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

►B RÈGLEMENT (CE) Nº 2327/2003 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

du 22 décembre 2003

instaurant un système intérimaire de points applicable aux poids lourds qui transitent par l'Autriche pour 2004 dans le cadre d'une politique durable des transports

(JO L 345 du 31.12.2003, p. 30)

Modifié par:

		Journal officiel		
		nº	page	date
►M1	Règlement (CE) nº 863/2004 du conseil du 29 avril 2004	L 206	18	9.6.2004

▼B

RÈGLEMENT (CE) Nº 2327/2003 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

du 22 décembre 2003

instaurant un système intérimaire de points applicable aux poids lourds qui transitent par l'Autriche pour 2004 dans le cadre d'une politique durable des transports

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 71, paragraphe 1,

vu la proposition de la Commission ([1]),

vu l'avis du Comité économique et social européen ([2]),

après consultation du Comité des régions,

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité ([3]), au vu du projet commun approuvé par le comité de conciliation le 25 novembre 2003,

considérant ce qui suit:

(1) Le protocole nº 9 de l'Acte d'adhésion de 1994 ([4]) prévoit, à l'article 11, paragraphe 2, point a), que le système des écopoints expire le 31 décembre 2003.

(2) Le Conseil européen, lors de sa réunion des 14 et 15 décembre 2001 à Laeken, a demandé, au point 58 de ses conclusions, la prorogation du système des écopoints à titre de solution intérimaire. Cette prorogation s'inscrit dans le cadre de la politique de protection de l'environnement dans les zones sensibles telles que la région alpine. Le Conseil européen, lors de sa réunion des 12 et 13 décembre 2002 à Copenhague, a demandé au Conseil, au point 35 de ses conclusions, d'adopter, avant la fin de 2002, un règlement concernant une solution intérimaire au problème du transit des poids lourds à travers l'Autriche pour les années 2004-2006.

(3) Cette mesure est nécessaire en attendant l'adoption de la proposition-cadre sur la tarification de l'usage des infrastructures telle que prévue dans le Livre blanc sur la politique européenne des transports à l'horizon 2010, dont la Commission a déclaré qu'elle entendait la présenter en 2003.

(4) Cette mesure est également justifiée par la nécessité de protéger l'environnement des conséquences de la pollution due au passage d'un très grand nombre de poids lourds.

(5) L'Agence européenne de l'environnement fait observer que l'élargissement de l'Union européenne peut entraîner une augmentation considérable du transit. Aussi convient-il, en vue de l'élargissement, d'étendre aux pays adhérents le système intérimaire de points applicable aux poids lourds qui transitent par l'Autriche.

(6) La convention sur la protection des Alpes (convention alpine) que la Communauté a signée et approuvée ([5]) fixe diverses règles visant à limiter le passage des poids lourds dans la zone alpine. Notamment, elle prévoit qu'il faut réduire le volume du trafic

([1]) JO C 103 E du 30.4.2002, p. 230.
([2]) JO C 221 du 17.9.2002, p. 84.
([3]) Avis du Parlement européen du 12 février 2003 (non encore paru au Journal officiel), position commune du Conseil du 28 mars 2003 (JO C 214 E du 9.9.2003, p. 1) et position du Parlement européen du 3 juillet 2003 (non encore parue au Journal officiel). Résolution législative du Parlement européen du 18 décembre 2003 (non encore parue au Journal officiel) et décision du Conseil du 22 décembre 2003.
([4]) JO C 241 du 29.8.1994, p. 361.
([5]) Décision 96/191/CE du Conseil du 26 février 1996 (JO L 61 du 12.3.1996, p. 31).

▼B

interalpin et transalpin et les dangers que ce trafic présente à un niveau qui ne soit pas nuisible aux êtres humains, à la faune et à la flore ainsi qu'à leurs habitats, en transférant plus de trafic, notamment le trafic de fret, vers les chemins de fer en particulier par la mise en place d'infrastructures et d'incitations appropriées qui respectent les principes du marché, sans discrimination fondée sur la nationalité.

