KOMMISSIONENS FORORDNING (EF) Nr. 1524/96

af 30. juli 1996

om ændring af forordning (EF) nr. 3298/94 for så vidt angår økopointsystemet angående lastbilers transitkørsel gennem østrigsk territorium

KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab,

under henvisning til akten vedrørende Østrigs, Finlands og Sveriges tiltrædelse, særlig artikel 11, stk. 6, og bilag 4 til protokol nr. 9, og

ud fra følgende betragtninger:

Protokol nr. 9 til akten vedrørende Østrigs, Finlands og Sveriges tiltrædelse fastsætter en særlig ordning for lastbilers transitkørsel gennem østrigsk territorium på grundlag af en ordning om transitrettigheder (økopointsystemet);

ifølge artikel 14 i protokol nr. 9 kan ikke-diskriminerende fysisk kontrol ved grænsen mellem Østrig og andre medlemsstater for at kontrollere økopoint i henhold til artikel 11 og de eksisterende kvoter for bilaterale ture i henhold til artikel 12 i protokol nr. 9 kun opretholdes indtil den 31. december 1996;

gennemførelsen af artikel 11 i protokol nr. 9 efter den 31. december 1996 kan sikres effektivt ved bl.a. et elektronisk kontrolsystem;

Kommissionen bør vedtage detaljerede foranstaltninger vedrørende de uafklarede tekniske spørgsmål, der er forbundet med økopointsystemet, jf. fælles erklæring nr. 18 til akten vedrørende Østrigs, Finlands og Sveriges tiltrædelse;

Kommissionens forordning (EF) nr. 3298/94 (1) bør ændres i overensstemmelse med det ovenfor anførte;

de i denne forordning fastsatte foranstaltninger er i overensstemmelse med udtalelse fra det ved artikel 16 i protokol nr. 9 nedsatte udvalg —

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

Artikel 1

I forordning (EF) nr. 3298/94 foretages følgende ændringer:

1) Titlen affattes således:

»Kommissionens forordning (EF) nr. 3298/94 af 21. december 1994 om de nærmere bestemmelser i forbindelse med ordningen om transitrettigheder (økopointsystemet) angående lastbilers transitkørsel gennem østrigsk terriotorium«.

2) Artikel 1 affattes således:

»*Artikel 1*

1. Lastvognsføreren skal på østrigsk territorium medføre og på forlangende forevise kontrolmyndighederne enten:

a) en behørigt udfyldt standardformular eller et østrigsk bevis efter modellen i bilag A, i det følgende benævnt »økokort«, som dokumentation for, at økopointene for den pågældende tur er betalt, eller

b) en elektronisk anordning, i det følgende benævnt »økomærkat«, som er påsat motorkøretøjet og som muliggør automatisk debitering af økopoint, eller

c) passende dokumentation, jf. artikel 13, som viser, at det drejer sig om en transittur, hvortil der ikke kræves økopoint i henhold til bilag C, eller

d) passende dokumentation, der viser, at det ikke drejer sig om en transittur, og hvis køretøjet har økomærkat, skal dette være indstillet i overensstemmelse hermed.

De kompetente østrigske myndigheder udsteder økokortet mod betaling af kortets og økopointenes fremstillings- og forsendelsesudgifter og installerer på passende steder den infrastruktur, der er nødvendig for aflæsning af økomærkaterne.

2. Økomærkater fremstilles, programmeres og monteres i overensstemmelse med de almindelige generelle tekniske specifikationer i bilag F. Medlemsstaternes kompetente myndigheder har beføjelse til at godkende, programmere og montere økomærkaterne.

Økomærkatet skal være således programmeret, at det indeholder oplysninger om registreringsland og motorkøretøjets NO_x-værdi i henhold til COP(Concofmity of Production)-dokumentet, jf. artikel 1, stk. 4.

3. Økomærkatet fastsættes på motorkøretøjets forrude. Det placeres som angivet i bilag G. Det skal ikke kunne overføres.

