31996R1524

31.7.1996 *DZIENNIK URZĘDOWY WSPÓLNOT EUROPEJSKICH* L 190/13

ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (WE) NR 1524/96

z dnia 30 lipca 1996 r.

zmieniające rozporządzenie (WE) nr 3298/94 w odniesieniu do systemu ekopunktów dla samochodów ciężarowych znajdujących się w tranzycie przez Austrię

KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską,

uwzględniając Akt Przystąpienia Austrii, Finlandii i Szwecji, w szczególności jego art. 11 ust. 6 i załącznik 4 do protokołu 9,

a także mając na uwadze, co następuje:

protokół 9 Aktu Przystąpienia Austrii, Finlandii i Szwecji stanowi o specjalnym systemie dotyczącym tranzytu pojazdów przewożących ładunki ciężkie przez terytorium Austrii, opartego na systemie praw tranzytu (ekopunkty);

artykuł 14 protokołu 9 zapewnia utrzymanie niedyskryminacyjnej bezpośredniej kontroli na granicy między Austrią a innymi Państwami Członkowskimi w celu sprawdzania ekopunktów wydanych na mocy przepisów art. 11 oraz istniejącymi kwotami podróży dwustronnych przewidzianych w art. 12 protokołu 9 jedynie do dnia 31 grudnia 1996 r.;

wprowadzenie w życie art. 11 protokołu 9 po dniu 31 grudnia 1996 r. może być skutecznie zapewnione poprzez inne metody kontroli, wśród nich systemy kontroli elektronicznej;

Komisja powinna przyjąć szczegółowe środki dotyczące niewyjaśnionych problemów technicznych odnoszących się do systemu ekopunktów przewidzianych we wspólnej deklaracji 18 do Aktu Przystąpienia Austrii, Finlandii i Szwecji;

rozporządzenie Komisji (WE) nr 3298/94 ([1]) należy odpowiednio zmienić;

środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią komitetu powołanego na mocy art. 16 protokołu 9,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

W rozporządzeniu (WE) nr 3298/94 wprowadza się następujące zmiany:

1) Tytuł otrzymuje brzmienie:

„Rozporządzenie Komisji (WE) nr 3298/94 z dnia 21 grudnia 1994 r. ustanawiające szczegółowe środki dotyczące systemu praw tranzytu (ekopunkty) dla samochodów ciężarowych znajdujących się w tranzycie przez Austrię".

2) Artykuł 1 otrzymuje brzmienie:

„*Artykuł 1*

1. Kierowca pojazdu silnikowego samochodu ciężarowego na terytorium Austrii posiada i udostępnia do kontroli na żądanie organów nadzoru:

a) albo należycie wypełniony standardowy formularz, albo świadectwo austriackie potwierdzające opłacenie ekopunktów na daną podróż, oparte na wzorze z załącznika A, zwane dalej »ekokartą«;

b) lub urządzenie elektroniczne, zamocowane do pojazdu silnikowego, które umożliwia automatyczne obciążenie ekopunktami, zwane dalej ekoetykietą;

c) lub właściwą dokumentację, jak określono w art. 13, która wykazuje, że jest wykonywany przejazd niepodlegający ekopunktom, jak określono w załączniku C;

d) lub właściwą dokumentację wykazującą, że nie jest dokonywany przejazd tranzytowy, a gdy pojazd jest wyposażony w ekoetykietę, ekoetykieta wskazuje na to.

Właściwe organy austriackie wydają ekokartę po uiszczeniu opłaty za wyprodukowanie i dystrybucję ekopunktów i ekokart, oraz zainstalują we właściwych miejscach określone urządzenia do odczytywania ekoetykiet.

2. Ekoetykiety są produkowane, programowane i instalowane zgodnie z ogólnymi warunkami technicznymi określonymi w załączniku F. Właściwe organy każdego Państwa Członkowskiego mają prawo do zatwierdzania, programowania i instalowania ekoetykiet.

Ekoetykiety są tak programowane, aby zawierały informacje o kraju rejestracji i wartość NO_x pojazdu silnikowego, jak stanowi dokument zgodności produkcji (COP), określony w ust. 4.

([1]) Dz.U. L 341 z 30.12.1994, str. 20.

3. Ekoetykieta jest przymocowana do przedniej szyby pojazdu. Umieszcza się ją zgodnie z załącznikiem G. Jest nieprzenoszalna.

