REGULAMENTO (CE) Nº 1524/96 DA COMISSÃO

de 30 de Julho de 1996

que altera o Regulamento (CE) nº 3298/94 no que respeita ao sistema de ecopontos para veículos pesados de mercadorias em trânsito pela Áustria

A COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia,

Tendo em conta o Acto de Adesão da Áustria, da Finlândia e da Suécia e, nomeadamente, o nº 6 do artigo 11º e o anexo 4 do seu protocolo nº 9,

Considerando que o protocolo nº 9 do Acto de Adesão da Áustria, da Finlândia e da Suécia prevê um sistema especial aplicável ao trânsito de veículos pesados de mercadorias no território austríaco baseado num sistema de direitos de trânsito (ecopontos);

Considerando que o artigo 14º do protocolo nº 9 prevê a manutenção dos controlos físicos não discriminatórios nas fronteiras entre a Áustria e os restantes Estados-membros, para verificação dos ecopontos emitidos ao abrigo do disposto no artigo 11º e das autorizações de transporte referidas no artigo 12º, apenas até 31 de Dezembro de 1996;

Considerando que a aplicação do artigo 11º do protocolo nº 9 depois de 31 de Dezembro de 1996 pode ser efectivamente garantida, entre outros métodos de controlo, por um sistema de controlo electrónico;

Considerando que a Comissão deverá adoptar medidas pormenorizadas relativas a questões técnicas ainda pendentes em relação ao sistema de ecopontos, previsto na declaração conjunta nº 18 do Acto de Adesão da Áustria, da Finlândia e da Suécia;

Considerando que o Regulamento (CE) nº 3298/94 da Comissão [1] deve, consequentemente, ser alterado;

Considerando que as medidas previstas no presente regulamento estão em conformidade com o parecer do comité estabelecido pelo artigo 16º do protocolo nº 9,

ADOPTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1º

O Regulamento (CE) nº 3298/94 é alterado do seguinte modo:

1. O título passa a ter a seguinte redacção:

   «Regulamento (CE) nº 3298/94 da Comissão, de 21 de Dezembro de 1994, que estabelece normas de execução relativamente ao sistema de direitos de trânsito (ecopontos) para veículos pesados de mercadorias em trânsito pela Áustria»;

2. O artigo 1º passa a ter a seguinte redacção:

   «*Artigo 1º*

   1. O condutor de um veículo pesado de mercadorias que circule no território da Áustria deve fazer-se acompanhar, apresentando para inspecção sempre que tal lhe for exigido pelas entidades de controlo, de:

   a) Um formulário de modelo único devidamente preenchido ou uma declaração das autoridades austríacas comprovativa do pagamento dos ecopontos respeitantes ao trajecto em causa, em conformidade com o anexo A e denominado «cartão de ecopontos»; ou

   b) Um dispositivo electrónico instalado no veículo a motor e que permite o débito automático de ecopontos, denominado «eco-identificador»; ou

   c) Documentação adequada, em conformidade com o artigo 13º que demonstre que está a ser realizado um trajecto em trânsito isento do pagamento de ecopontos, em conformidade com o anexo C; ou

   d) Documentação adequada e, se o veículo estiver equipado com um eco-identificador, esse eco--edentificador programado de forma a demonstrar que não está a ser realizado um trajecto em trânsito.

   As autoridades austríacas competentes emitirão o cartão de ecopontos contra o pagamento das despesas respeitantes ao fabrico e distribuição dos ecopontos e dos cartões de ecopontos, e instalarão a infraestrutura necessária nos locais apropriados para ler os eco-identificadores.

   2. Os eco-identificadores devem ser fabricados, programados e instalados em conformidade com as especificações técnicas gerais constantes do anexo F. As autoridades competentes de cada Estado-membro podem aprovar, programar e instalar os eco-identificadores.

   O eco-identificador deve ser programado de forma a conter informações sobre o país de matrícula e sobre o volume de emissão de NO_x do veículo, tal como constam no documento de conformidade de produção (COP), em conformidade com o nº 4.

   3. O eco-identificador será aposto no pará-brisas do veículo. Será posicionado em conformidade com as disposições constantes do anexo G. O eco-identificador é intransmissível.