4. Er lastvognen indregistreret den 1. oktober 1990 eller derefter, skal føreren medføre et COP-dokument efter modellen i bilag B og på forlangende forevise det som bevis på køretøjets NO_x-emissioner. Lastvogne, der er indregistreret før den 1. oktober 1990 eller ikke medfører noget dokument, antages at have en COP-værdi på 15,8 g/kWh.

(1) EFT nr. L 341 af 30. 12. 1994, s. 20.

5. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen, hvilke nationale myndigheder der kan udstede de i stk. 1-4 omhandlede dokumenter og økomærkater.«

3) Artikel 2 affattes således:

»*Artikel 2*

1. Medmindre køretøjet anvender et økomærkat, anbringes det nødvendige antal økopoint på økokortet og annulleres. Annulleringen sker ved hjælp af en underskrift, som dækker både økopointene og den formular, de er anbragt på. I stedet for underskrift kan der benyttes et stempel.

Et økokort med det påkrævede antal økopoint gives til kontrolmyndigheden i den medlemsstat, hvor køretøjet er hjemmehørende, eller i Østrig, som tilbageleverer et eksemplar med bevis for betaling.

2. Såfremt køretøjet er udstyret med et økomærkat, skal det antal økopoint, der svarer til NO_x-emissionsoplysningerne i økomærkatet, fratrækkes det samlede antal økopoint, som er tildelt den medlemsstat, hvori køretøjet er registreret, når det bekræftes, at køretøjet foretager transitkørsel, der kræver økopoint. Dette gøres ad infrastruktur, der stilles til rådighed og drives af de østrigske myndigheder.

Køretøjer med økomærkat, der foretager bilaterale rejser, skal indstille økomærkatet, før de kører ind på østrigsk territorium for at vise, at de ikke foretager transitkørsel.

3. Hvis der anvendes økokort, og hvis der skiftes trækkende enhed under transitkørsel, bevarer den kvittering, der blev udstedt ved ankomsten, sin gyldighed og skal medføres. Er den nye trækkende enheds COP-værdi større end den, der er angivet i formularen, forsynes et nyt kort med yderligere økopoint, som annulleres ved afrejsen fra landet.

4. Økokortet eller økomærkatet erstatter på ture, hvor der skal afleveres økopoint, alle østrigske formularer, der hidtil er blevet anvendt til transportstatistik.

5. Medlemsstaternes myndigheder underretter regelmæssigt Kommissionen om det brugte antal økopoint på økokort. Formularerne med de annullerede økopoint stilles om nødvendigt til rådighed for de enkelte landes myndigheder eller Kommissionen i original eller kopi.

Hvis køretøjet har et økomærkat, skal de østrigske myndigheder inden for 48 timer give den kompetente myndighed i den medlemsstat, hvor køretøjet er indregistreret, adgang til de nødvendige oplysninger om, at der er blevet foretaget en transittur. Kommissionen skal også have adgang til disse oplysninger.

6. Stk. 1-6 finder anvendelse med forbehold af artikel 14a.«

4) I artikel 3 affattes indledningen til stk. 3 således:

»Uanset stk. 2 betragtes uafbrudt transport gennem Østrig via følgende jernbaneterminaler som bilateral kørsel:«

5) Artikel 4 affattes således:

»*Artikel 4*

Økopoint er gyldige fra 1. januar i tildelingsåret til 31. januar det følgende år.«

6) I artikel 5 foretages følgende ændringer:

a) Stk. 1, andet punktum, affattes således:

»I tilfælde af gentagne overtrædelser af denne forordning anvendes artikel 8, stk. 3, og artikel 11 i Rådets forordning (EØF) nr. 881/92 (*).

(*) EFT nr. L 95 af 9. 4. 1992, s. 1.«

b) Stk. 2 og 3 affattes således:

»2. Inden for deres respektive beføjelser hjælper Kommissionen og medlemsstaternes kompetente myndigheder hinanden med at efterforske og retsforfølge overtrædelser af protokol nr. 9 eller denne forordning og sikrer især, at økokort og økomærkater benyttes og behandles korrekt.

