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

►**B**

RÈGLEMENT (CE) Nº 1172/98 DU CONSEIL

du 25 mai 1998

relatif au relevé statistique des transports de marchandises par route

(JO L 163 du 6.6.1998, p. 1)

Modifié par:

		Journal officiel		
		n°	page	date
►**M1**	Règlement (CE) nº 2691/1999 de la Commission du 17 décembre 1999	L 326	39	18.12.1999
►**M2**	Règlement (CE) nº 1882/2003 du Parlement européen et du Conseil du 29 septembre 2003	L 284	1	31.10.2003
►**M3**	Règlement (CE) nº 1791/2006 du Conseil du 20 novembre 2006	L 363	1	20.12.2006
►**M4**	Règlement (CE) nº 1893/2006 du Parlement européen et du Conseil du 20 décembre 2006	L 393	1	30.12.2006
►**M5**	Règlement (CE) nº 1304/2007 de la Commission du 7 novembre 2007	L 290	14	8.11.2007

Modifié par:

►**A1**	Acte relatif aux conditions d'adhésion à l'Union européenne de la République tchèque, de la République d'Estonie, de la République de Chypre, de la République de Lettonie, de la République de Lituanie, de la République de Hongrie, de la République de Malte, de la République de Pologne, de la République de Slovénie et de la République slovaque, et aux adaptations des traités sur lesquels est fondée l'Union européenne	L 236	33	23.9.2003

▼B

RÈGLEMENT (CE) Nº 1172/98 DU CONSEIL

du 25 mai 1998

relatif au relevé statistique des transports de marchandises par route

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 213,

vu le projet de règlement soumis par la Commission ([1]),

vu l'avis du Parlement européen ([2]),

vu l'avis du Comité économique et social ([3]),

(1) considérant que, pour accomplir les tâches qui lui sont confiées, dans le cadre de la politique commune des transports, la Commission doit disposer de statistiques comparables, fiables, synchronisées, régulières et complètes sur l'ampleur et le développement des transports de marchandises par route effectués à l'aide des véhicules immatriculés dans la Communauté, ainsi que sur le degré d'utilisation des véhicules réalisant ces transports;

(2) considérant que la directive 78/546/CEE du Conseil du 12 juin 1978 relative au relevé statistique des transports de marchandises par route dans le cadre d'une statistique régionale ([4]) ne prévoit pas le relevé des types de transport qui n'étaient pas autorisés au moment où cette directive a été adoptée, que les relevés qu'elle prévoit fournissent des informations différentes selon qu'il s'agit de transports nationaux ou internationaux et qu'elle ne fournit aucune information sur le degré d'utilisation des véhicules réalisant ces transports;

(3) considérant la nécessité d'établir des statistiques régionales complètes tant en ce qui concerne les transports de marchandises que les parcours des véhicules;

(4) considérant qu'il est par conséquent indiqué de modifier le système prévu par la directive 78/546/CEE afin notamment d'assurer la description de l'origine et de la destination régionales des transports intracommunautaires, 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 réalisant ces transports;

(5) considérant que, suivant le principe de subsidiarité, la création de normes statistiques communes permettant de produire des informations harmonisées est une action qui ne peut être traitée avec efficacité qu'au niveau communautaire, alors que la collecte de données se fera dans chaque État membre sous l'autorité des organismes et institutions responsables de la réalisation des statistiques officielles;

(6) considérant que le règlement (CE) nº 322/97 du Conseil du 17 février 1997 relatif à la statistique communautaire ([5]) constitue le cadre de référence pour les dispositions prévues par le présent

([1]) JO C 341 du 11. 11. 1997, p. 9.
([2]) JO C 104 du 6. 4. 1998.
([3]) JO C 95 du 30. 3. 1998, p. 33.
([4]) JO L 168 du 26. 6. 1978, p. 29. Directive modifiée en dernier lieu par l'acte d'adhésion de 1994.
([5]) JO L 52 du 22. 2. 1997, p. 1.