   4. O condutor de um veículo pesado de mercadorias cuja matrícula tenha sido efectuada em ou depois de 1 de Outubro de 1990 deve fazer-se acompanhar igualmente, devendo apresentá-la sempre que isso lhe for exigido, de uma declaração de conformidade de produção (COP), nos termos do anexo B, que ateste o volume de emissão de NO_x do veículo.

   No caso de veículos pesados de mercadorias cuja primeira matrícula tenha sido efectuada antes de 1 de Outubro de 1990 ou daqueles em relação aos quais não for apresentado nenhum documento, é aplicado um valor COP de 15,8 g/kW/h.

[1] JO nº L 341 de 30. 12. 1994, p. 20.

5. Os Estados-membros comunicarão à Comissão, quais as autoridades nacionais responsáveis pela emissão dos documentos referidos nos nºs 1 a 4 e dos eco-identificadores.»

3. O artigo 2º é alterado do seguinte modo:

«Artigo 2º

1. A menos que o veículo esteja equipado com um eco-identificador deve ser aposto e inutilizado o número exigido de ecopontos. Estes devem ser inutilizados mediante assinatura, de tal forma que a mesma cubra os ecopontos e o espaço a eles reservado no formulário. Em vez da assinatura, pode ser utilizado um carimbo oficial.

O cartão de ecopontos, com o número exigido de ecopontos apostos, deve ser apresentado às autoridades de controlo do Estado-membro de registo do veículo, ou da Áustria, que devem, por sua vez, devolver a cópia, acompanhada da prova de pagamento.

2. Se o veículo estiver equipado com um eco-identificador, e quando tiver sido confirmado que vai iniciar um trajecto em trânsito para o qual são necessários ecopontos, será deduzido do total de ecopontos atribuído ao Estado-membro em que o veículo estiver matriculado um número de ecopontos correspondente à informação sobre emissões de NO_x armazenada no eco-identificador que equipa o veículo. Tal dedução será efectuada em infra-estruturas fornecidas e operadas pelas autoridades austríacas.

Os veículos equipados com um eco-identificador que efectuem um trajecto bilateral devem, antes de entrarem em território austríaco, programar o eco-identificador de forma a demonstrar que não está a ser realizado um trajecto em trânsito.

3. Se estiver a ser utilizado um cartão de ecopontos e o veículo tractor for substituído durante um trajecto em trânsito, os documentos comprovativos do pagamento obtidos à entrada continuarão a ser válidos, devendo ser conservados. Se o valor COP do novo veículo tractor for superior ao indicado no formulário, os ecopontos adicionais devem ser apostos num novo cartão de ecopontos, e inutilizados à saída do território.

4. Nas viagens que exigem ecopontos, todos os formulários austríacos utilizados até agora para a elaboração de estatísticas de transportes são substituídos pelo cartão de ecopontos ou pelo eco-identificador.

5. As autoridades dos Estados-membros devem comunicar regularmente à Comissão o número de pontos utilizados no cartão de ecopontos. O original do formulário ou cópia com identificação dos ecopontos inutilizados, devem, se necessário, ser colocados à disposição das autoridades nacionais competentes ou da Comissão.

Em alternativa, se o veículo estiver equipado com um eco-identificador, as autoridades austríacas fornecerão à autoridade designada no Estado-membro em que o veículo está matriculado, no prazo de 48 horas, as informações necessárias para comprovar que foi realizado um trajecto em trânsito. Essa informação será igualmente colocada à disposição da Comissão.

6. O disposto nos nºs 1 a 5 aplica-se sem prejuízo do artigo 14ºA.»;

4. No nº 3 do artigo 3º o proémio passa a ter a seguinte redacção:

«3. Sem prejuízo do nº 2, consideram-se trajectos bilaterais os trajectos em trânsito contínuos pela Áustria que utilizam os seguintes terminais rodoviários:».

5. O artigo 4º passa a ter a seguinte redacção:

«Artigo 4º

Os ecopontos serão válidos entre 1 de Janeiro do ano para que são atribuídos e 31 de Janeiro do ano seguinte.»;

6. O artigo 5º é alterado do seguinte modo:

a) No nº 1, o segundo trecho passa a ter a seguinte redacção:

«Em caso de reincidência nas infracções ao presente regulamento, são aplicáveis o nº 3 do artigo 8º e o artigo 11º do Regulamento (CEE) nº 881/92 do Conselho (*).