4. Kierowca samochodu ciężarowego, zarejestrowanego w dniu lub po dniu 1 października 1990 r. posiada i okazuje na żądanie dokument zgodności produkcji (COP), oparty na wzorze z załącznika B, jako dowód na emisje NO_x danego pojazdu. Dla samochodu ciężarowego zarejestrowanego po raz pierwszy przed dniem 1 października 1990 r. lub w których przypadku dokument taki nie może być okazany, zakłada się, że posiada on wartość COP równą 15,8 g/kWh.

5. Państwa Członkowskie powiadamiają Komisję o organach krajowych upoważnionych do wydawania dokumentów i ekoetykiet, określonych w ust. 1–4."

3) Artykuł 2 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 2

1. O ile pojazd nie posiada ekoetykiety, odpowiednia liczba ekopunktów jest przypisywana ekokarcie i wykreślana z karty. Ekopunkty są wykreślane przez podpisanie w taki sposób, że podpis rozciąga się zarówno na ekopunktach, jak i na formularzu, do którego zostały przymocowane. Zamiast podpisu można stosować stempel.

Ekokartę posiadającą odpowiednią liczbę ekopunktów należy przekazać organom nadzorczym Państwa Członkowskiego rejestracji pojazdu silnikowego lub Austrii, która zwróci kopię z dowodem opłaty.

2. O ile pojazd jest wyposażony w ekoetykietę po potwierdzeniu, że podejmuje przejazd tranzytowy wymagający ekopunktów, liczba ekopunktów równoważna informacji o emisjach NO_x zawartych w ekoetykietce pojazdu jest odejmowana od ogólnej sumy ekopunktów przyznanych Państwu Członkowskiemu, w którym pojazd jest zarejestrowany. Dokonuje się tego za pomocą infrastruktury zapewnionej i obsługiwanej przez organy austriackie.

W przypadku pojazdów wyposażonych w ekoetykiety, które wykonują podróż w obie strony, należy tak ustawić ekoetykietę, aby wskazywała, że przed wjazdem na terytorium Austrii odbywał się przejazd nietranzytowy.

3. W przypadku korzystania z ekokarty oraz gdy zmieniana jest jednostka ciągnąca w trakcie przejazdu tranzytowego, dowód opłaty przy wjeździe pozostaje ważny i należy go zachować. W przypadku gdy wartość COP nowej jednostki ciągnącej przekracza wartość wskazaną na formularzu, dodatkowe ekopunkty, przymocowane do nowej karty, są anulowane w chwili opuszczania kraju.

4. W przypadku podróży wymagającej ekopunktów ekokarta lub ekoetykieta zastępuje wszystkie austriackie formy stosowane dla statystyk transportowych.

5. Właściwe organy Państw Członkowskich systematycznie powiadamiają Komisję o ilości punktów wykorzystanych w ekokartach. Oryginały lub kopie formularzy, na których zostały wykreślone ekopunkty, są udostępniane, o ile okaże się to konieczne, poszczególnym organom krajowym lub Komisji.

Alternatywnie, o ile pojazd jest wyposażony w ekoetykietę, organy austriackie udostępnią konieczną informację wyznaczonemu organowi Państwa Członkowskiego, w którym pojazd został zarejestrowany, w ciągu 48 godzin, że został wykonany przejazd tranzytowy. Taką informację udostępnia się także Komisji.

6. Ustępy 1–5 stosuje się bez uszczerbku dla art. 14a"

4) W art. 3 ust. 3 wyrazy początkowe otrzymują brzmienie:

„Bez względu na ust. 2 ciągły tranzyt przez Austrię z wykorzystaniem terminali kolejowych uważa się za podróże:"

5) Artykuł 4 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 4

Ekopunkty są ważne w okresie od dnia 1 stycznia roku, dla którego zostały przypisane, do dnia 31 stycznia następnego roku."

6) W art. 5 wprowadza się następujące zmiany:

a) w ust. 1 zdanie drugie otrzymuje brzmienie:

„W przypadku powtarzających się naruszeń niniejszego rozporządzenia art. 8 ust. 3 i art. 11 rozporządzenia Rady (EWG) nr 881/92 (*) stosuje się.

(*) Dz.U. L 95 z 9.4.1992, str. 1.";

b) ustępy 2 i 3 otrzymują brzmienie:

„2. Komisja i właściwe organy Państw Członkowskich udzielają, każde w granicach swej właściwości, innym państwom pomocy administracyjnej w prowadzeniu dochodzeń i ściganiu naruszeń protokołu 9 lub niniejszego rozporządzenia, w szczególności w celu upewnienia się, że ekokarty i ekoetykiety są właściwie używane.