▼B

règlement, notamment celles relatives à l'accès aux sources des données administratives, au rapport coût/efficacité des ressources disponibles et au secret statistique;

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

(8) considérant qu'il importe d'assurer une diffusion adéquate des informations statistiques;

(9) considérant qu'il convient que, pendant la période de démarrage, la Communauté assure aux États membres une contribution financière pour la réalisation des travaux nécessaires;

(10) considérant qu'il convient de prévoir une procédure simplifiée pour la mise en œuvre et l'adaptation au progrès économique et technique du présent règlement;

(11) considérant que le comité du programme statistique créé par la décision 89/382/CEE, Euratom ([1]), a été consulté conformément à l'article 3 de celle-ci; qu'il s'est déclaré en faveur du présent règlement,

A ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Objet et champ d'application

1. Tout État membre établit des statistiques communautaires 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.

2. Le présent règlement s'applique au transport de marchandises par route à l'exception de celui effectué 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 a la faculté d'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 en charge 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.

Article 2

Définitions

Aux fins du présent règlement, on entend par:

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

— «véhicule routier automobile»: véhicule routier pourvu d'un moteur constituant son seul moyen de propulsion, qui sert normalement au

([1]) JO L 181 du 28. 6. 1989, p. 47.

▼B

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,

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

— «véhicule routier automobile pour le transport de marchandises»: tout véhicule routier automobile isolé (camion) ou combinaison de véhicules routiers, à savoir train routier (camion avec remorque) ou véhicule articulé (tracteur routier avec semi-remorque), pour le transport de marchandises,

— «camion»: véhicule rigide conçu, exclusivement ou principalement, pour le transport de marchandises,

— «tracteur routier»: véhicule routier à moteur conçu exclusivement ou principalement pour le remorquage d'autres véhicules routiers non automobiles (essentiellement semi-remorques),

— «remorque»: véhicule routier pour le transport de marchandises conçu pour être remorqué par un véhicule routier automobile,

— «semi-remorque»: 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,

— «véhicule articulé»: tracteur routier couplé à une semi-remorque,

— «train routier»: véhicule routier automobile pour le transport de marchandises auquel est attelée une remorque.

Un véhicule articulé comprenant une remorque supplémentaire est inclus dans cette catégorie,

— «immatriculé»: fait d'être inscrit dans un fichier des véhicules routiers 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.

Dans le cas où le transport est effectué par une combinaison de véhicules routiers, à savoir train routier (camion avec remorque) ou véhicule articulé (tracteur routier avec semi-remorque), où le véhicule routier automobile (camion ou tracteur routier) et la remorque ou la semi-remorque sont immatriculés dans des pays différents, le pays d'immatriculation de l'ensemble est déterminé par celui du véhicule routier automobile,

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

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

— «poids maximal autorisé»: 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,

— «Eurostat»: le service de la Commission chargé d'accomplir les tâches qui incombent à cette institution dans le domaine de la production de statistiques communautaires.

▼B

Article 3

Collecte des données

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

a) données relatives au véhicule;

b) données relatives au parcours;

c) données relatives à la marchandise.

2. Les variables statistiques relatives à chaque domaine, leur définition, et les niveaux de nomenclatures utilisés pour leur ventilation, sont repris dans les annexes.

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. L'adaptation des caractéristiques de la collecte des données et le contenu des annexes sont arrêtés selon la procédure prévue à l'article 10.

Article 4

Précision des résultats

Les méthodes de collecte et de traitement des informations doivent être concues de manière à ce que les résultats statistiques transmis par les États membres satisfassent à des exigences minimales de précision qui tiennent compte des caractéristiques structurelles du transport routier des États membres. Les exigences de précision sont arrêtées selon la procédure prévue à l'article 10.