(*) JO nº L 95 de 9. 4. 1992, p. 1.».

b) Os nºs 2 e 3 passam a ter a seguinte redacção:

«2. A Comissão e as autoridades competentes dos Estados-membros prestar-se-ão, no âmbito das suas competências, assistência administrativa mútua com o objectivo de detectarem e sancionarem as infracções cometidas em prejuízo do disposto no protocolo nº 9 ou no presente regulamento, garantindo nomeadamente a utilização e o processamento correctos dos cartões de ecopontos e dos eco-identificadores.

3. Podem ser efectuados controlos fora da fronteira, em qualquer ponto à escolha do Estado-membro com respeito do princípio de não discriminação.»

c) São aditados os seguintes nºs 4 e 5:

«4. As entidades de controlo austríacas podem, em conformidade com o princípio da proporcionalidade, tomar medidas apropriadas se um veículo estiver equipado com um eco-identificador e se verificar pelo menos uma das seguintes situações:

a) O veículo ou o operador do veículo cometeram repetidas infracções;

b) Os ecopontos restantes do total atribuído ao país em que o veículo está matriculado não são suficientes;

c) O eco-identificador foi transformado abusivamente ou trocado por uma entidade diferente das previstas no nº 2 do artigo 1º;

d) O Estado-membro não atribuiu ecopontos suficientes para o veículo realizar um trajecto em trânsito;

e) O veículo não dispõe de documentação apropriada, em conformidade com o nº 1, alíneas c) ou d), do artigo 1º, que justifique porque é que o eco-identificador foi programado de forma a demonstrar que não está a ser realizado um trajecto em trânsito em território austríaco;

f) O eco-identificador especificado no anexo F, não está programado com ecopontos suficientes para a realização do trajecto em trânsito.

5. As entidades de controlo austríacas podem, em conformidade com o princípio da proporcionalidade, tomar medidas apropriadas se um veículo não estiver equipado com um eco-identificador e se verificar pelo menos uma das seguintes situações:

a) Não foi apresentado um cartão de ecopontos às entidades de controlo em conformidade com as disposições do presente regulamento;

b) Foi apresentado um cartão de ecopontos incompleto ou incorrecto, ou em que os ecopontos não estão correctamente apostos;

c) O veículo não está acompanhado da documentação apropriada para provar que não precisa de ecopontos;»;

7. O nº 2 do artigo 6º passa a ter a seguinte redacção:

«2. Os ecopontos impressos e que se destinam à aposição nos cartões de ecopontos serão anualmente distribuídos aos Estados-membros, em duas fracções, a primeira até 1 de Outubro do ano anterior àquele a que se referem e a segunda até 1 de Março do ano a que dizem respeito.

No caso previsto no nº 2, alínea c), do artigo 11º do protocolo nº 9, o número de ecopontos é reduzido para esse ano em conformidade com o método estabelecido no nº 3 do anexo 5 do protocolo.»;

8. O artigo 7º passa a ter a seguinte redacção:

«*Artigo 7º*

1. As autoridades competentes dos Estados-membros atribuirão os ecopontos disponíveis aos operadores em causa, estabelecidos no seu território.

2. As autoridades competentes dos Estados-membros indicarão e restituirão anualmente à Comissão, o mais tardar até 15 de Outubro, todos os ecopontos que, com base nos dados disponíveis e nas estimativas de tráfego relativas aos últimos meses do ano, se preveja que não serão utilizados até ao final do ano.»;

9. O nº 2 do artigo 8º passa a ter a seguinte redacção:

«2. Os ecopontos da reserva comunitária serão atribuídos pela Comissão aos Estados-membros, nos termos do processo constante do artigo 16º do protocolo nº 9, pelo menos um mês antes do final do ano.

