Ce document constitue un outil de documentation et n'engage pas la responsabilité des institutions

►**B** **RÈGLEMENT (UE) Nº 70/2012 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL**

du 18 janvier 2012

relatif au relevé statistique des transports de marchandises par route

(refonte)

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

(JO L 32 du 3.2.2012, p. 1)

Modifié par:

		Journal officiel		
		n°	page	date
►**M1**	Règlement (UE) nº 517/2013 du Conseil du 13 mai 2013	L 158	1	10.6.2013

Rectifié par:

►**C1** Rectificatif, JO L 191 du 17.7.2015, p. 9 (70/2012)

▼B

RÈGLEMENT (UE) Nº 70/2012 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

du 18 janvier 2012

relatif au relevé statistique des transports de marchandises par route

(refonte)

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 338, paragraphe 1,

vu la proposition de la Commission européenne,

après transmission du projet d'acte législatif aux parlements nationaux,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire [1],

considérant ce qui suit:

(1) Le règlement (CE) nº 1172/98 du Conseil du 25 mai 1998 relatif au relevé statistique des transports de marchandises par route [2] a été modifié à plusieurs reprises et de façon substantielle. À l'occasion de nouvelles modifications, il convient, dans un souci de clarté, de procéder à la refonte dudit règlement.

(2) Pour accomplir les tâches qui lui sont confiées dans le cadre de la politique commune des transports, la Commission devrait disposer de statistiques comparables, fiables, synchronisées, régulières et complètes sur l'ampleur et le développement des transports de marchandises par route effectués par des véhicules immatriculés dans l'Union, ainsi que sur le degré d'utilisation des véhicules réalisant ces transports.

(3) Il est nécessaire d'établir des statistiques régionales complètes, tant en ce qui concerne les transports de marchandises que les parcours des véhicules.

(4) Il convient, par conséquent, de veiller à ce que l'origine et la destination régionales des transports au sein de l'Union soient décrites sur les mêmes bases que les transports nationaux et de faire le lien entre les transports de marchandises et les parcours des véhicules en mesurant le degré d'utilisation des véhicules effectuant ces transports.

(5) Conformément au principe de subsidiarité, la création de normes statistiques communes permettant de produire des informations harmonisées ne peut être assurée dans les meilleures conditions qu'au niveau de l'Union, tandis que la collecte de données se fera dans chaque État membre sous l'autorité des organismes et institutions chargés de l'établissement des statistiques officielles.

[1] Position du Parlement européen du 1er décembre 2011 (non encore parue au Journal officiel) et décision du Conseil du 12 décembre 2011.

[2] JO L 163 du 6.6.1998, p. 1.

▼B

(6) Le règlement (CE) nº 223/2009 du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2009 relatif aux statistiques européennes ([1]) constitue le cadre de référence pour les dispositions prévues par le présent règlement, notamment celles relatives à l'accès aux sources des données administratives, au rapport coût/efficacité des ressources disponibles et à la confidentialité des statistiques.

(7) La communication de données individuelles rendues anonymes est nécessaire pour procéder à une estimation de la précision globale des résultats.

(8) Il importe d'assurer une diffusion adéquate des informations statistiques.

(9) Compte tenu de la situation géographique particulière de Malte, du fait que les transports routiers s'effectuent sur de courtes distances, de la faible étendue du réseau routier et de la charge disproportionnée que représenterait pour les autorités maltaises la collecte de ces données, il convient d'accorder une dérogation à Malte.

(10) Afin de tenir compte des évolutions économiques et techniques, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en ce qui concerne la mise à jour de la partie 1 de l'annexe I, à l'exclusion de toute modification du caractère facultatif des informations requises, et l'adaptation des annexes II à VII. Il importe particulièrement que la Commission procède aux consultations appropriées durant son travail préparatoire, y compris au niveau des experts. Il convient que, lorsqu'elle prépare et élabore des actes délégués, la Commission veille à ce que les documents pertinents soient transmis simultanément, en temps utile et de façon appropriée, au Parlement européen et au Conseil.

(11) Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution du présent règlement, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission. Ces compétences devraient être exercées en conformité avec le règlement (UE) nº 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission ([2]),

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Objet et champ d'application

1. Tout État membre établit des statistiques pour l'Union relatives aux transports de marchandises par route effectués à l'aide de véhicules routiers automobiles pour le transport de marchandises et immatriculés dans cet État membre, ainsi qu'aux parcours de ces véhicules.

([1]) JO L 87 du 31.3.2009, p. 164.
([2]) JO L 55 du 28.2.2011, p. 13.

