-2010**

i t/km om året

| År | lastvogne > 7,5t | | fra alle andre typer vejkøretøjer | NOx- emissioner i alt | % NOx fra lastvogne i transit |
|------|------------------|-------------------------|---|-----------------------------|-------------------------------------|
| | i alt | hvoraf transitkørsel | | | |
| 1980 | 18,34 | | 13,00 | 31,34 | |
| 1981 | 18,78 | | 11,97 | 30,75 | |
| 1982 | 19,07 | | 12,66 | 31,73 | |
| 1983 | 20,07 | | 12,67 | 32,74 | |
| 1984 | 20,04 | | 12,06 | 32,10 | |
| 1985 | 23,89 | | 12,78 | 36,67 | |
| 1986 | 25,90 | | 12,80 | 38,70 | |
| 1987 | 27,64 | | 12,09 | 39,73 | |
| 1988 | 29,37 | | 11,20 | 40,57 | |
| 1989 | 28,14 | | 10,13 | 38,27 | |
| 1990 | 21,71 | | 8,60 | 30,31 | |
| 1991 | 24,81 | 20,32 | 8,51 | 33,32 | 61,0% |
| 1992 | 26,17 | 21,43 | 8,07 | 34,24 | 62,6% |
| 1993 | 25,41 | 20,77 | 8,45 | 33,86 | 61,3% |
| 1994 | 26,70 | 21,72 | 8,50 | 35,20 | 61,7% |
| 1995 | 29,34 | 23,96 | 8,09 | 37,43 | 64,0% |
| 1996 | 27,03 | 21,99 | 7,77 | 34,80 | 63,2% |
| 1997 | 26,62 | 21,58 | 7,12 | 33,74 | 64,0% |
| 1998 | 26,81 | 21,77 | 6,96 | 33,77 | 64,5% |
| 1999 | 29,86 | 24,17 | 7,07 | 36,93 | 65,4% |
| 2000 | 29,64 | 24,03 | 7,03 | 36,67 | 65,5% |
| 2001 | 29,25 | 23,71 | 6,72 | 35,97 | 65,9% |
| 2002 | 29,29 | 23,73 | 6,55 | 35,84 | 66,2% |
| 2003 | 29,45 | 23,85 | 6,41 | 35,86 | 66,5% |
| 2004 | 29,80 | 24,13 | 6,30 | 36,10 | 66,8% |
| 2005 | 30,31 | 24,54 | 6,24 | 36,55 | 67,1% |
| 2006 | 28,99 | 23,45 | 5,93 | 34,92 | 67,2% |
| 2007 | 27,59 | 22,30 | 5,64 | 33,23 | 67,1% |
| 2008 | 26,29 | 21,22 | 5,36 | 31,65 | 67,0% |
| 2009 | 25,11 | 20,25 | 5,11 | 30,22 | 67,0% |
| 2010 | 24,18 | 19,49 | 4,89 | 29,07 | 67,0% |

BEMÆRK:

Emissionerne er målt ved motorvej A13 Innsbruck-Brenner ved Plön

KILDE:

Det østrigske miljøministerium, fra rapporten "Entwicklung der NOx Emissionen am Brennerkorridor" udarbejdet af Tyrols regionalregering, august 2000

TABLE 14

**NOx-emissioner i alt fra motorkøretøjer i Inn-dalen
1980-2010**

i t/km om året

| | lastvogne > 7,5t | | fra alle andre | NOx- | % NOx fra |
|------|------------------|---------------|----------------|------------|-----------|
| | i alt | hvoraf | typer | emissioner | lastvogne |
| | | transitkørsel | vejkøretøjer | i alt | i transit |
| 1980 | 15,86 | | 28,79 | 44,65 | |
| 1981 | 16 | | 28,25 | 44,25 | |
| 1982 | 16,2 | | 30,26 | 46,46 | |
| 1983 | 16,65 | | 30,78 | 47,43 | |
| 1984 | 16,81 | | 30,84 | 47,65 | |
| 1985 | 17,68 | | 31,8 | 49,48 | |
| 1986 | 18,78 | | 30,34 | 49,12 | |
| 1987 | 19,94 | | 27,83 | 47,77 | |
| 1988 | 20,73 | | 24,92 | 45,65 | |
| 1989 | 23,42 | | 23,24 | 46,66 | |
| 1990 | 22,18 | | 21,06 | 43,24 | |
| 1991 | 24,27 | 11,37 | 20,5 | 44,77 | 25,4% |
| 1992 | 24,65 | 11,99 | 19,01 | 43,66 | 27,5% |
| 1993 | 23,91 | 11,63 | 18,3 | 42,21 | 27,6% |
| 1994 | 24,58 | 12,17 | 18,25 | 42,83 | 28,4% |
| 1995 | 25,16 | 13,42 | 17,47 | 42,63 | 31,5% |
| 1996 | 24,62 | 12,33 | 16,32 | 40,94 | 30,1% |
| 1997 | 24,43 | 12,1 | 14,94 | 39,37 | 30,7% |
| 1998 | 24,5 | 12,21 | 14,4 | 38,9 | 31,4% |
| 1999 | 25,94 | 13,56 | 14,12 | 40,06 | 33,8% |
| 2000 | 25,55 | 13,48 | 13,37 | 38,92 | 34,6% |
| 2001 | 24,89 | 13,3 | 12,6 | 37,49 | 35,5% |
| 2002 | 24,6 | 13,32 | 12,01 | 36,61 | 36,4% |
| 2003 | 24,42 | 13,39 | 11,49 | 35,91 | 37,3% |
| 2004 | 24,37 | 13,54 | 11,06 | 35,43 | 38,2% |
| 2005 | 24,44 | 13,77 | 10,74 | 35,18 | 39,1% |
| 2006 | 23,1 | 13,16 | 10,02 | 33,12 | 39,7% |
| 2007 | 21,74 | 12,52 | 9,38 | 31,12 | 40,2% |
| 2008 | 20,48 | 11,92 | 8,76 | 29,24 | 40,8% |
| 2009 | 19,32 | 11,38 | 8,22 | 27,54 | 41,3% |
| 2010 | 18,38 | 10,95 | 7,75 | 26,13 | 41,9% |