A nova atribuição será ponderada de acordo com os seguintes critérios, em conformidade com o anexo E:

— a posição especial da Grécia e da Itália,

— o efeito da reunificação alemã,

— a promoção de modos de transporte alternativos através da Áustria, nomeadamente o «Rollende Landstrasse»,

— O número de ecopontos atribuídos aos Estados-membros que foram realmente utilizados pelos mesmos,

— O valor médio das emissões de NO_x dos veículos em trânsito de cada Estado-membro,

— ocorrências imprevistas.»;

10. No artigo 9º, é suprimida a expressão «do Acto de Adesão da Noruega, da Áustria, Finlândia e Suécia»;

11. No artigo 10º, a expressão «Em derrogação» é substituída pela expressão «Para efeitos»;

12. É inserido um novo artigo 14ºA, com a seguinte redacção:

«*Artigo 14ºA*

Durante um período transitório, que findará em 31 de Dezembro de 1997, é permitida a utilização de cartões de ecopontos ou de eco-identificadores para a administração do tráfego em trânsito.

A partir de 1 de Janeiro de 1998, a Comissão permitirá a cada Estado-membro a utilização anual de cartões de ecopontos até um máximo de 0,6 % do número total de ecopontos atribuídos aos Estados-membros nos termos do artigo 9º do presente regulamento. Os Estados-membros devem comunicar à Comissão, o mais tardar até 1 de Agosto de cada ano, o número de ecopontos que pretendem ter à sua disposição para utilização em cartões de ecopontos no ano seguinte. Esses ecopontos serão colocados à disposição pela Comissão, numa única entrega, antes do dia 1 de Dezembro. Os cartões de ecopontos serão colocados à disposição em conformidade com o estabelecido no segundo parágrafo do nº 1 do artigo 1º»;

13. O anexo E é substituído pelo anexo I do presente regulamento;

14. São aditados os anexos F e G que constam do anexo II do presente regulamento.

Artigo 2º

O presente regulamento entra em vigor no vigésimo dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial das Comunidades Europeias.*

É aplicável a partir de 1 de Janeiro de 1997.

O presente regulamento é obrigatório em todos os seus elementos e directamente aplicável em todos os Estados-membros.

Feito em Bruxelas, em 30 de Julho de 1996.

Pela Comissão

Neil KINNOCK

Membro da Comissão

ANEXO I

«ANEXO E

CRITÉRIOS DE REDISTRIBUIÇÃO DE ECOPONTOS

Posição especial da Grécia e da Itália

Da reserva comunitária de 3,34 % do número total de ecopontos uma fracção de ecopontos equivalente a 4 874 das unidades do anexo D será atribuída à Itália e a 576 das unidades do anexo D à Grécia, numa base prioritária. Por outro lado, devem ser envidados todos os esforços necessários para garantir que a parte de ecopontos atribuída à Grécia tenha devidamente em conta as necessidades deste país.

Efeito da reunificação alemã

Adicionalmente, uma fracção de ecopontos equivalente a 6 444 das unidades do anexo D será atribuída à Alemanha a partir da reserva comunitária.

Promoção de modos de transporte alternativos através da Áustria, nomeadamente o «Rollende Landstrasse»

Todos os ecopontos austríacos devolvidos à Comissão para redistribuição serão distribuídos pelos Estados-membros que solicitem ecopontos adicionais proporcionalmente aos dados estatísticos que demonstram a utilização do «Rollende Landstrasse» por veículos pesados de mercadorias matriculadas nesse Estado-membro.

Número de ecopontos atribuídos aos Estados-membros que foram realmente utilizados pelos mesmos e valor médio das emissões de NO_x dos veículos em trânsito de cada Estado-membro

Os ecopontos restantes serão distribuídos pelos Estados-membros que solicitem ecopontos adicionais proporcionalmente a um coeficiente que é definido para cada Estado-membro da seguinte forma:

— número de ecopontos considerados necessários, com base numa extrapolação das estatísticas austríacas mais recentes,

— multiplicado pela proporção dos ecopontos atribuídos a um Estado-membro que foram realmente utilizados por esse Estado-membro no ano anterior,

— multiplicado pelo valor médio mais recente das emissões de NO_x dos veículos em trânsito desse Estado-membro, expresso como percentagem do valor-limite para esse ano.»

ANEXO II

«ANEXO F

ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS GERAIS DO ECO-IDENTIFICADOR

Instalações de curta distância receptor-veículo

Normas (ou pré-normas) e relatórios técnicos (DSRC)

Os seguintes requisitos estabelecidos pelo CEN/TC 278 no âmbito das comunicações de curta distância entre os veículos e a infra-estrutura rodoviária deverão ser respeitados:

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".