▼B

2. Le présent règlement s'applique aux transports de marchandises par route, à l'exception de ceux effectués à l'aide:

a) des véhicules routiers automobiles pour le transport de marchandises dont le poids ou les dimensions autorisés excèdent les limites normalement admises dans les États membres concernés;

b) des véhicules agricoles, des véhicules militaires et des véhicules appartenant aux administrations publiques, centrales ou locales, à l'exception des véhicules routiers automobiles pour le transport de marchandises appartenant aux entreprises publiques, notamment aux entreprises des chemins de fer.

Chaque État membre peut exclure du champ d'application du présent règlement les véhicules routiers automobiles pour le transport de marchandises dont la charge utile ou le poids maximal autorisé est inférieur à une certaine limite. Cette limite ne peut pas excéder 3,5 tonnes de charge utile ou 6 tonnes de poids maximal autorisé pour les véhicules automobiles isolés.

3. Le présent règlement ne s'applique pas à Malte tant que le nombre de véhicules routiers automobiles pour le transport de marchandises immatriculés à Malte et autorisés à assurer le transport international de marchandises par route ne dépasse pas quatre cents unités. À cet effet, Malte communique, chaque année, à Eurostat le nombre de véhicules routiers automobiles pour le transport de marchandises autorisés à assurer le transport international de marchandises par route, et ce, au plus tard à la fin du mois de mars suivant l'année à laquelle se rapporte le nombre de véhicules en question.

Article 2

Définitions

Aux fins du présent règlement, on entend par:

a) «transports de marchandises par route», tous les déplacements de marchandises effectués à l'aide d'un véhicule routier automobile pour le transport de marchandises;

b) «véhicule routier automobile», un véhicule routier pourvu d'un moteur constituant son seul moyen de propulsion, qui sert normalement au transport par route de personnes ou de marchandises, ou à la traction sur route de véhicules utilisés pour le transport de personnes ou de marchandises;

c) «véhicule routier pour le transport de marchandises», un véhicule routier conçu, exclusivement ou principalement, pour le transport de marchandises (camion, remorque, semi-remorque);

d) «véhicule routier automobile pour le transport de marchandises», tout véhicule routier automobile isolé ou combinaison de véhicules routiers, à savoir train routier ou véhicule articulé, pour le transport de marchandises;

e) «camion», un véhicule routier rigide conçu, exclusivement ou principalement, pour le transport de marchandises;

f) «tracteur routier», un véhicule routier automobile conçu exclusivement ou principalement pour le remorquage d'autres véhicules routiers non automobiles (essentiellement semi-remorques);

g) «remorque», un véhicule routier pour le transport de marchandises conçu pour être remorqué par un véhicule routier automobile;

h) «semi-remorque», un véhicule routier pour le transport de marchandises sans essieu avant, conçu de manière à ce qu'une partie du véhicule et une partie importante de sa charge reposent sur le tracteur routier;

▼B

i) «véhicule articulé», un tracteur routier auquel est attelée une semi-remorque;

j) «train routier», un véhicule routier automobile pour le transport de marchandises auquel est attelée une remorque ou un véhicule articulé comprenant une remorque supplémentaire;

k) «immatriculé», le fait d'être inscrit dans un fichier des véhicules routiers automobiles tenu par un organisme officiel dans un État membre, que cette inscription aille ou non de pair avec la délivrance d'une plaque d'immatriculation.

Au cas où le transport est effectué par une combinaison de véhicules routiers automobiles, à savoir train routier ou véhicule articulé, et où le véhicule routier automobile pour le transport de marchandises et la remorque ou la semi-remorque sont immatriculés dans des pays différents, le pays d'immatriculation de l'ensemble du véhicule est déterminé par celui du véhicule routier automobile pour le transport de marchandises;

l) «charge utile», le poids maximal de marchandises déclaré admissible par l'autorité compétente du pays d'immatriculation du véhicule.

Lorsque le véhicule routier automobile pour le transport de marchandises est un train routier constitué d'un camion avec remorque, la charge utile du train routier est la somme des charges utiles du camion et de la remorque;

m) «poids maximal autorisé», le total du poids du véhicule (ou d'une combinaison de véhicules) à l'arrêt et en ordre de marche, et du poids du chargement, déclaré admissible par l'autorité compétente du pays d'immatriculation du véhicule;

n) «Eurostat», le service de la Commission chargé d'accomplir les tâches qui incombent à la Commission dans le domaine de la production de statistiques de l'Union.

Article 3

Collecte des données

1. Les États membres relèvent les données statistiques se rapportant aux domaines suivants:

a) véhicule;

b) parcours;

c) marchandise.

2. Les variables statistiques relatives à chaque domaine, leur définition et les niveaux de nomenclatures utilisés pour leur ventilation figurent aux annexes I à VII.