(7) Il y a lieu d'arrêter les mesures nécessaires pour la mise en œuvre du présent règlement en conformité avec la décision 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999 fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission ([1]).

(8) Il est impératif de trouver des solutions non discriminatoires conciliant les obligations découlant du traité (notamment article 6, article 51, paragraphe 1, et article 71), comme la libre circulation des services et des marchandises ainsi que la protection de l'environnement.

(9) Il convient donc d'instaurer un système intérimaire de points pour l'année 2004,

ONT ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Aux fins du présent règlement, on entend par:

a) «véhicule», le véhicule tel que défini à l'article 2 du règlement (CEE) nº 881/92 du Conseil du 26 mars 1992 concernant l'accès au marché des transports de marchandises par route dans la Communauté exécutés au départ ou à destination du territoire d'un État membre, ou traversant le territoire d'un ou de plusieurs États membres ([2]);

b) «transports internationaux», les transports internationaux tels que définis à l'article 2 du règlement (CEE) nº 881/92;

c) «trafic de transit à travers l'Autriche», le trafic qui traverse le territoire autrichien à destination et en provenance de l'étranger;

d) «poids lourd», tout véhicule automobile d'un poids maximum autorisé supérieur à 7,5 tonnes, immatriculé dans un État membre et affecté au transport de marchandises et toute combinaison de remorques ou de semi-remorques d'un poids maximum autorisé supérieur à 7,5 tonnes et tractées par un véhicule à moteur d'un poids maximum autorisé égal ou inférieur à 7,5 tonnes immatriculé dans un État membre;

e) «trafic de marchandises routier de transit à travers l'Autriche», le trafic de transit à travers l'Autriche par poids lourds, que ces véhicules circulent à vide ou en charge;

f) «trajets bilatéraux», les transports internationaux sur des trajets effectués par un véhicule, dont le point de départ ou d'arrivée est situé en Autriche et le point d'arrivée ou de départ est situé, respectivement, dans un autre État membre, et où les trajets à vide sont effectués en combinaison avec ces trajets.

Article 2

Le présent règlement s'applique aux transports internationaux de marchandises par route sur des trajets effectués sur le territoire de la Communauté. Le système intérimaire de points ne suppose aucune limitation directe du nombre de transits par l'Autriche.

([1]) JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.
([2]) JO L 95 du 9.4.1992, p. 1. Règlement modifié par le règlement (CE) nº 484/2002 du Parlement européen et du Conseil (JO L 76 du 19.3.2002, p. 1).

▼B

Article 3

1. Pour les trajets qui comprennent le trafic de marchandises routier de transit à travers l'Autriche, le régime fixé pour les trajets effectués pour compte propre et pour les trajets effectués pour compte d'autrui par la première directive du Conseil du 23 juillet 1962 relative à l'établissement de règles communes pour certains transports de marchandises par route ([1]) et par le règlement (CEE) nº 881/92 s'applique sous réserve des dispositions du présent article.

2. Du 1er janvier 2004 au 31 décembre 2004, afin d'encourager l'utilisation de poids lourds respectant l'environnement pour le trafic de transit à travers l'Autriche, les dispositions suivantes s'appliquent:

a) Le transit des poids lourds qui utiliseraient sinon 5 points ou moins n'est pas soumis au système intérimaire de points.

b) Le transit des poids lourds qui utilisent 6, 7 ou 8 points est soumis au système intérimaire de points ([2]).

c) Le transit des poids lourds qui utilisent plus de 8 points est interdit, sauf lorsqu'ils sont immatriculés en Grèce, ou lorsqu'il s'agit de véhicules hautement spécialisés dont le coût est élevé et la durée de vie économique longue.