Recepção

O fornecedor do eco-identificador para veículos deve apresentar certificados de recepção emitidos por organismos de controlo acreditados, que confirmem o respeito de todos os valores-limites previstos na I-ETS 300674 actualmente em vigor.

Condições de funcionamento

O eco-identificador destinado ao sistema automático de ecopontos deve assegurar a funcionalidade requerida sob as seguintes condições de funcionamento:

— Temperatura do ar: – 25 °C a + 70 °C,
— Condições climáticas: todos os tipos previsíveis,
— Tráfego: várias vias, tráfego fluido,
— Velocidade: de "stop and go" até 120 km/h.

As condições acima referidas são resquisitos mínimos até à adopção de (pré)-normas relevantes para DSRC.

O eco-identificador deve reagir apenas aos sinais emitidos em micro-ondas que caracterizam as aplicações para as quais está previsto.

Eco-identificador

Identificação

Os eco-identificadores devem ostentar um número de identificação único. Além dos vários dígitos necessários para a identificação propriamente dita, o referido número deve representar igualmente um total para controlo da respectiva integridade.

Instalação

O eco-identificador deve ser concebido de modo a poder ser instalado por detrás do pára-brisas do camião ou do veículo tractor. Deve ser instalado de modo a formar um todo com o veículo.

Declaração de trânsito

O eco-identificador deve incluir um dispositivo para a introdução de dados que identifiquem percursos isentos de ecopontos.

Este dispositivo deverá ser claramente identificável no eco-identificador para efeitos de controle ou deverá existir a possibilidade de posicionar o eco-identificador num determinado ponto de partida. Em todo o caso, importa assegurar que o cálculo dos ecopontos se baseie exclusivamente no estatuto existente no momento da entrada no país.

Marcação exterior

Os eco-identificadores devem poder ser claramente identificáveis por controlo visual. Para esse efeito, o número de identificação supramencionado deve ser aplicado de forma indelével no exterior do aparelho.

Uma etiqueta autocolante indelével e inamovível será aposta na superfície do eco-identificador. Esta etiqueta deve apresentar o número de ecopontos dos respectivos veículos ("5", "6", ... "16").

Estas etiquetas devem ser à prova de falsificação e apresentar estabilidade e resistência à luz e à temperatura. Terão ainda de apresentar um grau de adesividade suficiente, de modo que a sua remoção dê lugar à sua destruição.

Segurança contra as manipulações

A caixa deve ser concebida de modo a excluir qualquer manipulação no interior da mesma e a tornar detectável qualquer tentativa de manipulação.

Memória

A memória do eco-identificador deverá apresentar capacidade suficiente para os seguintes dados:

— número de identificação,

— dados sobre o veículo:

  — valor COP,

— dados sobre o trânsito:

  — identificação do posto fronteiriço,

  — data e hora,

  — estatuto da declaração de trânsito,

  — informações confidenciais,

— dados sobre o estatuto do eco-identificador:

  — manipulações,

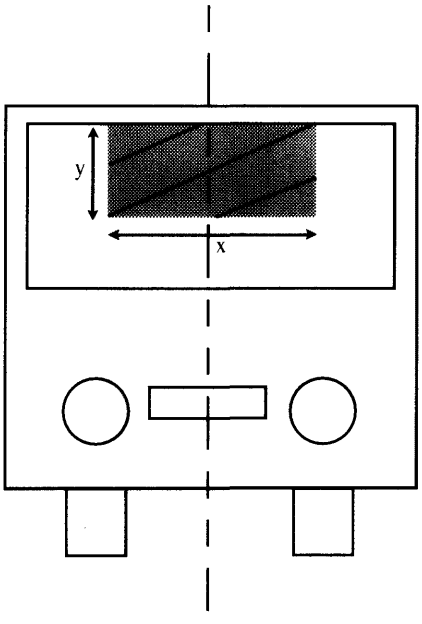
  — bateria,

  — última comunicação.

Deve prever-se uma reserva de memória de, pelo menos, 30 %.»

«ANEXO G

REQUISITOS DE INSTALAÇÃO PARA O ECO-IDENTIFICADOR



O eco-identificador deverá ser colocado na parte de dentro do pára-brisas, dentro da área marcada (ilustração acima), com as seguintes dimensões:

x = 100 cm

y = 80 cm»