3. En déterminant la méthode à employer pour le relevé des données statistiques, les États membres s'abstiennent de prévoir des formalités à accomplir lors du passage des frontières entre États membres.

4. La Commission est habilitée à adopter, le cas échéant, des actes délégués en conformité avec l'article 8 en ce qui concerne la mise à jour de la partie 1 de l'annexe I, uniquement pour tenir compte d'évolutions économiques et techniques, à l'exclusion de toute modification du caractère facultatif des informations requises.

▼B

La Commission est également habilitée à adopter, le cas échéant, des actes délégués en conformité avec l'article 8 en ce qui concerne l'adaptation des annexes II à VII pour tenir compte d'évolutions économiques et techniques.

Lorsqu'elle exerce ses compétences conformément au présent paragraphe, la Commission veille à ce que tout acte délégué adopté n'impose pas un surcroît important de charge administrative aux États membres et aux entités répondantes.

Article 4

Précision des résultats statistiques

Les États membres veillent à ce que les méthodes de collecte et de traitement des données statistiques soient conçues de manière à ce que les résultats statistiques transmis en vertu du présent règlement soient suffisamment précis afin de permettre à la Commission de disposer de statistiques comparables, fiables, synchronisées, régulières et complètes, tout en tenant compte des caractéristiques structurelles du transport routier des États membres.

Aux fins du premier alinéa, la Commission adopte, par voie d'actes d'exécution, des modalités techniques spécifiques concernant la précision des données statistiques requises. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 9, paragraphe 2.

Article 5

Transmission des résultats statistiques à Eurostat

1. Les États membres transmettent, chaque trimestre, à Eurostat les données individuelles dûment vérifiées correspondant aux variables visées à l'article 3 et énumérées à l'annexe I, sans indiquer le nom, l'adresse et le numéro d'immatriculation.

Cette transmission comprend, le cas échéant, les données statistiques relatives à des trimestres antérieurs pour lesquels les données communiquées étaient provisoires.

2. La Commission adopte, par voie d'actes d'exécution, les modalités de transmission des données visées au paragraphe 1, y compris, le cas échéant, des tableaux statistiques fondés sur ces données. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 9, paragraphe 2.

3. La transmission des données visée au paragraphe 1 s'effectue dans un délai de cinq mois à compter de la fin de chaque trimestre d'observation.

La première transmission couvre le premier trimestre de l'année 1999.

Article 6

Diffusion des résultats statistiques

Les résultats statistiques concernant les transports de marchandises par route sont diffusés au plus tard douze mois après la fin de la période à laquelle ils se rapportent.

▼B

La Commission adopte, par voie d'actes d'exécution, les modalités de diffusion des résultats statistiques concernant les transports de marchandises par route, y compris la structure et le contenu des résultats à diffuser. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 9, paragraphe 2.

Article 7

Rapports

1. Les États membres communiquent à Eurostat, au plus tard au moment de la transmission des premières informations trimestrielles, un rapport sur les méthodes de relevé des données statistiques employées.

Les États membres communiquent également à Eurostat des précisions concernant tout changement important en ce qui concerne les méthodes de collecte des données statistiques utilisées.

2. Les États membres communiquent à Eurostat, chaque année, des informations sur la taille des échantillons, sur les taux de non-réponse, et, sous forme d'écart type ou d'intervalle de confiance, sur la fiabilité des principaux résultats statistiques.

3. Au plus tard le 31 décembre 2014, et ensuite tous les trois ans, la Commission présente au Parlement européen et au Conseil un rapport sur la mise en œuvre du présent règlement. Ce rapport évalue, notamment, la qualité des données statistiques transmises, les méthodes de collecte des données et les charges administratives imposées aux États membres et aux entités répondantes. Le rapport est, le cas échéant, accompagné de propositions de modification de la liste des variables tenant compte des résultats des projets afférents, notamment ceux concernant les émissions de polluants atmosphériques par les transports de marchandises par la route.

Article 8

Exercice de la délégation

1. Le pouvoir d'adopter les actes délégués conféré à la Commission est soumis aux conditions fixées au présent article.

2. Le pouvoir d'adopter les actes délégués visés à l'article 3, paragraphe 4, est conféré à la Commission pour une période de cinq ans à compter du 23 février 2012. La Commission élabore un rapport relatif à la délégation de pouvoir au plus tard neuf mois avant la fin de la période de cinq ans. La délégation de pouvoir est tacitement prorogée pour des périodes d'une durée identique, sauf si le Parlement européen ou le Conseil s'oppose à cette prorogation trois mois au plus tard avant la fin de chaque période.