Article 5

Transmission des informations à Eurostat

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

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

2. Les modalités de transmission des données visées au paragraphe 1, y compris, le cas échéant, des tableaux statistiques basés sur ces données, sont fixées conformément à la procédure prévue à l'article 10.

3. La transmission 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.

4. Pendant une période transitoire allant du 1er janvier 1999 jusqu'à une date d'échéance fixée conformément au paragraphe 5, un État membre peut utiliser une codification simplifiée pour les variables figurant à l'annexe A, partie A2, points 3, 4, 8 et 9 et partie A3, points 5 et 6.

Cette codification simplifiée consiste:

— pour le transport national: en une codification conforme à l'annexe G,

— pour le transport international: en une codification par pays.

▼B

5. La date d'échéance de la période transitoire prévue au paragraphe 4 sera fixée, selon la procédure prévue à l'article 10, dès qu'existeront les conditions techniques permettant l'utilisation d'une codification régionale efficace tant pour le transport national qu'international, conformément à l'annexe G, points 1 et 2.

Article 6

Diffusion des résultats

Les dispositions relatives à la diffusion des résultats statistiques relatifs aux transports de marchandises par route, y compris la structure et le contenu des résultats à diffuser, sont définies suivant la procédure prévue à l'article 10.

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 employées.

Les États membres communiquent également le cas échéant à Eurostat les changements substantiels de méthodes de collecte utilisées.

2. Les États membres communiquent à Eurostat, annuellement, 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.

3. Après trois années de collecte des données, la Commission transmet un rapport au Parlement européen et au Conseil sur l'expérience acquise dans le travail réalisé conformément au présent règlement.

Article 8

Contribution financière

1. Les États membres bénéficient, durant les trois premières années de mise en œuvre des relevés statistiques prévus par le présent règlement, d'une participation, sous forme de concours financier de la Communauté, au financement du coût d'exécution des travaux induits.

2. Le montant des crédits alloués annuellement à cette action est fixé dans le cadre de la procédure budgétaire annuelle.

3. L'autorité budgétaire détermine les crédits disponibles pour chaque année.

4. Dans le rapport prévu à l'article 7, paragraphe 3, la Commission indique l'utilisation des financements communautaires alloués à cette action.

Sur la base de ce rapport, la Commission évaluera si d'autres contributions financières sont nécessaires pour une période supplémentaire de trois ans.

Article 9

Modalités d'application

Les modalités de mise en œuvre du présent règlement, y compris les mesures pour son adaptation au progrès économique et technique, sont arrêtées, dans la mesure où cela n'implique pas une augmentation

▼B

disproportionnée du coût pour les États membres et/ou de la charge pesant sur les répondants, selon la procédure prévue par l'article 10. Elles concernent notamment:

— l'adaptation des caractéristiques de la collecte de données et du contenu des annexes,

— les exigences de précision,

— les modalités de transmission des données à Eurostat, y compris, le cas échéant, des tableaux statistiques basés sur ces données,

— la diffusion des résultats,

— la fixation de l'échéance de la période de transition prévue à l'article 5, paragraphe 5, pour la transmission des variables énumérées à l'article 5, paragraphe 4.

▼M2

Article 10

1. La Commission est assistée par le comité du programme statistique, ci-après dénommé «comité».

2. Dans le cas où il est fait référence au présent article, les articles 4 et 7 de la décision 1999/468/CE ([1]) s'appliquent, dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci.

La période prévue à l'article 4, paragraphe 3, de la décision 1999/468/CE est fixée à trois mois.

3. Le comité adopte son règlement intérieur.

▼B

Article 11

Directive 78/546/CEE

1. Les États membres fournissent les résultats relatifs aux années de constat 1997 et 1998 conformément à la directive 78/546/CEE.

2. La directive 78/546/CEE est abrogée à partir du 1er janvier 1999.

Article 12

Entrée en vigueur

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

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

([1]) Décision 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999 fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission (JO L 184 du 17.7.1999, p. 23).