3. Mogą być przeprowadzane kontrole w punktach innych niż na granicy, zarządzane przez Państwo Członkowskie, przy należytym stosowaniu zasady niedyskryminacji.";

c) dodaje się ust. 4 i 5 w brzmieniu:

„4. Austriackie organy nadzorcze mogą, uwzględniając zasadę proporcjonalności, podjąć odpowiednie środki, jeżeli pojazd jest wyposażony w ekoetykietę i zaistnieje przynajmniej jedna z poniższych sytuacji:

a) pojazd lub jego kierowca wielokrotnie dopuścił się nadużyć;

b) na koncie kraju, w którym pojazd jest zarejestrowany, nie ma wystarczającej ilości ekopunktów;

c) ekoetykieta nosi ślady manipulowania lub została zmieniona przez inny organ niż upoważniony w art. 1 ust. 2;

d) Państwo Członkowskie nie przyznało pojazdowi odpowiedniej ilości ekopunktów do przejazdu tranzytowego;

e) pojazd nie jest zaopatrzony we właściwą dokumentację zgodnie z art. 1 ust. 1 lit. c) lub d), w celu usprawiedliwienia, dlaczego ekoetykieta została ustawiona tak, że wskazuje, że przez terytorium Austrii jest wykonywany przejazd nietranzytowy;

f) gdy ekoetykieta określona w załączniku F nie jest załadowana odpowiednią ilością ekopunktów do wykonania przejazdu tranzytowego.

5. Austriackie organy nadzorcze mogą, uwzględniając zasadę proporcjonalności, podjąć odpowiednie środki, jeżeli pojazd nie jest wyposażony w ekoetykietę i zaistnieje przynajmniej jedna z poniższych sytuacji:

a) ekokarta nie zostaje przedstawiona organom kontrolnym zgodnie z przepisami niniejszego rozporządzenia;

b) zostaje przedstawiona ekokarta, która jest niekompletna lub niewłaściwa, lub do której ekopunkty nie są właściwie przymocowane;

c) pojazd mechaniczny nie jest wyposażony w odpowiednią dokumentację uzasadniającą, że nie potrzebuje ekopunktów."

7) W art. 6 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Wydrukowane ekopunkty, które są przeznaczone do przymocowania do ekokart, są udostępniane Państwom Członkowskim każdego roku w dwóch ratach — pierwszej przed dniem 1 października poprzedniego roku, a drugiej przed dniem 1 marca danego roku.

Gdy wystąpią okoliczności przewidziane w art. 11 ust. 2 lit. c) protokołu 9, liczba ekopunktów jest zmniejszana w danym roku zgodnie z metodą ustanowioną w pkt 3 załącznika 5 do Protokołu."

8) Artykuł 7 otrzymuje brzmienie:

„*Artykuł 7*

1. Właściwe organy Państw Członkowskich przydzielają swoje ekopunkty danym przewoźnikom mającym siedzibę na ich terytorium.

2. Każdego roku właściwe organy Państwa Członkowskiego wskazują i zwracają Komisji, najpóźniej do dnia 15 października, wszystkie ekopunkty, które na podstawie dostępnych danych i prognoz ruchu w ostatnich miesiącach roku najprawdopodobniej nie zostaną wykorzystane przed końcem roku."

9) W art. 8 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Ekopunkty z rezerwy Wspólnoty są przydzielane przez Komisję Państwom Członkowskim zgodnie z procedurą określoną w art. 16 protokołu 9 przynajmniej na jeden miesiąc przed zakończeniem danego roku.

Ponowne przydzielenie jest ważone zgodnie z następującymi kryteriami, jak wyszczególniono w załączniku E:

— specjalna pozycja Grecji i Włoch,

— skutek zjednoczenia Niemiec,

— promocja alternatywnych sposobów transportu przez Austrię, w szczególności »Rollende Landstraße«,

— ilość ekopunktów przyznanych Państwu Członkowskiemu i rzeczywiście przez niego wykorzystana,

— przeciętnie wielkości NO_x dla pojazdów z Państw Członkowskich znajdujących się w tranzycie,

— wypadki nieprzewidziane."

10) W art. 10 skreśla się wyrazy „w związku z Aktem Przystąpienia Norwegii, Austrii, Finlandii i Szwecji".

11) W art. 10 wyrazy „W drodze wyjaśnienia od" zastępuje się wyrazami „Do celów".

12) Dodaje się art. 14a w brzmieniu:

„*Artykuł 14a*

Dla okresu przejściowego wygasającego w dniu 31 grudnia 1997 r. korzystanie albo z ekokart, albo z ekoetykiet jest dopuszczone do administrowania ruchem tranzytowym.