3. La délégation de pouvoir visée à l'article 3, paragraphe 4, peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou le Conseil. La décision de révocation met fin à la délégation de pouvoir qui y est précisée. La révocation prend effet le jour suivant celui de la publication de ladite décision au *Journal officiel de l'Union européenne* ou à une date ultérieure qui est précisée dans ladite décision. Elle ne porte pas atteinte à la validité des actes délégués déjà en vigueur.

4. Aussitôt qu'elle adopte un acte délégué, la Commission le notifie au Parlement européen et au Conseil simultanément.

▼B

5. Un acte délégué adopté en vertu de l'article 3, paragraphe 4, n'entre en vigueur que si le Parlement européen ou le Conseil n'a pas exprimé d'objections dans un délai de deux mois à compter de la notification de cet acte au Parlement européen et au Conseil ou si, avant l'expiration de ce délai, le Parlement européen et le Conseil ont tous deux informé la Commission de leur intention de ne pas exprimer d'objections. Ce délai est prolongé de deux mois à l'initiative du Parlement européen ou du Conseil.

Article 9

Comité

1. La Commission est assistée par le comité du système statistique européen institué par le règlement (CE) nº 223/2009. Ledit comité est un comité au sens du règlement (UE) nº 182/2011.

2. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 du règlement (UE) nº 182/2011 s'applique.

Article 10

Abrogation

Le règlement (CE) nº 1172/98 est abrogé.

Les références faites au règlement abrogé s'entendent comme faites au présent règlement et sont à lire selon le tableau de correspondance figurant à l'annexe IX.

Article 11

Entrée en vigueur

Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

▼B

ANNEXES

Annexe I	LISTE DES VARIABLES ET APPENDICE MÉTHODOLOGIQUE
Annexe II	NOMENCLATURE DES CONFIGURATIONS EN NOMBRE D'ESSIEUX
Annexe III	NOMENCLATURE DES TYPES DE PARCOURS
Annexe IV	NOMENCLATURE DES MARCHANDISES
Annexe V	NOMENCLATURE DES CATÉGORIES DE MARCHANDISES DANGEREUSES
Annexe VI	NOMENCLATURE DES TYPES DE FRET
Annexe VII	CODIFICATION DES LIEUX DE CHARGEMENT ET DE DÉCHARGEMENT PAR PAYS ET PAR RÉGIONS
Annexe VIII	RÈGLEMENT ABROGÉ, AVEC LISTE DE SES MODIFICATIONS SUCCESSIVES
Annexe IX	TABLEAU DE CORRESPONDANCE

▼B

ANNEXE I

Partie 1

LISTE DES VARIABLES

A1. Variables relatives au véhicule;

A2. variables relatives au parcours;

A3. variables relatives à la marchandise (dans l'opération élémentaire de transport).

A1. VARIABLES RELATIVES AU VÉHICULE

Selon la définition donnée à l'article 2, point d), le véhicule routier automobile pour le transport de marchandises est tout véhicule routier automobile isolé, ou combinaison de véhicules routiers, à savoir train routier ou véhicule articulé, pour le transport de marchandises.

Les variables à fournir relatives au véhicule sont les suivantes:

1) possibilité d'utiliser les véhicules pour effectuer des transports combinés (optionnel);

2) configuration des essieux, conformément à l'annexe II (optionnel);

3) âge du véhicule routier automobile (camion ou tracteur routier), en années (depuis sa première immatriculation);

4) poids maximal autorisé, en 100 kg;

5) charge utile, en 100 kg;

6) NACE Rév. 2 de l'opérateur du véhicule au niveau «classe» (niveau à quatre chiffres) (optionnel) ([1]);

7) type de transport (pour compte d'autrui/pour compte propre);

8) kilomètres parcourus au total pendant la période d'enquête;

8.1) en charge;

8.2) à vide (y compris parcours haut le pied des tracteurs routiers) (optionnel);

9) pondération du véhicule, à utiliser pour élaborer des résultats complets à partir des données élémentaires, si la collecte des informations se fait par sondage.

Configurations successives

Lorsque le véhicule routier automobile sélectionné pour l'enquête est un camion utilisé seul (à savoir sans remorque) pendant la période d'enquête, il constitue, à lui seul, le véhicule routier pour le transport de marchandises.

