RÈGLEMENT (CE) N° 1524/96 DE LA COMMISSION

du 30 juillet 1996

modifiant le règlement (CE) n° 3298/94 en ce qui concerne le système des écopoints pour les camions de marchandises en transit à travers l'Autriche

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté européenne,

vu l'acte d'adhésion de l'Autriche, de la Finlande et de la Suède, et notamment son article 11 paragraphe 6 ainsi que l'annexe 4 du protocole n° 9 dudit acte,

considérant que le protocole n° 9 de l'acte d'adhésion de l'Autriche, de la Finlande et de la Suède prévoit un régime particulier pour les camions de marchandises transitant par l'Autriche, fondé sur un système de droits de transit (écopoints);

considérant que l'article 14 du protocole n° 9 ne prévoit le maintien de contrôles physiques non discriminatoires aux frontières de l'Autriche avec d'autres États membres, pour vérifier les écopoints attribués en vertu des dispositions de l'article 11 et les quotas existants pour les trajets bilatéraux visés à l'article 12 du protocole n° 9, que jusqu'au 31 décembre 1996;

considérant que la mise en œuvre de l'article 11 du protocle n° 9 après le 31 décembre 1996 peut être assurée de manière efficace à côté d'autres méthodes de contrôle au moyen d'un système de contrôle électronique;

considérant que, conformément à la déclaration commune n° 18 de l'acte d'adhésion de l'Autriche, de la Finlande et de la Suède, la Commission doit arrêter les modalités concernant certaines questions techniques en suspens du système d'écopoints;

considérant qu'il y a lieu, dès lors, de modifier le règlement (CE) n° 3298/94 de la Commission [1];

considérant que les mesures prévues au présent règlement sont conformes à l'avis du comité instauré par l'article 16 du protocole n° 9,

A ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Le règlement (CE) n° 3298/94 est modifié comme suit.

1) Le titre est remplacé par le texte suivant:

«Règlement (CE) n° 3298/94 de la Commission, du 21 décembre 1994, arrêtant les modalités des procédures relatives au système des droits de transit (écopoints) pour les camions de marchandises en transit à travers l'Autriche»

2) L'article 1er est remplacé par le texte suivant:

«Article premier

1. Sur le territoire de l'Autriche, les conducteurs de camions de marchandises doivent avoir à bord et présenter sur demande aux agents de contrôle:

a) un formulaire normalisé dûment rempli ou un document autrichien, conforme à l'annexe A, justifiant de l'acquittement des écopoints (ci-après dénommé «écocarte») pour le trajet en cause

ou

b) un dispositif électronique installé sur le véhicule permettant le décompte automatique d'écopoints (ci-après dénommé «écoplaquette»)

ou

c) une documentation adéquate, définie à l'article 13, établissant qu'un trajet en transit au sens de l'annexe C et ne donnant pas lieu à l'acquittement d'écopoints, est en cours

ou

d) une documentation adéquate indiquant qu'un passage autre qu'un passage en transit est en cours, et, lorsque le véhicule est pourvu d'une écoplaquette, celle-ci doit être programmée à cette fin.

Les autorités autrichiennes compétentes délivrent l'écocarte contre paiement d'un droit équivalant au montant des frais de fabrication et de distribution des écopoints et des écocartes; elles installent, en des endroits appropriés, l'infrastructure qui est nécessaire pour lire les écoplaquettes.

2. Les écoplaquettes sont fabriquées, programmées et installées conformément aux spécifications techniques générales énoncées à l'annexe F. Les autorités compétentes de chaque État membre sont habilitées à autoriser, programmer et installer les écoplaquettes.

L'écoplaquette doit contenir des informations sur le pays d'immatriculation et les quantités de NO_x émises par le véhicule, comme indiqué dans le document (COP) visé au paragraphe 4.

3. L'écoplaquette est fixée sur le pare-brise du véhicule de la manière prévue par l'annexe G. Elle n'est pas transférable.