3. Der kan udføres kontrol andre steder end ved grænsen hvis medlemsstaten ønsker det, under overholdelse af princippet om ikke-diskriminering.«

c) Som stk. 4 og 5 indsættes:

»4. Kontrolmyndighederne i Østrig kan, under overholdelse af proportionalitetsprincippet, træffe passende foranstaltninger, hvis køretøjet har et økomærkat, og mindst et af følgende forhold foreligger:

a) køretøjet eller føreren af køretøjet har gentagne gange begået overtrædelser

b) der er ikke tilstrækkelige økopoint tilbage af registreringslandets ration

c) økomærket er blevet manipuleret, eller det er blevet ændret af andre end dem, der i henhold til artikel 1, stk. 2, er bemyndiget hertil

d) medlemsstaten har ikke tildelt tilstrækkelige økopoint, til at køretøjet kan foretage en transittur

e) køretøjet har ikke den nødvendige dokumentation i henhold til artikel 1, stk. 1, litra c) eller d), til at retfærdiggøre, at økomærket er blevet indstillet, så det angiver, at der ikke foretages en transittur på østrigsk territorium

f) når det i bilag F beskrevne økomærkat ikke er blevet programmeret med tilstrækkelige økopoint til at foretage en transittur.

5. Kontrolmyndighederne i Østrig kan, under overholdelse af proportionalitetsprincippet, træffe passende foranstaltninger, hvis et køretøj ikke har et økomærkat, og mindst et af følgende forhold foreligger:

a) der forevises ikke økokort for kontrolmyndighederne i overensstemmelse med bestemmelserne i denne forordning

b) det foreviste økokort er ufuldstændigt eller ukorrekt, eller økopoint er ikke korrekt påsat

c) køretøjet har ikke den fornødne dokumentation til at godgøre, at det ikke behøver økopoint.«

7) Artikel 6, stk. 2, affattes således:

»2. De trykte økopoint, som er beregnet til at påsættes økokort, stilles til medlemsstaternes rådighed hvert år i to rater, idet første rate udleveres inden 1. oktober året før, anden rate inden 1. marts i det pågældende år.

Under de omstændigheder, der er angivet i artikel 11, stk. 2, litra c), i protokol nr. 9, reduceres antallet af økopoint for det pågældende år efter metoden i punkt 3 i bilag 5 til nævnte protokol.«

8) Artikel 7 affattes således:

»*Artikel 7*

1. Medlemsstaternes kompetente myndigheder tildeler de disponible økopoint til de pågældende virksomheder med hjemsted på deres territorium.

2. Senest den 15. oktober hvert år underretter medlemsstaternes kompetente myndigheder Kommissionen om de økopoint, der på grundlag af tal og trafikberegninger for årets sidste måneder ikke menes at ville blive brugt inden årets udgang, og sender dem tilbage til Kommissionen.«

9) Artikel 8, stk. 2, affattes således:

»2. Senest en måned før årets slutning tildeler Kommissionen medlemsstaterne fællesskabsreservens økopoint efter proceduren i artikel 16 i protokol nr. 9.

Tildelingen vejes efter følgende kriterier, jf. bilag E:

— Grækenlands og Italiens særlige stilling

— virkningerne af den tyske genforening

— fremme af alternative transportmåder gennem Østrig, navnlig den »Rollende Landstraße«

— den enkelte medlemsstats faktiske forbrug af tildelte økopoint

— det gennemsnitlige NO_x-tal for den enkelte medlemsstats transitkøretøjer

— uforudsete forhold«.

10) I artikel 9 udgår »akten vedrørende Norges, Østrigs, Finlands og Sveriges tiltrædelse«.

11) I artikel 10 ændres »uanset protokol nr. 9, bilag 5, punkt 1, artikel 11, stk. 2, litra b)« til »i forbindelse med artikel 11, stk. 2, litra b), i protokol nr. 9 og punkt 1 i bilag 5 til nævnte protokol.«

12) Som artikel 14a indsættes:

»*Artikel 14a*

I en overgangsperiode, der udløber den 31. december 1997, kan både økokort og økomærkater anvendes til administration af transittrafik.