Mais lorsque le véhicule routier automobile sélectionné pour l'enquête est un tracteur routier — auquel cas on lui attellera une semi-remorque — ou lorsqu'il s'agit d'un camion auquel on attelle une remorque, les données demandées au titre du présent règlement concernent le véhicule routier pour le transport de marchandises pris dans son ensemble. Dans ce cas, il peut y avoir changement de configuration au cours de la période d'enquête (camion prenant une remorque ou changeant de remorque en cours de période; tracteur routier changeant de semi-remorque). Il faut alors suivre ces configurations successives et considérer que les données relatives au véhicule doivent être fournies pour chaque parcours. Toutefois, s'il n'est pas possible de suivre ces configurations successives, on retiendra, pour les valeurs des variables relatives au véhicule, celles correspondant à la configuration au début du premier parcours en charge réalisé au cours de la période d'enquête ou à la configuration la plus utilisée pendant cette période.

([1]) Nomenclature statistique des activités économiques dans l'Union européenne.

▼B

Changement dans le type de transport

De même, selon les parcours, le transport peut être effectué soit pour compte propre, soit pour compte d'autrui, et le type de transport doit être fourni pour chaque parcours. Cependant, s'il n'est pas possible de suivre ces changements d'affectation, on retiendra comme variable «type de transport», celle qui correspond au mode d'utilisation principal.

A2. VARIABLES RELATIVES AU PARCOURS

Au cours de la période d'enquête, le véhicule routier automobile pour le transport de marchandises effectue des parcours soit à vide (le camion, la remorque ou la semi-remorque ne contiennent ni marchandises, ni emballages vides: ils sont «complètement vides»), soit en charge (le camion, la remorque ou la semi-remorque contiennent soit des marchandises, soit des emballages vides, les emballages vides étant considérés comme une marchandise particulière). La distance chargée du véhicule routier automobile pour le transport de marchandises est la distance entre le premier lieu de chargement et le dernier lieu de déchargement (où le véhicule routier automobile pour le transport de marchandises est entièrement déchargé). Un parcours en charge peut ainsi comporter plusieurs opérations élémentaires de transport.

Les variables à fournir relatives à chaque parcours sont les suivantes:

1) type de parcours, selon la nomenclature de l'annexe III;

2) poids de la marchandise transportée au cours du parcours ou au cours de chaque étape du parcours, poids brut en 100 kg;

3) lieu de chargement (du véhicule routier automobile pour le transport de marchandises, pour un parcours en charge):

   — définition: le «lieu de chargement» est le premier lieu où des marchandises sont chargées dans le véhicule routier automobile pour le transport de marchandises, qui auparavant était entièrement vide (ou le lieu où le tracteur routier est attelé à une semi-remorque chargée). Pour un parcours à vide, c'est le lieu de déchargement du parcours en charge qui l'a précédé (notion de «lieu de début du parcours à vide»),

   — codification: le lieu de chargement est codifié conformément à l'annexe VII;

4) lieu de déchargement (du véhicule routier automobile pour le transport de marchandises pour un parcours en charge):

   — définition: le «lieu de déchargement» est le dernier lieu où des marchandises sont déchargées du véhicule routier automobile pour le transport de marchandises qui, à partir de là, est entièrement vide (ou le lieu où le tracteur routier cesse d'être attelé à une semi-remorque chargée). Pour un parcours à vide, c'est le lieu de chargement du parcours en charge qui le suit (notion de «lieu de fin du parcours à vide»),

   — codification: le lieu de déchargement est codifié conformément à l'annexe VII;

5) distance parcourue, distance effective à l'exception de la distance parcourue pendant que le véhicule routier automobile pour le transport de marchandises est transporté par un autre moyen de transport;

6) tonnes-kilomètres réalisées au cours du parcours;

7) pays traversés en transit (pas plus de cinq), codifiés par référence à l'annexe VII;

8) le cas échéant, lieu de chargement du véhicule routier automobile sur un autre moyen de transport conformément à l'annexe VII (optionnel);

9) le cas échéant, lieu de déchargement du véhicule routier automobile d'un autre moyen de transport conformément à l'annexe VII (optionnel);

▼B

10) caractère «entièrement chargé» (modalité 2) ou «non entièrement chargé» (modalité 1) du véhicule routier automobile pour le transport de marchandises au cours du parcours considéré, en termes de volume maximal d'espace utilisé au cours du parcours (modalité 0 = par convention pour les parcours à vide) (optionnel).

A3. VARIABLES RELATIVES À LA MARCHANDISE (dans l'opération élémentaire de transport)

Au cours d'un parcours en charge, plusieurs opérations élémentaires de transport peuvent être réalisées, une opération élémentaire de transport étant définie comme le transport d'un type de marchandise (défini par référence à un niveau donné de nomenclature) entre son lieu de chargement et son lieu de déchargement.