d) Les émissions totales de NO_x des poids lourds qui traversent l'Autriche en transit sont fixées conformément aux valeurs indiquées pour l'année concernée à l'annexe I.

e) Les émissions totales de NO_x imputables aux poids lourds sont fixées sur la base de l'ancien système des écopoints établi par le protocole nº 9 de l'acte d'adhésion de 1994. Dans ce système, chaque poids lourd qui traverse l'Autriche en transit a besoin d'un certain nombre de points représentant son niveau d'émission de NO_x [valeur autorisée dans le cadre de la conformité de la production (COP) ou découlant de la réception par type]. La méthode de calcul et de gestion de ces points est décrite à l'annexe II.

f) L'Autriche délivre et rend disponible en temps utile les points nécessaires à la gestion du système intérimaire de points, conformément à l'annexe II, pour les poids lourds qui traversent l'Autriche en transit.

g) Le volume total annuel des émissions de NO_x figure à l'annexe I et est géré par la Commission et réparti par celle-ci entre les États membres selon les mêmes principes que ceux utilisés aux fins du système d'écopoints pour 2003, conformément aux dispositions du règlement (CE) nº 3298/94 de la Commission ([3]).

h) La réallocation des points de la réserve communautaire est pondérée selon les critères indiqués à l'article 8, paragraphe 2, du règlement (CE) nº 3298/94 et, plus particulièrement, selon l'utilisation effective des points alloués aux États membres ainsi que les besoins spécifiques des transporteurs transitant par l'Autriche suivant l'itinéraire Lindau-Bregenz-St. Margrethen («Hörbranz-Transit»).

3. Dans l'hypothèse où la proposition «Eurovignette» sur la tarification de l'usage des infrastructures ne serait pas adoptée d'ici au 31 décembre 2004, toutes les dispositions prévues au paragraphe 2 sont maintenues durant une année supplémentaire et, si ladite proposition n'est pas adoptée d'ici au 31 décembre 2005, durant une deuxième

([1]) JO 70 du 6.8.1962, p. 2005/62. Directive modifiée en dernier lieu par le règlement (CEE) nº 881/92 (JO L 95 du 9.4.1992, p. 1).
([2]) Les points disponibles pour 2004 figurent à l'annexe I.
([3]) Règlement (CE) nº 3298/94 de la Commission, du 21 décembre 1994, arrêtant les modalités des procédures relatives au système des droits de transit (écopoints) pour les camions de marchandises en transit à travers l'Autriche (JO L 341 du 30.12.1994, p. 20). Règlement modifié en dernier lieu par le règlement (CE) nº 2012/2000 du Conseil (JO L 241 du 26.9.2000, p. 18).

▼B

année au maximum (1). Après 2006, aucun système intérimaire de points n'est appliqué.

4. La Commission gère le système intérimaire de points conformément aux dispositions applicables du règlement (CE) nº 3298/94. La Commission, statuant conformément à la procédure visée à l'article 5, paragraphe 2, arrête, si nécessaire, des mesures supplémentaires concernant les procédures relatives au système intérimaire de points, à la répartition des points et aux questions techniques liées à l'application du présent article.

Article 4

1. Tant que les dispositions de l'article 3, paragraphe 2, et, le cas échéant, de l'article 3, paragraphe 3, s'appliquent, les États membres, dans le cadre de leur coopération mutuelle, prennent, au besoin, des mesures compatibles avec le traité pour lutter contre les abus concernant le système intérimaire de points.

2. Les décisions de la Commission arrêtées en vertu de l'article 5, paragraphe 2, s'inscrivent dans une politique durable des transports conçue pour l'ensemble de la zone alpine.

3. Les transporteurs titulaires d'une autorisation communautaire délivrée par les autorités compétentes en Autriche n'ont pas le droit d'effectuer des transports internationaux de marchandises sur des trajets sur lesquels ni le chargement ni le déchargement n'ont lieu en Autriche. Tous ces trajets comportant un transit à travers l'Autriche sont toutefois soumis aux dispositions de l'article 3.