Fra den 1. januar 1998 tillader Kommissionen de enkelte medlemsstater årligt at bruge økokort for op til maksimalt 0,6 % af medlemsstaternes samlede antal økopoint, som fastsat i artikel 9. Medlemsstaterne giver senest den 1. august hvert år Kommissionen meddelelse om det seneste antal økopoint, de ønsker at anvende på økokort det følgende år. Kommissionen stiller disse økopoint til rådighed i én enkelt portion inden den 1. december. Økokortene stilles til rådighed i overensstemmelse med artikel 1, stk. 1, andet afsnit.«

13) Bilag E affattes som angivet i bilag I til nærværende forordning.

14) Som bilag F og G indsættes bilag II til nærværende forordning.

Artikel 2

Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *De Europæiske Fællesskabers Tidende.*

Den anvendes fra den 1. januar 1997.

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

Udfærdiget i Bruxelles, den 30. juli 1996.

På Kommissionens vegne
Neil KINNOCK
Medlem af Kommissionen

BILAG I

»BILAG E

KRITERIER FOR OMFORDELING AF ØKOPOINT

Grækenlands og Italiens særlige stilling

Fællesskabsreserven består af 3,34 % af det samlede antal økopoint. Heraf fordeles principielt på forhånd et antal svarende til 4 874 af enhederne i bilag D til Italien og 576 af enhederne i bilag D til Grækenland. Desuden træffes alle nødvendige foranstaltninger for at sikre, at Grækenlands andel af økopointene tager tilstrækkeligt hensyn til Grækenlands behov.

Virkningerne af den tyske genforening

Endvidere tildeles Tyskland principielt på forhånd et antal svarende til 6 444 af enhederne i bilag D.

Fremme af alternative transportmåder gennem Østrig, navnlig den »Rollende Landstraße«

Alle de østrigske økopoint, der tilbagesendes til Kommissionen til omfordeling, fordeles til medlemsstater, der anmoder om yderligere økopoint på grundlag af statistikker, der viser, i hvilket omfang de i medlemsstaten registrerede lastbiler anvender den »Rollende Landstraße« i Østrig.

Den enkelte medlemsstats faktiske forbrug af tildelte økopoint

De gennemsnitlige NO_x-tal for den enkelte medlemsstats transitkøretøjer

De resterende økopoint fordeles til medlemsstater, der anmoder om yderligere økopoint efter en koefficient, der defineres for hver enkelt medlemsstat, på følgende måde:

— antal økopoint, der skønnes nødvendige, på grundlag af en ekstrapolering af de seneste statistikker fra Østrig

— multipliceret med en faktor, der bygger på medlemsstatens faktiske forbrug af økopoint det foregående år

— multipliceret med de seneste NO_x-tal for transitkøretøjer fra medlemsstaterne som en procentdel af måltallet for det pågældende år.«

BILAG II

»BILAG F

ALMINDELIGE TEKNISKE SPECIFIKATIONER FOR ØKOMÆRKATET

Kommunikation over korte afstande mellem vejfyr og køretøj

DSRC — relevante (forslag til) standarder og tekniske beskrivelser

Følgende påkrævede dokumenter, som er udgivet af CEN/TC 278, skal overholdes i forbindelse med kommunikation over korte afstande mellem køretøjer og vejfyr ved vejsiden:

a) prENV278/9/#62 »DSRC Physical Layer using Microware at 5.8 GHz«

b) prENV278/9/#64 »DSRC Data Link Layer«

c) prENV278/9/#65 »DSRC Applications Layer«.

Typeafprøvning

Leverandøren af økomærkatet skal forelægge en typeafprøvningsattest fra et godkendt afprøvningsorgan, som bekræfter, at alle grænseværdier i det for tiden gyldige I-ETS300674 er overholdt.