Les variables à fournir relatives à une opération élémentaire de transport au cours d'un parcours en charge sont les suivantes:

1) type de marchandises, conformément au niveau de division se référant à une nomenclature appropriée (voir annexe IV);

2) poids des marchandises, poids brut en 100 kg;

3) si nécessaire, appartenance de la marchandise à une catégorie de marchandises dangereuses, définie conformément aux catégories principales de la directive 2008/68/CE du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 relative au transport intérieur des marchandises dangereuses ([1]) indiquées à l'annexe V du présent règlement;

4) type de fret tel qu'indiqué dans l'annexe VI (optionnel);

5) lieu de chargement de la marchandise, codifié conformément à l'annexe VII;

6) lieu de déchargement de la marchandise, codifié conformément à l'annexe VII;

7) distance parcourue, distance effective à l'exception de la distance parcourue pendant que le véhicule routier automobile pour le transport de marchandises est transporté par un autre moyen de transport.

Opérations de transport réalisées lors d'un parcours type «circuit de ramassage ou de distribution» (modalité 3 du type de parcours)

Pour ce type de parcours, à nombreux points de chargement et/ou déchargement, il est pratiquement impossible de demander aux opérateurs de transports la description des opérations élémentaires de transport.

Pour ces parcours, repérés en tant que tels, on considérera, en général, qu'une seule opération élémentaire de transport, fictive, établie à partir des informations relatives au parcours, a eu lieu.

Chaque État membre communique à la Commission sa définition de ce type de parcours et explicite les hypothèses simplificatrices qu'il est amené à appliquer dans la collecte des données relatives aux opérations de transport correspondantes.

Partie 2

APPENDICE MÉTHODOLOGIQUE

Parcours en charge et opération élémentaire de transport

Selon les États membres, la collecte de l'information est réalisée:

— soit en privilégiant la description de chaque opération élémentaire de transport de marchandises (avec suivi complémentaire des parcours à vide),

([1]) JO L 260 du 30.9.2008, p. 13.

▼B

— soit en privilégiant la description des parcours réalisés par le véhicule pour assurer ces opérations élémentaires de transport de marchandises.

Dans la plupart des cas, lors d'un parcours en charge, une seule opération élémentaire de transport est réalisée, avec:

— un seul type de marchandises chargées [par référence à la nomenclature de marchandises utilisée, en l'occurrence les vingt divisions dérivées de la nomenclature NSTR ([1])],

— un seul lieu de chargement des marchandises,

— un seul lieu de déchargement des marchandises.

Dans ce cas, les deux méthodes utilisées sont parfaitement équivalentes et les informations collectées par l'une ou par l'autre méthode permettent de décrire à la fois:

— le transport de marchandises (l'ensemble des opérations élémentaires de transport de marchandises),

— les parcours des véhicules assurant ce transport, avec suivi des capacités de transports et de l'utilisation de ces capacités (parcours en charge, avec coefficient d'utilisation; parcours à vide).

Aux termes du présent règlement, il y a lieu de décrire à la fois le transport de marchandises et les parcours des véhicules, mais il n'est pas souhaitable de faire porter aux opérateurs de transport une charge statistique excessivement accrue en leur demandant de décrire en détail le transport de marchandises et les parcours des véhicules.

Il appartient donc aux services statistiques des États membres, lors de la phase de codification des questionnaires, de reconstituer les données qui ne sont pas explicitement demandées aux opérateurs de transport, à partir des données qu'ils collectent soit selon l'optique «opération élémentaire de transport», soit selon l'optique «parcours des véhicules».

Le problème se posera lorsque plusieurs opérations élémentaires de transport sont réalisées au cours d'un parcours en charge, ce qui peut provenir:

— du fait qu'il y a plusieurs lieux de chargement et/ou déchargement des marchandises (mais en nombre limité, sinon il s'agit de circuits de ramassage ou de distribution, qui donnent lieu à un traitement spécial). Dans ce cas, il existe un suivi de ces différents points de chargement et/ou de déchargement pour calculer correctement les tonnes-kilomètres réalisées au cours du parcours et le service statistique peut reconstituer les opérations élémentaires de transport,

et/ou

— du fait qu'il y a plusieurs types différents de marchandises transportées au cours du parcours en charge, ce qui échappe, en général, au suivi statistique, puisque seul le type de marchandises est demandé (unique ou principal). Dans ce cas, la perte d'information est acceptée et les États membres qui procèdent à ce type de simplification le signaleront, explicitement, à la Commission.

([1]) NSTR: nomenclature uniforme des marchandises pour les statistiques des transports.

▼B

ANNEXE II

NOMENCLATURE DES CONFIGURATIONS EN NOMBRE D'ESSIEUX

Lorsqu'il s'agit d'une combinaison de véhicules, le nombre d'essieux est calculé sur l'ensemble des essieux, à savoir les essieux des camions et remorques ou tracteurs routiers et semi-remorques.