4. Le conducteur d'un camion de marchandises immatriculé le 1er octobre 1990 ou après cette date est également tenu de posséder, et de présenter sur demande, un document (COP), conforme à l'annexe B, justifiant des émissions de NO_x dudit véhicule. Pour les camions de marchandises dont la première immatriculation est antérieure au 1er octobre 1990, ou pour lesquels aucun document n'est présenté, la valeur COP est réputée égale à 15,8 g/kWh.

[1] JO n° L 341 du 30. 12. 1994, p. 20.

5. Les États membres notifient à la Commission les autorités nationales qui sont habilitées à délivrer les documents et les écoplaquettes mentionnés dans les paragraphes 1, 2 et 4.»

3) L'article 2 est remplacé par le texte suivant:

«*Article 2*

1. À moins que le véhicule ne soit pourvu d'une écoplaquette, les écopoints requis doivent être collés sur l'écocarte et annulés par l'apposition d'une signature qui doit couvrir à la fois les écopoints et le formulaire. La signature peut être remplacée par un cachet.

Une écocarte portant le nombre requis d'écopoints est remise aux autorités de contrôle de l'État membre d'immatriculation du véhicule, ou de l'Autriche, qui restituent une copie accompagnée de la preuve du paiement.

2. Dans le cas où le véhicule est pourvu d'une écoplaquette, sur confirmation du fait qu'il effectue un passage en transit exigeant des écopoints, un nombre d'écopoints correspondant aux valeurs d'émission de NO_X enregistrées dans l'écoplaquette du véhicule est déduit du total des écopoints alloués à l'État membre dans lequel le véhicule est immatriculé. Cette opération est effectuée par l'infrastructure fournie et gérée par les autorités autrichiennes.

Dans le cas des véhicules porteurs d'écoplaquettes effectuant des trajets bilatéraux, les écoplaquettes doivent être réglées de façon à montrer qu'un trajet autre qu'un trajet en transit est effectué avant que le véhicule ne pénètre dans le territoire autrichien.

3. Lorsqu'une écocarte est utilisée et qu'il y a un changement de véhicule tracteur au cours d'un trajet en transit, la preuve du paiement délivrée à l'entrée conserve sa validité. Lorsque la valeur COP du nouveau véhicule tracteur dépasse celle indiquée sur le formulaire, des écopoints supplémentaires, apposés sur une nouvelle carte, sont annulés à la sortie du pays.

4. Dans les passages donnant lieu à l'acquittement d'écopoints, l'écocarte et l'écoplaquette remplacent tous les formulaires autrichiens utilisés antérieurement pour l'établissement des statistiques sur les transports.

5. Les autorités compétentes des États membres doivent régulièrement transmettre à la Commission un décompte des points utilisés sur des écocartes. Les originaux ou les copies des formulaires portant les écopoints annulés sont, le cas échéant, transmis aux autorités nationales ou à la Commission.

Lorsque le véhicule est pourvu d'une écoplaquette, les autorités autrichiennes mettent les informations nécessaires à la disposition d'une autorité désignée dans l'État membre où le véhicule est immatriculé dans les quarante-huit heures après qu'un passage en transit a été effectué. Ces informations doivent également être mises à la disposition de la Commission.

6. Les dispositions des paragraphe 1 à 5 s'appliquent sans préjudice de l'article 14 *bis*.»

4) À l'article 3 paragraphe 3, le texte liminaire est remplacé par le texte suivant:

«Sans préjudice de l'article 3 paragraphe 2, les trajets continus effectués en transit à travers l'Autriche et qui utilisent les terminaux ferroviaires suivants sont considérés comme des trajets bilatéraux.»

5) L'article 4 est remplacé par le texte suivant:

«*Article 4*

Les écopoints sont valables du 1er janvier de l'année pour laquelle ils sont attribués au 31 janvier de l'année suivante.»

6) L'article 5 est modifié comme suit:

a) au paragraphe 1, la deuxième phrase est remplacée par la phrase suivante:

«L'article 8 paragraphe 3 et l'article 11 du règlement (CEE) n° 881/92 du Conseil (*) s'appliquent en cas d'infractions répétées.