Od dnia 1 stycznia 1998 r. Komisja zezwala każdemu Państwu Członkowskiemu na korzystanie z rocznych ekokart do maksimum 0,6 % ogólnej liczby ekopunktów przyznanych danemu Państwu Członkowskiemu ustanowione w art. 9. Państwa Członkowskie zawiadamiają Komisję najpóźniej 1 sierpnia każdego roku o liczbie ekopunktów, które życzą sobie wykorzystać na ekokartach w następnym roku. Te ekopunkty są udostępniane przez Komisję w jednej transzy przed 1 grudnia. Te ekokarty są udostępniane zgodnie z art. 1 ust. 1 akapit drugi."

13) Załącznik E zastępuje się załącznikiem I do niniejszego rozporządzenia.

14) Dodaje się załączniki F i G określone w załączniku II do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 2

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Wspólnot Europejskich*.

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia 1 stycznia 1997 r.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich Państwach Członkowskich.

Sporządzono w Brukseli, dnia 30 lipca 1996 r.

W imieniu Komisji
Neil KINNOCK
Członek Komisji

ZAŁĄCZNIK I

„*ZAŁĄCZNIK E*

KRYTERIA PRZYZNAWANIA EKOPUNKTÓW

Specjalna pozycja Grecji i Włoch

Z rezerwy Wspólnoty wynoszącej 3,34 % ogólnej liczby wszystkich ekopunktów wydziela się część równoważną 4 874 jednostkom określonym w załączniku D i przydziela się je Włochom oraz 576 jednostek ustalonych w załączniku D — Grecji na zasadzie pierwszeństwa. Ponadto dokłada się wszelkich niezbędnych wysiłków w celu zapewnienia, że udział ekopunktów przydzielonych Grecji wystarczająco uwzględnia potrzeby greckie.

Skutek zjednoczenia Niemiec

Ponadto część ekopunktów z rezerwy Wspólnoty równoważna 6 444 jednostkom ustalonym w załączniku D jest przydzielana Niemcom.

Promocja alternatywnych sposobów transportu przez Austrię, w szczególności »Rollende Landstraße«

Wszystkie austriackie ekopunkty zwrócone do rozdzielenia przez Komisję są przydzielane Państwom Członkowskim wnioskującym o dodatkowe ekopunkty w proporcji do statystyk wskazujących Państwo Członkowskie rejestracji samochodów ciężarowych, korzystających z »Rollende Landstraße« w Austrii.

Ilość ekopunktów przyznanych Państwu Członkowskiemu i rzeczywiście przez niego wykorzystana, przeciętne wielkości NO_x dla pojazdów Państw Członkowskich znajdujących się w tranzycie

Pozostałe ekopunkty są rozdzielane między Państwa Członkowskie wnioskujące o dodatkowe ekopunkty proporcjonalnie do współczynnika, który jest określony dla każdego Państwa Członkowskiego następująco:

— liczba ekopunktów uważanych za niezbędne, opierając się na ekstrapolacji ostatnich statystyk z Austrii,

— pomnożona przez stosunek ekopunktów przydzielonych Państwu Członkowskiemu, które zostały rzeczywiście wykorzystane przez to Państwo Członkowskie w poprzednim roku,

— pomnożone przez ostatnią dostępną wielkość NO_x dla pojazdów znajdujących się w tranzycie z Państwa Członkowskiego, jako procent docelowej wielkości na dany rok.”

ZAŁĄCZNIK II

„ZAŁĄCZNIK F

OGÓLNE SPECYFIKACJE TECHNICZNE EKOETYKIETY

Urządzenia komunikacyjne krótkiego zasięgu — pojazdy

Normy i normy wstępne i sprawozdania techniczne zgodne z DSRC (przesyłanie danych krótkiego zasięgu)

Mają być spełnione następujące wymagania zawarte w CEN/TC 278 w odniesieniu do przesyłania informacji w krótkim zasięgu między pojazdami a infrastrukturą wzdłuż drogi:

a) prENV278/9/ # 62 »DSRC warstwa fizyczna korzystająca z mikrofal 5,8 GHz«;

b) prENV 278/9/ # 64 »DSRC warstwa połączeniowa przekazywania danych«;

c) prENV 278/9/ # 65 »DSRC warstwa aplikacji«.

Badanie typu

Dostawca ekoetykiety musi przedstawić świadectwa badań typu dla urządzeń z akredytowanego instytutu badawczego potwierdzającego zgodność ze wszystkimi wartościami dopuszczalnymi określonymi w obecnym I-ETS 300674.