Les catégories d'essieux suivantes sont prises en considération:

	Codification
1. Nombre d'essieux des véhicules isolés (camion):	
2	120
3	130
4	140
Autres	199
2. Nombre d'essieux des combinaisons de véhicules – camion et remorque:	
2 + 1	221
2 + 2	222
2 + 3	223
3 + 2	232
3 + 3	233
Autres	299
3. Nombre d'essieux des combinaisons de véhicules – tracteur routier et semi-remorque:	
2 + 1	321
2 + 2	322
2 + 3	323
3 + 2	332
3 + 3	333
Autres	399
4. Tracteur routier seul	499

▼B

ANNEXE III

NOMENCLATURE DES TYPES DE PARCOURS

1. Parcours en charge comportant une seule opération élémentaire de transport.
2. Parcours en charge comportant plusieurs opérations de transport, mais n'étant pas considéré comme un circuit de ramassage ou de distribution.
3. Parcours en charge type circuit de ramassage ou de distribution.
4. Parcours à vide.

▼B

ANNEXE IV

NOMENCLATURE DES MARCHANDISES

NST 2007

Division	Description
01	Produits de l'agriculture, de la chasse et de la forêt; poissons et autres produits de pêche
02	Houille et lignite; pétrole brut et gaz naturel
03	Minerais métalliques et autres produits d'extraction; tourbe; minerais d'uranium et thorium
04	Produits alimentaires, boissons et tabac
05	Textiles et produits textiles; cuir et articles en cuir
06	Bois et produits du bois et du liège (hormis les meubles); vannerie et sparterie, pâte à papier, papier et articles en papier, produits imprimés ou supports enregistrés
07	Coke et produits pétroliers raffinés
08	Produits chimiques et fibres synthétiques, produits en caoutchouc ou en plastique; produits des industries nucléaires
09	Autres produits minéraux non métalliques
10	Métaux de base, produits du travail des métaux, sauf machines et matériels
11	Machines et matériel n.c.a.; machines de bureau et matériel informatique; machines et appareils électriques, n.c.a.; équipements de radio, de télévision et de communication; instruments médicaux, de précision et d'optique; montres, pendules et horloges
12	Matériel de transport
13	Meubles; autres produits manufacturés n.c.a.
14	Matières premières secondaires; déchets de voirie et autres déchets
15	Courrier, colis
16	Équipement et matériels utilisés dans le transport de marchandises
17	Marchandises transportées dans le cadre de déménagements (biens d'équipement ménager et mobilier de bureau), bagages transportés séparément des passagers; véhicules automobiles transportés pour réparation; autres biens non marchands n.c.a.
18	Marchandises groupées: mélange de types de marchandises qui sont transportées ensemble
19	Marchandises non identifiables; marchandises qui, pour une raison ou pour une autre, ne peuvent pas être identifiées et ne peuvent donc pas être classées dans l'un des groupes 1 à 16.
20	Autres marchandises, n.c.a.

▼B

ANNEXE V

NOMENCLATURE DES CATÉGORIES DE MARCHANDISES DANGEREUSES

1	Matières et objets explosibles
2	Gaz comprimés, liquéfiés ou dissous sous pression
3	Matières liquides inflammables
4.1	Matières solides inflammables
4.2	Matières sujettes à l'inflammation spontanée
4.3	Matières qui, au contact de l'eau, dégagent des gaz inflammables
5.1	Matières comburantes
5.2	Peroxydes organiques
6.1	Matières toxiques
6.2	Matières infectieuses
7	Matières radioactives
8	Matières corrosives
9	Matières et objets dangereux divers

▼B

ANNEXE VI

NOMENCLATURE DES TYPES DE FRET (*)

0	Vrac liquide (pas d'unité de fret)
1	Vrac solide (pas d'unité de fret)
2	Grands conteneurs
3	Autres conteneurs
4	Marchandises palettisées
5	Marchandises pré-élinguées
6	Unités mobiles, autopropulsées
7	Autres unités mobiles
8	(Réservé)
9	Autres types de fret

(*) Nations unies, Commission économique pour l'Europe – codes des types de fret, des emballages et des matériaux d'emballage, recommandation 21 adoptée par le Groupe de travail sur la facilitation des procédures de commerce international, Genève, mars 1986.