(*) JO n° L 95 du 9. 4. 1992, p. 1.»

b) les paragraphes 2 et 3 sont remplacés par le texte suivant:

«2. La Commission et les autorités compétentes des États membres coopèrent, dans les limites de leurs compétences, sur le plan administratif, afin de rechercher et de poursuivre les infractions au protocole n° 9 ou aux dispositions du présent règlement, et en particulier de s'assurer que les écocartes et écoplaquettes sont correctement utilisées.

3. Les contrôles peuvent avoir lieu ailleurs qu'à la frontière, à la discrétion de l'État membre, en respectant le principe de la non-discrimination.»

c) les paragraphes 4 et 5 suivants sont ajoutés:

«4. Les autorités de contrôle autrichiennes peuvent, dans le respect du principe de proportionnalité, prendre les mesures nécessaires dans le cas d'un véhicule pourvu d'une écoplaquette si au moins une des situations suivantes se présente:

a) le véhicule ou son exploitant ont commis des infractions répétées;

b) il reste trop peu d'écopoints dans le quota attribué au pays d'immatriculation du véhicule;

c) l'écoplaquette a été manipulée ou modifiée par une partie autre que celle visée à l'article 1er paragraphe 2;

d) l'État membre n'a pas attribué suffisamment d'écopoints pour un passage en transit en véhicule;

e) le véhicule n'est pas accompagné des documents prévus par l'article 1er paragraphe 1 point c) ou d), pour justifier le fait que l'écoplaquette a été réglée pour indiquer qu'un passage autre qu'un passage en transit a lieu sur le territoire autrichien;

f) l'écoplaquette visée à l'annexe F ne comprend pas suffisamment d'écopoints pour un passage en transit.

5. Les autorités de contrôle autrichiennes peuvent, dans le respect du principe de la proportionnalité, prendre les mesures nécessaires dans le cas d'un véhicule dépourvu d'une écoplaquette si au moins une des situations suivantes se présente:

a) une écocarte n'est pas présentée aux autorités de contrôle conformément aux dispositions du présent règlement;

b) il est présenté une écocarte incomplète ou incorrecte, ou sur laquelle les écopoints ne sont pas appliqués correctement;

c) le véhicule n'est pas accompagné des documents aptes à justifier qu'il n'a pas besoin d'écopoints.»

7) À l'article 6, le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

«2. Les écopoints imprimés destinés à être appliqués sur des écocartes sont alloués aux États membres tous les ans en deux tranches, la première avant le 1er octobre de l'année précédente, la seconde avant le 1er mars de l'année de validité.

Dans les cas envisagés à l'article 11 paragraphe 2 point c) du protocole n° 9, le nombre d'écopoints pour cette année est réduit selon la méthode présentée à l'annexe 5 point 3 du protocole.»

8) L'article 7 est remplacé par le texte suivant:

«*Article 7*

1. Les autorités compétentes des États membres allouent leurs écopoints disponibles aux opérateurs concernés établis sur leur territoire.

2. Chaque année, les autorités compétentes des États membres notifient et restituent à la Commission, le 15 octobre au plus tard, tous les écopoints qui ne devraient pas être utilisés avant la fin de l'année au vu des données disponibles et des estimations de trafic effectuées sur les derniers mois de l'année.»

9) À l'article 8, le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

«2. Les écopoints de la réserve communautaire sont alloués par la Commission aux États membres selon la procédure prévue à l'article 16 du protocole n° 9, au moins un mois avant la fin de l'année.

La réallocation est pondérée selon les critères suivants, tels qu'ils sont décrits en détail à l'annexe E:

— la situation particulière de la Grèce et de l'Italie,

— les conséquences de la réunification de l'Allemagne,

— la promotion d'autres modes de transport à travers l'Autriche, notamment la "rollende Landstrasse" (route roulante),

— le nombre d'écopoints alloués aux États membres que ces derniers utilisent effectivement,

— les quantités moyennes de NO_x émises par les véhicules des États membres effectuant des passages en transit,

— les événements imprévus.»

10) À l'article 9, les termes «de l'acte d'adhésion de la Norvège, de l'Autriche, de la Finlande et de la Suède» sont supprimés.

11) À l'article 10, les termes «par clarification à» sont remplacés par les termes «aux fins de».