▼B

ANNEXES

Annexe A	LISTE DES VARIABLES
Annexe B	NOMENCLATURE DES CONFIGURATIONS EN NOMBRE D'ESSIEUX
Annexe C	NOMENCLATURE DES TYPES DE PARCOURS
Annexe D	NOMENCLATURE DES MARCHANDISES
Annexe E	NOMENCLATURE DES CATÉGORIES DE MARCHANDISES DANGEREUSES
Annexe F	NOMENCLATURE DES TYPES DE FRET
Annexe G	CODIFICATION DES LIEUX DE CHARGEMENT ET DE DÉCHARGEMENT

▼B

ANNEXE A

LISTE DES VARIABLES

L'information à fournir pour chaque véhicule recensé est répartie entre:

A1. données relatives au véhicule;

A2. données relatives au parcours;

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

A1 VARIABLES RELATIVES AU VÉHICULE

Selon la définition donnée à l'article 2 du règlement, le véhicule routier automobile pour le transport de marchandises est tout véhicule routier automobile isolé (camion), ou combinaison de véhicules routiers, à savoir train routier (camion avec remorque) ou véhicule articulé (tracteur routier avec semi-remorque), pour le transport de marchandises.

Les données 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 B (optionnel);

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

4. poids maximal autorisé, en 100 kg;

5. charge utile, en 100 kg;

6. classe d'activité ►**M4** NACE (Rév. 2) ◄ (niveau 4 chiffres) de l'opérateur du véhicule (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 automobile 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 règlement concernent le véhicule routier automobile 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. Cependant, 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.

Changement dans le type de transport

De même, selon les parcours, le transport peut être tantôt effectué pour compte propre, tantôt pour compte d'autrui, et le type de transport doit être fourni pour chaque parcours. Cependant, s'il n'est pas possible de

([1]) Nomenclature générale des activités économiques dans les Communautés européennes.

▼B

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 données à fournir relatives à chaque parcours sont les suivantes:

1. type de parcours, selon la nomenclature de l'annexe C;

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 aux dispositions de l'annexe G;

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 aux dispositions de l'annexe G;

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 par km réalisées au cours du parcours;

▼M1

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

▼B

8. le cas échéant, lieu de chargement du véhicule routier à moteur sur un autre moyen de transport conformément aux dispositions de l'annexe G (optionnel);

9. le cas échéant, lieu de déchargement du véhicule routier à moteur d'un autre moyen de transport conformément aux dispositions de l'annexe G (optionnel);

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 terme de volume maximal d'espace utilisé au cours du parcours (modalité 0 = par convention pour les parcours à vide) (optionnel).

▼B

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

1. type de la marchandise transportée, conformément aux groupes de marchandises se référant à une classification appropriée (voir annexe D);
2. poids de la marchandise, poids brut en 100 kg;
3. le cas échéant, appartenance de la marchandise à une catégorie de marchandises dangereuses, définie conformément aux catégories principales de la directive 94/55/CE ([1]) indiquées dans l'annexe E;
4. type de fret tel qu'indiqué dans l'annexe F (optionnel);
5. lieu de chargement de la marchandise, codifié conformément aux dispositions de l'annexe G;
6. lieu de déchargement de la marchandise, codifié conformément aux dispositions de l'annexe G;
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 TRANSPORTS 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'a eu lieu une seule opération élémentaire de transport, fictive, établie à partir des informations relatives au parcours.

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

([1]) Directive 94/55/CE du Conseil du 21 novembre 1994 relative au rapprochement des législations des États membres concernant le transport des marchandises dangereuses par route (JO L 319 du 12. 12. 1994, p. 7). Directive modifiée par la directive 96/86/CE de la Commission (JO L 335 du 24. 12. 1996, p. 43). Pour les dernières modifications apportées aux annexes, voir JO L 251 du 15. 9. 1997, p. 1.