▼B

ANNEXE VII

CODIFICATION DES LIEUX DE CHARGEMENT ET DE DÉCHARGEMENT PAR PAYS ET PAR RÉGIONS

1. Les lieux de chargement et de déchargement sont codifiés comme suit:

   a) ventilation régionale au niveau 3 de la nomenclature des unités territoriales statistiques (NUTS), pour les États membres;

   b) liste des régions administratives fournies par le pays tiers concerné, pour les États non membres qui sont parties contractantes à l'accord sur l'Espace économique européen (EEE), à savoir l'Islande, le Liechtenstein et la Norvège;

   c) les codes à deux lettres ISO 3166 pour les autres pays tiers. Les codes les plus courants sont indiqués dans le tableau figurant au paragraphe 2, point b), de la présente annexe.

2. Pour la codification des pays traversés en transit (partie A2, annexe I, point 7), les codes de pays suivants sont utilisés:

   a) la partie à deux lettres du code NUTS, comme indiqué dans le tableau suivant, pour les États membres;

   b) les codes à deux lettres ISO 3166 pour tous les autres pays. Les codes les plus courants sont indiqués dans le tableau suivant.

TABLEAU DES CODES DE PAYS

a) États membres (correspondant aux codes de pays à deux lettres NUTS)

Nom du pays	Code
Belgique	BE
Bulgarie	BG
République tchèque	CZ
Danemark	DK
Allemagne	DE
Estonie	EE
Irlande	IE
Grèce	►C1 EL ◄
Espagne	ES
France	FR
▼M1	
Croatie	HR
▼B	
Italie	IT
Chypre	CY
Lettonie	LV
Lituanie	LT
Luxembourg	LU
Hongrie	HU
Malte	MT

▼B

Nom du pays	Code
Pays-Bas	NL
Autriche	AT
Pologne	PL
Portugal	PT
Roumanie	RO
Slovénie	SI
Slovaquie	SK
Finlande	FI
Suède	SE
Royaume-Uni	UK

Note: les pays sont classés dans l'ordre officiel de l'Union européenne.

b) Autres pays (codes à deux lettres ISO 3166)

Nom du pays	Code
Albanie	AL
Bosnie-Herzégovine	BA
Biélorussie	BY
Suisse	CH

▼M1

_____

▼B

Islande	IS
Liechtenstein	LI
Moldavie	MD
Monténégro	ME
Ancienne République yougoslave de Macédoine	MK ([1])
Norvège	NO
Russie	RU
Serbie	RS
Turquie	TR
Ukraine	UA

Note: les pays sont classés par code.

([1]) Code provisoire qui ne préjuge en rien la dénomination définitive du pays, qui sera agréée dès conclusion des négociations actuellement en cours, à ce sujet, dans le cadre des Nations unies.

▼B

ANNEXE VIII

RÈGLEMENT ABROGÉ, AVEC LISTE DE SES MODIFICATIONS SUCCESSIVES

Règlement (CE) nº 1172/98 du Conseil (JO L 163 du 6.6.1998, p. 1)	
Règlement (CE) nº 2691/1999 de la Commission (JO L 326 du 18.12.1999, p. 39)	
Point 10.15 de l'annexe II de l'acte d'adhésion de 2003 (JO L 236 du 23.9.2003, p. 561)	
Règlement (CE) nº 1882/2003 du Parlement européen et du Conseil (JO L 284 du 31.10.2003, p. 1)	Uniquement l'annexe II, point 27
Règlement (CE) nº 1791/2006 du Conseil (JO L 363 du 20.12.2006, p. 1)	Uniquement le point 8.5 de l'annexe
Règlement (CE) nº 1893/2006 du Parlement européen et du Conseil (JO L 393 du 30.12.2006, p. 1)	Uniquement l'article 13
Règlement (CE) nº 1304/2007 de la Commission (JO L 290 du 8.11.2007, p. 14)	Uniquement l'article 2
Règlement (CE) nº 399/2009 du Parlement européen et du Conseil (JO L 126 du 21.5.2009, p. 9)	

▼B

ANNEXE IX

TABLEAU DE CORRESPONDANCE

Règlement (CE) nº 1172/98	Présent règlement
Article 1er	Article 1er
Article 2, premier à quatorzième tiret	Article 2, points a) à n)
Article 3	Article 3
Article 4	Article 4
Article 5, paragraphes 1, 2 et 3	Article 5, paragraphes 1, 2 et 3
Article 5, paragraphe 4	—
Article 5, paragraphe 5	—
Article 6	Article 6
Article 7, paragraphes 1 et 2	Article 7, paragraphes 1 et 2
Article 7, paragraphe 3	—
Article 8	—
—	Article 8
Article 10, paragraphes 1 et 2	Article 9, paragraphes 1 et 2
Article 10, paragraphe 3	—
Article 11	—
—	Article 10
Article 12	Article 11
Annexes A à G	Annexes I à VII
—	Annexe VIII
—	Annexe IX