Warunki użytkowania

Ekoetykieta dla automatycznego systemu ekopunktów musi gwarantować wymaganą funkcjonalność w następujących warunkach działalności;

— warunki otoczenia: temperatura otoczenia od — 25 °C do + 70 °C,

— warunki pogodowe: wszystkie,

— ruch: kilka pasm, w ruchu,

— zakres prędkości: od »stój i jedź« do 120 km/h.

Powyższe warunki działania są minimalnymi wymaganiami uzależniającymi przyjęcie norm (norm wstępnych) dotyczących DSRC.

Ekoetykieta może reagować jedynie na sygnały mikrofalowe charakterystyczne dla jej zastosowania.

Ekoetykieta

Identyfikacja

Każda ekoetykieta musi posiadać swój własny numer identyfikacyjny. Ponadto oprócz liczby cyfr koniecznych do odróżnienia jej numer ten musi także zawierać sumę kontrolną dla sprawdzenia jej integralności.

Instalacja

Ekoetykietka musi być zaprojektowana do zainstalowania za przednią szybą samochodu ciężarowego lub jednostki ciągnącej. Jest tak instalowana, aby była niemożliwa do odłączenia od pojazdu.

Zgłoszenie tranzytowe

Ekoetykieta musi mieć urządzenie do wprowadzania danych w celu zgłaszania przejazdu wyłączonego od płacenia ekopunktów.

Urządzenie to musi być wyraźnie widoczne na ekoetykiecie do celów kontrolnych, z drugiej strony, musi istnieć możliwość ustawienia ekoetykiety w określonej wstępnej pozycji. We wszystkich przypadkach musi być zapewnione, że jedynie status w momencie wjazdu jest uwzględniany dla oceny w ramach systemu.

Oznakowanie zewnętrzne

Każda ekoetykieta musi być możliwa do pełnej identyfikacji w trakcie kontroli wizualnej. Aby tak się stało, wyżej wymieniony numer identyfikacyjny musi być wyraźnie uwidoczniony na powierzchni urządzenia.

Niemożliwe do odłączenia lub usunięcia oznakowanie ekoetykiety w formie przygotowanych nalepek jest przymocowane do ekoetykiety. Oznakowanie to musi pokazywać liczbę ekopunktów dla poszczególnego pojazdu (»5«, »6«, …»16«).

Te specjalne nalepki muszą być odporne na próby fałszerstwa, muszą posiadać odpowiednią odporność mechaniczną i być odporne na światło i temperaturę. Muszą posiadać odpowiednią przylepność, tak, aby każda próba usunięcia ich kończyła się ich zniszczeniem.

Integralność

Obudowa musi być tak skonstruowana, aby uniemożliwione było jakiekolwiek manipulowanie elementami wewnętrznymi, a próba manipulowania była możliwa do wykrycia.

Pamięć

Ekoetykieta powinna mieć odpowiednią pamięć w celu zmagazynowania następujących danych:

— numer identyfikacyjny,

— dane pojazdu,

  — wartość COP,

— data transakcji,

  — identyfikacja urzędu kontroli granicznej,

  — data/godzina,

  — zgłoszenie statusu przejazdu,

  — blokowanie (wpisywanie na czarną listę) informacji,

— tatus danych

  — obsługa,

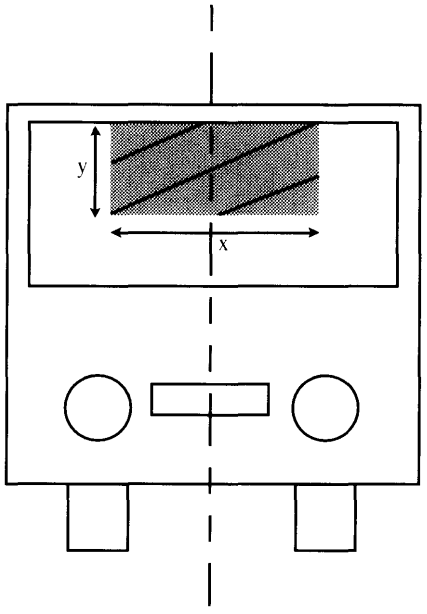
  — status zasilania (baterii),

  — status ostatniej otrzymanej informacji.

Musi istnieć rezerwa przynajmniej 30 % pamięci.

ZAŁĄCZNIK G

WYMAGANIA INSTALACYJNE EKOETYKIETY



Ekoetykieta jest umiejscowiona po wewnętrznej stronie przedniej szyby w oznaczonym obszarze (pokazanym na powyższym rysunku), przy czym wymiary są następujące:

X = 100 cm

Y = 80 cm.”