Funktionskrav

Økomærkatet til det automatiske økopointsystem skal kunne fungere korrekt under følgende betingelser:

— Omgivelsestemperatur: fra −25°C til +70°C,

— Vejrforhold: Alle vejrforhold

— Trafik: Flere kørebaner, jævn trafik

— Hastighed: Fra »Stop and Go« til 120 km/h.

Ovennævnte er minimumskrav og forudsætter vedtagelsen af (forslag til) DSRC-relevante standarder.

Økomærkatet må kun reagere på de mikrobølgesignaler, der kendetegner dets applikationer.

Økomærkatet

Identifikation

Hvert enkelt økomærkat skal have sit eget identifikationsummer. Ud over det nødvendige antal cifre til at gøre det unikt skal nummeret også indeholde en kontrolsum, der kan bruges til kontrol af mærkatets integritet.

Montering

Økomærkatet skal være udformet således, at det kan monteres bag forruden i lastbilen eller trækenheden. Økomærkatet skal monteres således, at det er uadskilleligt fra køretøjet.

Det må ikke være muligt at hindre kommunikation med infrastruktur ved vejsiden ved simpel tildækning af økomærket.

Transitdeklaration

Økomærkatet skal kunne indkodes således, at det viser, at der ikke skal betales økopoint for en given tur.

Denne indkodning skal være klart synlig på økomærkatet for kontrol, eller det skal være muligt at sætte det i en defineret udgangsposition. Det skal under alle omstændigheder sikres, at man ved beregning i systemet kun tager hensyn til indrejsetidspunktet.

Ydre kendetegn

Det enkelte økomærkat skal klart kunne identificeres ved simpel visuel inspektion. Det tidligere nævnte identifikationsnummer skal derfor placeres på overfladen på uudslettelig måde.

Der skal fastsættes uaftagelige, uudslettelige mærker i form af færdigtrykte klæbesedler på økomærkatets overflade. Disse sedler viser det antal økopoint, køretøjet har (»5, 6, ...16«).

Disse særlige klæbesedler skal være sikret mod forfalskning, de skal være mekanisk stærke samt lys- og temperaturbestandige. De skal have tilstrækkelig stor klæbestyrke til, at de bliver ødelagt, hvis man forsøger at fjerne dem fra økomærkatet.

Forebyggelse af snyderi

Økomærkatet skal være indesluttet således, at manipulation af de indre bestanddele er udelukket, og således at enhver manipulation kan ses.

Hukommelse

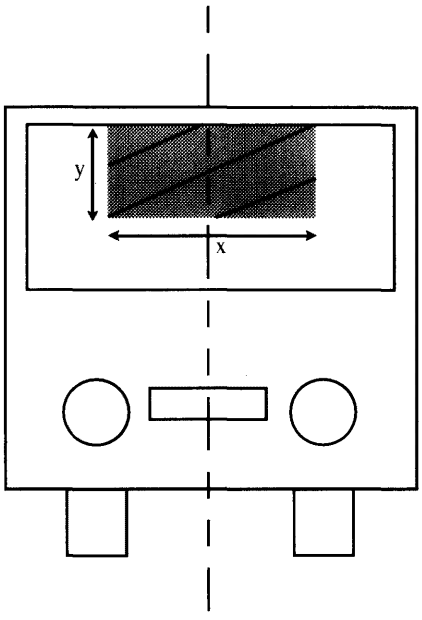
Økomærkatets hukommelse skal være tilstrækkelig til at indeholde følgende data:

— identifikationsnummer
— data om køretøjet
  — COP-værdi
— transaktionsdata
  — identificering ved grænseovergangen
  — dato/tidsangivelse
  — turens status
  — fortrolige oplysninger
— data om status
  — manipulation
  — batteristatus
  — status for seneste kommunikation.

Derudover skal der være en hukommelsesreserve på mindst 30 %.

BILAG G

INSTALLATIONSKRAV FOR ØKOMÆRKATET



Økomærkatet skal monteres på indersiden af forruden inden for det markerede område (se illustrationen ovenfor), idet dimensionerne skal være:

x = 100 cm
y = 80 cm.