12) L'article 14 *bis* suivant est inséré:

«*Article 14* bis

Pendant une période de transition expirant le 31 décembre 1997, les écocartes ou les écoplaquettes peuvent être utilisées pour l'administration du trafic de transit.

À partir du 1er janvier 1998, la Commission permet à tout État membre d'utiliser chaque année des écocartes jusqu'à un maximum de 0,6 % du nombre total d'écopoints pour les États membres, au sens de l'article 9. Les États membres notifient à la Commission avant le 1er août au plus tard de chaque année, le nombre d'écopoints qu'ils souhaitent avoir à leur disposition aux fins d'utilisation sur des écocartes l'année suivante. Ces écopoints sont mis à disposition par la Commission en une fois avant le 1er décembre. Les écocartes sont mises à disposition conformément à l'article 1er paragraphe 1 deuxième alinéa.»

13) L'annexe E est remplacée par l'annexe I du présent règlement.

14) Les annexes F et G figurant dans l'annexe II du présent règlement sont ajoutées.

Article 2

Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel des Communautés européennes.*

Il est applicable à partir du 1er janvier 1997.

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

Fait à Bruxelles, le 30 juillet 1996.

Par la Commission
Neil KINNOCK
Membre de la Commission

ANNEXE I

«ANNEXE E

CRITÈRES DE REDISTRIBUTION DES ÉCOPOINTS

Position spéciale de la Grèce et de l'Italie

Sur la réserve communautaire représentant 3,34 % du nombre total d'écopoints, une part représentant 4 874 des unités visées à l'annexe D est attribuée en priorité à l'Italie, et 576 des unités visées à l'annexe D sont attribuées en priorité à la Grèce. En outre, tous les efforts nécessaires doivent être faits pour faire en sorte que la part d'écopoints alloués à la Grèce tienne suffisamment compte des besoins de ce pays.

Conséquences de la réunification de l'Allemagne

En outre, une part des écopoints représentant 6 444 des unités visées à l'annexe D est attribuée à l'Allemagne à partir de la réserve communautaire.

Promotion d'autres moyens de transport à travers l'Autriche, notamment la "rollende Landstrasse" (route roulante)

Tous les écopoints autrichiens restitués à la Commission aux fins de redistribution sont distribués aux États membres qui demandent des écopoints supplémentaires, proportionnellement aux statistiques indiquant l'État membre d'immatriculation des camions de marchandises utilisant la "rollende Landstrasse" en Autriche.

Nombre d'écopoints alloués aux États membres effectivement utilisés par eux, chiffre moyen d'émissions de NO_x en ce qui concerne les véhicules en transit provenant d'États membres

Les écopoints restants sont distribués aux États membres qui demandent des écopoints supplémentaires en fonction d'un coefficient défini comme suit pour chaque État membre:

— nombre d'écopoints estimé nécessaire, calculé par extrapolation à partir des statistiques autrichiennes les plus récentes,

— multiplication par la proportion d'écopoints alloués à un État membre qui ont été utilisés effectivement par un État membre l'année précédente,

— multiplication par les chiffres moyens des émissions de NO_x les plus récents pour les véhicules en transit provenant de l'État membre en cause, en pourcentage de l'objectif fixé pour l'année.»

ANNEXE II

«ANNEXE F

SPÉCIFICATIONS TECHNIQUES GÉNÉRALES DE L'ÉCOPLAQUETTE

Installations de communications à courte distance — véhicules

Normes (ou prénormes) et rapports techniques intéressant le DSRC

Pour les communications à courte distance entre les véhicules et l'infrastructure routière, les prescriptions suivantes, prévues par CEN/TC 278, sont applicables:

a) prENV278/9/#62 "DSRC Physical Layer using Microwave at 5.8 GHz";

b) prENV278/9/#64 "DSRC Data Link Layer";

c) prENV278/9/#65 "DSRC Application Layer".

Réception

Le fournisseur de l'écoplaquette doit produire pour ces appareils des certificats de réception établis par un organisme de contrôle accrédité, et qui confirment le respect de toutes les valeurs limites prévues dans la I-ETS 300674.