▼B

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),

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

Dans la grande majorité des cas, lors d'un parcours en charge, il est réalisé une, et une seule, opération élémentaire de transport, avec:

— un seul type de marchandises chargées (par référence à la nomenclature de marchandises utilisée, en l'occurence les 24 groupes dérivés de la nomenclature NSTR) ([1]),

— un seul lieu de chargement des marchandises,

— un seul lieu de déchargement des marchandises.

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

— les transports de marchandises (ensemble des opérations élémentaires de transport de marchandises),

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

Dans le cadre du présent règlement, il y a lieu de décrire à la fois les transports 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 désormais en détail et les transports de marchandises et les parcours des véhicules.

Il appartiendra 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, car 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 déchargement, pour calculer correctement les tonnes par km 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, puisqu'il n'est demandé que le type de marchandises (unique ou principal).

  On acceptera alors la perte d'information correspondante 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 B

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, camion et remorque ou tracteur routier et semi-remorque.

On considère les catégories suivantes:

	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 C

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 D

NOMENCLATURE DES MARCHANDISES

▼M5

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 et autres articles 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 E

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

(*) Chaque catégorie correspond soit à une classe, soit à une division d'une classe de la nomenclature des types de marchandises dangereuses de la directive 94/55/CE, Annexe A, partie I, marginal 2002 ([1]).

([1]) Annexes A et B de la directive 94/55/CE. Les dernières modifications apportées à ces annexes figurent au JO L 251 du 15. 9. 1997, p. 1.

▼B

ANNEXE F

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.

▼M1

ANNEXE G

CODIFICATION PAR PAYS ET RÉGIONS

1. À l'exception des dispositions de l'article 5 du règlement (CE) nº 1172/98 relatives à la codification simplifiée pour certaines variables pendant une période transitoire, 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 de la Communauté européenne;

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

   c) pour les autres pays tiers, les codes à deux lettres ISO-3166. Les codes les plus courants sont indiqués dans le tableau suivant.

2. Pour la codification simplifiée du transport international pendant une période transitoire visée à l'article 5 du règlement (CE) nº 1172/98, ainsi que pour la codification des pays traversés en transit (point 7 de l'annexe A, partie A2), 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 de la Communauté européenne;

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

Tableau des codes de pays

a) *États membres de l'Union européenne (correspondant aux codes de pays à deux lettres NUTS)*

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

▼M3

Pays	Code
Belgique	BE
Bulgarie	BG
République tchèque	CZ
Danemark	DK
Allemagne	DE
Estonie	EE
Grèce	GR
Espagne	ES
France	FR
Irlande	IE
Italie	IT
Chypre	CY
Lettonie	LV
Lituanie	LT
Luxembourg	LU
Hongrie	HU
Malte	MT
Pays-Bas	NL
Autriche	AT
Pologne	PL

▼M3

Pays	Code
Portugal	PT
Roumanie	RO
Slovénie	SI
Slovaquie	SK
Finlande	FI
Suède	SE
Royaume-Uni	UK

▼M1

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

Note: les pays sont classés par code.

Nom du pays	Code
Albanie	AL
Bosnie-et-Herzégovine	BA
▼M3 _____	
▼M1	
Belarus	BY
Suisse	CH
▼A1 _____	
▼M1	
Croatie	HR
▼A1 _____	
▼M1	
Islande	IS
Liechtenstein	LI
▼A1 _____	
▼M1	
Moldova	MD
Ancienne République yougoslave de Macédoine (ARYM)	MK
▼A1 _____	
▼M1	
Norvège	NO
▼A1 _____	
▼M3 _____	
▼M1	
Fédération de Russie	RU

▼M1

Nom du pays	Code
▼A1 _____	
▼M1	
Turquie	TR
Ukraine	UA
Yougoslavie	YU

Pour les pays non repris dans cette liste, il convient d'utiliser les codes à deux lettres ISO-3166.