4. Dans la mesure nécessaire, toute méthode de contrôle, y compris les systèmes électroniques ayant trait à la mise en œuvre de l'article 3, est arrêtée conformément à la procédure visée à l'article 5, paragraphe 2.

Article 5

1. La Commission est assistée par un comité.

2. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, les articles 3 et 7 de la décision 1999/468/CE s'appliquent, dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci.

3. Le comité adopte son règlement intérieur.

Article 6

Le présent règlement entre en vigueur le jour de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

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

(1) Les points disponibles pour 2005 et 2006 figurent à l'annexe I.

▼B

ANNEXE I

Points disponibles pour 2004, 2005 et 2006

Année	Points alloués à l'UE-15
2004	6 593 487
2005	6 246 462
2006	5 899 436

▼B

ANNEXE II

CALCUL ET GESTION DES POINTS

1. Le conducteur de chaque poids lourd traversant l'Autriche en transit (dans quelque direction que ce soit) doit, pour chaque passage de la frontière, produire:

   a) un document indiquant la valeur de conformité de la production pour les émissions de NO_x du véhicule en question;

   b) une carte de points valable délivrée par l'autorité compétente.

   En ce qui concerne le point a):

   Pour les poids lourds «EURO 0», «EURO 1», «EURO 2» et «EURO 3» immatriculés après le 1er octobre 1990, le document indiquant la valeur de conformité de la production doit se présenter sous la forme d'un certificat délivré par l'autorité compétente, indiquant le volume attesté d'émission de NO_x toléré dans le cadre de conformité de la production, ou sous la forme d'un certificat de réception par type indiquant la date de la réception et les niveaux mesurés aux fins de réception par type. Dans le cas de ce dernier certificat, la valeur de conformité de la production sera obtenue en majorant le niveau fixé pour la réception par type de 10 %. Le chiffre fixé pour un véhicule ne peut être modifié pendant toute sa durée de vie.

   La valeur de conformité de la production est fixée à 15,8 g/kWh pour les poids lourds immatriculés avant le 1er octobre 1990 ainsi que pour les poids lourds pour lesquels il n'est pas produit un certificat.

   En ce qui concerne le point b):

   La carte de points/écoplaquette contient un certain nombre de points, utilisés en fonction de la valeur de conformité de la production selon les modalités suivantes:

   1) 1 g/kWh de NO_x, calculé conformément au point a), vaut un point;

   2) les volumes d'émission NO_x sont arrondis à l'unité supérieure si ils sont égaux ou supérieurs à 0,5 et à l'unité inférieure dans les autres cas.

2. La Commission, statuant conformément à la procédure visée à l'article 5, paragraphe 2, calcule tous les trois mois le nombre de trajets ainsi que le niveau moyen d'émission de NO_x des poids lourds et en tient les statistiques ventilées par nationalité.

▼**M1**

ANNEXE III

Nombre de points à distribuer aux nouveaux États membres

État membre	Allocation de base 12 mois 2004	Prorata 2004 (*)	2005 (**)	2006 (***)
République tchèque	486 874	324 599	462 531	439 404
Chypre	3 040	2 027	2 888	2 744
Estonie	16 805	11 204	15 965	15 167
Lituanie	42 037	28 026	39 935	37 939
Lettonie	21 669	14 447	20 586	19 556
Hongrie	730 208	486 830	693 698	659 013
Malte	14 592	9 728	13 862	13 169
Pologne	332 479	221 664	315 855	300 062
Slovaquie	144 248	96 170	137 036	130 184
Slovénie	356 448	237 644	338 626	321 694
TOTAL EUR 10	2 148 400	1 432 338	2 040 980	1 938 931

(*) Prorata distribué pour la période 1er mai-31 décembre 2004.

(**) Allocation de base 2004 - 5%.

(***) Allocation 2005 - 5%.