Conditions d'exploitation

Un fonctionnement correct de l'écoplaquette exigée par le système d'écopoints automatique doit être garanti dans les conditions d'exploitation suivantes:

— environnement: température ambiante de −25 °C à +70 °C,

— intempéries: tous les types d'intempéries auxquels on peut s'attendre,

— circulation: sur plusieurs bandes, trafic fluide,

— gamme de vitesse: du trafic discontinu à 120 km/h.

En attendant l'adoption de normes (ou prénormes) DSRC, les conditions d'exploitation ci-dessus constituent des exigences minimales.

L'écoplaquette ne doit réagir qu'aux signaux émis en micro-ondes caractérisant les applications pour lesquelles elle est prévue.

Écoplaquette

Identification

Chaque écoplaquette porte un numéro d'identification individuel. Outre le nombre de chiffres nécessaire pour l'identification proprement dite, ce numéro doit contenir un total de contrôle basé sur ces chiffres aux fins de contrôle d'intégrité.

Installation

L'écoplaquette est conçue de façon à pouvoir être mis en place sur la face interne du pare-brise du camion ou du véhicule tracteur. Elle doit être fixée à demeure sur le véhicule.

Déclaration de transit

L'écoplaquette doit permettre l'introduction des informations nécessaires en cas de passage ne donnant pas lieu à l'acquittement d'écopoints.

Aux fins de contrôle, cette déclaration doit être parfaitement visible sur l'écoplaquette; alternativement, il doit être possible de régler l'écoplaquette sur une position de départ définie. En tout cas, il faut, pour l'évaluation au sein du système, que seul le statut au moment de l'entrée puisse être pris en considération.

Marquage extérieur

Toutes les écoplaquettes doivent également pouvoir être identifiées clairement par contrôle visuel. À cette fin, le numéro d'identification visé plus haut doit être appliqué de façon indélébile à sa surface.

Un marquage de la surface de l'écoplaquette, de façon inamovible et indélébile, au moyen d'étiquettes autocollantes, doit être apposé. Ces étiquettes doivent indiquer le nombre d'écopoints dont est passible le véhicule ("5", "6", ... "16").

Ces étiquettes doivent être à l'épreuve de la falsification et présenter une résistance mécanique ainsi qu'une résistance à la lumière et à la température suffisantes. Elles doivent également posséder un pouvoir adhésif suffisant, et toute tentative de décollement doit entraîner leur destruction.

Sécurité contre les manipulations

Le boîtier doit être conçu de façon à empêcher toute manipulation des éléments intérieurs, et de façon que toute intervention laisse des traces visibles.

Mémoire

La capacité de la mémoire de l'écoplaquette doit permettre d'y loger les données suivantes:

— numéro d'identification,

— données relatives aux véhicules:

  — valeur COP,

— données sur les transactions:

  — identification du poste frontière,

  — date et heure,

  — statut de la déclaration de passage,

  — données de blocage,

— données sur le statut:

  — manipulations,

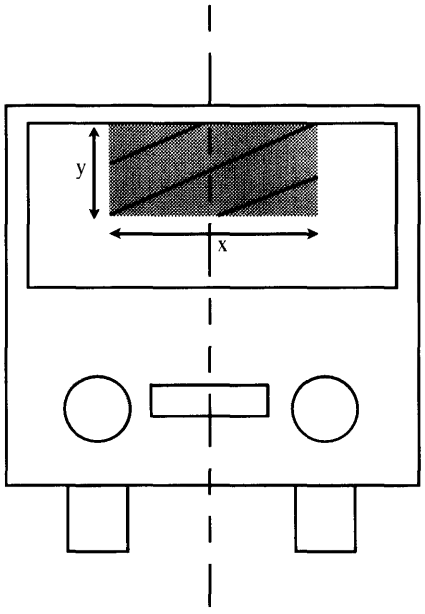
  — état de la pile,

  — état de la dernière communication.

Une réserve de la capacité de la mémoire d'au moins 30 % doit être prévue.

ANNEXE G

MISE EN PLACE DE L'ÉCOPLAQUETTE



L'écoplaquette est installée sur la face interne du pare-brise dans la zone indiquée (voir illustration), dont les dimensions sont les suivantes:

x = 100 cm

y = 80 cm»