BEMÆRK:

Emissionerne er målt ved motorvej A12 Innsbruck-Kufstein ved Vomp

KILDE:

Det østrigske miljøministerium, fra rapporten "Entwicklung der NOx Emissionen am Brennerkorridor" udarbejdet af Tyrols regionalregering, august 2000

TABEL 15

NO_x-EMISSIONER I ALT FRA TRANSPORT I ØSTRIG

i 1 000 ton

| | biler med benzin- motor | biler med diesel- motor | varevogne og busser | lastvogne og busser | jernbaner | fly | andre kilder | I ALT | % andel fra lastvogne og busser |
|------|-------------------------------|-------------------------------|------------------------|------------------------|-----------|------|-----------------|---------------|---------------------------------------|
| 1980 | 62,12 | 1,20 | 5,41 | 32,42 | 2,41 | 1,72 | 9,75 | 115,03 | 28,2% |
| 1981 | 63,09 | 1,27 | 5,12 | 30,72 | 2,24 | 1,92 | 9,92 | 114,28 | 26,9% |
| 1982 | 63,78 | 1,37 | 5,41 | 31,84 | 2,20 | 1,74 | 10,08 | 116,43 | 27,3% |
| 1983 | 65,87 | 1,48 | 5,50 | 31,55 | 2,21 | 1,99 | 10,21 | 118,80 | 26,6% |
| 1984 | 65,81 | 1,64 | 5,01 | 28,74 | 2,23 | 2,39 | 10,49 | 116,31 | 24,7% |
| 1985 | 64,07 | 2,05 | 5,42 | 30,40 | 2,46 | 2,57 | 10,65 | 117,62 | 25,8% |
| 1986 | 65,20 | 2,69 | 5,57 | 31,28 | 2,67 | 2,52 | 10,83 | 120,77 | 25,9% |
| 1987 | 66,85 | 3,60 | 5,06 | 28,72 | 2,42 | 2,55 | 11,02 | 120,24 | 23,9% |
| 1988 | 61,81 | 4,25 | 5,65 | 32,70 | 2,05 | 3,25 | 11,27 | 120,99 | 27,0% |
| 1989 | 55,92 | 4,87 | 5,53 | 33,64 | 1,97 | 3,89 | 11,45 | 117,27 | 28,7% |
| 1990 | 48,72 | 5,28 | 5,72 | 36,11 | 2,07 | 3,55 | 11,45 | 112,90 | 32,0% |
| 1991 | 49,49 | 5,86 | 6,27 | 40,67 | 2,16 | 4,09 | 11,54 | 120,08 | 33,9% |
| 1992 | 42,05 | 6,03 | 6,15 | 42,66 | 2,13 | 4,35 | 11,76 | 115,13 | 37,1% |
| 1993 | 36,32 | 6,35 | 6,43 | 46,44 | 2,04 | 4,24 | 11,94 | 113,76 | 40,8% |
| 1994 | 31,96 | 6,95 | 7,35 | 53,30 | 2,03 | 4,46 | 12,31 | 118,36 | 45,0% |
| 1995 | 28,29 | 7,59 | 6,04 | 44,45 | 1,87 | 4,94 | 12,55 | 105,73 | 42,0% |
| 1996 | 24,14 | 7,89 | 6,13 | 45,73 | 1,68 | 5,46 | 12,91 | 103,92 | 44,0% |
| 1997 | 21,25 | 8,38 | 6,44 | 47,33 | 1,65 | 5,65 | 13,34 | 104,03 | 45,5% |
| 1998 | 20,10 | 9,55 | 6,63 | 47,25 | 1,61 | 5,88 | 13,52 | 104,53 | 45,2% |
| 1999 | 18,75 | 10,40 | 6,50 | 45,55 | 1,57 | 5,99 | 13,66 | 102,43 | 44,5% |

Kilde:
??