

P5_TA(2003)0328

Système intérimaire de transit applicable aux poids lourds transitant par l'Autriche pour l'année 2004 *II**

Résolution législative du Parlement européen relative à la position commune du Conseil en vue de l'adoption du règlement du Parlement européen et du Conseil instaurant un système intérimaire de transit applicable aux poids lourds qui transitent par l'Autriche pour 2004 (6235/1/2003 – C5-0226/2003 – 2001/0310(COD))

(Procédure de codécision: deuxième lecture)

Le Parlement européen,

- vu la position commune du Conseil (6235/1/2003 – C5-0226/2003)¹,
 - vu sa position en première lecture² sur la proposition de la Commission au Parlement européen et au Conseil (COM(2001) 807)³,
 - vu l'article 251, paragraphe 2, du traité CE,
 - vu l'article 80 de son règlement,
 - vu la recommandation pour la deuxième lecture de la commission de la politique régionale, des transports et du tourisme (A5-0213/2003),
1. modifie comme suit la position commune;
 2. charge son Président de transmettre la position du Parlement au Conseil et à la Commission.

¹ Non encore publiée au JO.

² P5_TA(2003)0048.

³ JO C 103 E du 30.4.2002, p. 230.

Position du Parlement européen arrêtée en deuxième lecture le 3 juillet 2003 en vue de l'adoption du règlement (CE) n° .../2003 du Parlement européen et du Conseil instaurant un système intérimaire de points applicable aux poids lourds qui transitent par l'Autriche pour l'année 2004 dans le cadre d'une politique durable des transports dans la zone alpine sensible

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,

vu l'avis du Comité des régions ³,

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité ⁴,

considérant ce qui suit:

- (1) Le protocole n° 9 de l'Acte relatif à l'adhésion de la République d'Autriche à l'Union européenne ⁵ prévoit, à l'article 11, paragraphe 2, point a), que le système des écopoints expire le 31 décembre 2003.

¹ JO C 103 E du 30.4.2002, p. 230.

² JO C 221 du 17.9.2002, p. 84.

³ JO C ...

⁴ *Position* du Parlement européen du 12 février 2003 (non encore parue au Journal officiel), position commune du Conseil du 28 mars 2003 (non encore parue au Journal officiel) et *position* du Parlement européen du 3 juillet 2003.

⁵ JO C 241 du 29.8.1994, p. 361.

- (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 et donc la population locale des très graves conséquences de la pollution atmosphérique et sonore 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 candidats le champ d'application du présent règlement.*
- (6) *L'ONU a proclamé 2002 Année internationale de la montagne et promu la protection et l'exploitation durable des zones montagneuses, en sorte de préserver le bien-être des habitants des montagnes comme des plaines.*
- (7) *La convention sur la protection des Alpes (Convention alpine) que la Communauté a signée et approuvée¹ fixe une série de règles pour limiter le passage des poids lourds dans les pays alpins. Notamment elle dispose qu'il faut "réduire les nuisances et les risques dans le secteur du transport interalpin et transalpin, de telle sorte qu'ils soient supportables pour les hommes, la faune et la flore ainsi que pour leur cadre de vie et leurs habitats".*

¹ *Décision 96/191/CE du Conseil, du 26 février 1996 (JO L 61 du 12.3.1996, p. 31).*

- (8) 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.
- (9) *Il est impératif de trouver des solutions non-discriminatoires conciliant les obligations découlant du traité (article 6, article 51, paragraphe 1 et article 71), comme la liberté de circulation des services et des marchandises, la protection de l'environnement et de la population locale, avec les obligations découlant d'autres conventions et traités internationaux comme la Convention alpine et notamment son protocole transport - dont la ratification de la part de l'Union européenne devient urgente - et le traité de Kyoto.*
- (10) Il convient donc d'instaurer un système intérimaire **de points** pour l'année 2004,

ONT ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article 1

Aux fins du présent règlement, on entend par:

- a) "véhicule", le véhicule tel que défini à l'article 2 du règlement (CEE) n° 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) n° 881/92;

¹ JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.

² JO L 95 du 9.4.1992, p. 1. Règlement modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 484/2002 du Parlement européen et du Conseil (JO L 76 du 19.3.2002, p. 1).

- c) "trafic de transit à travers *les Alpes autrichiennes*", le trafic qui traverse *les Alpes autrichiennes* 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 *les Alpes autrichiennes*", le trafic de transit à travers *les Alpes autrichiennes* 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.
- g) "*zone alpine sensible*", la région transfrontalière formant l'ensemble de l'arc alpin telle qu'elle est délimitée géographiquement par la convention alpine.

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 *les Alpes autrichiennes*.

Article 3

1. Pour les trajets qui comprennent le trafic de marchandises routier de transit à travers *les Alpes autrichiennes*, 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) n° 881/92 s'applique sous réserve des dispositions du présent article.
2. ***Pendant la période d'application du système*** intérimaire ***de points***, les dispositions suivantes s'appliquent:
 - a) Le transit des poids-lourds "EURO 4" n'est pas soumis au système intérimaire ***de points***.
 - b) Le transit des poids lourds "EURO 0" est interdit, sauf ***en 2004***.
 - c) Les émissions totales de NO_x des poids-lourds qui traversent *les Alpes autrichiennes* en transit sont fixées conformément aux valeurs indiquées pour l'année concernée à l'annexe I.
 - d) La ***fixation*** des émissions totales de NO_x ***imputables aux*** poids lourds est ***basé sur l'ancien système des écopoints établi par le protocole n° 9 de l'Acte relatif à l'adhésion de la République d'Autriche à l'Union européenne***. Dans ce système, chaque *poids lourd* a besoin, ***pour traverser les Alpes autrichiennes***, 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.

¹ JO L 70 du 6.8.1962, p. 2005. Directive modifiée en dernier lieu par le règlement (CEE) n° 881/92.

- e) 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 *les Alpes autrichiennes* en transit.
- f) Le volume total des émissions de NO_x autorisé en 2004 est équivalent au volume total autorisé en vertu du système d'écopoints pour 2003 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) n° 3298/94¹.
- g) 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**.
3. Dans l'hypothèse où **le régime** sur la tarification de l'usage des infrastructures ne serait pas **en vigueur avant la fin de l'année 2004**, **l'usage de poids lourds respectueux de l'environnement sera encouragé sur le trafic de transit à travers les Alpes autrichiennes et notamment sur le Brenner, le Tauern et le Pyhrn selon les modalités suivantes:**

en 2004:

- **contingentement² pour les poids lourds EURO 0, 1 et 2³**

¹ Règlement (CE) n° 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) n° 2012/2000 du Conseil (JO L 241 du 26.9.2000, p. 18).

² **Les quotas seront basés sur les quotas d'écopoints de 2002.**

³ **Poids lourds respectant les normes d'émissions fixées par la directive 91/542/CEE du Conseil du 1^{er} octobre 1991 modifiant la directive 88/77/CEE concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux mesures contre les émissions de gaz polluant provenant des moteurs Diesel destinés à la propulsion des véhicules (JO L 295 du 25.10.1991, p. 1.), ainsi que par la directive 1999/96/CE du Parlement Européen et du Conseil du 13 décembre 1999 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux mesures à prendre contre les émissions de gaz polluants et de particules polluantes provenant des moteurs à allumage par compression destinés à la propulsion des véhicules et les émissions de gaz polluants provenant des moteurs à allumage commandé fonctionnant au gaz naturel ou au gaz de pétrole liquéfié et destinés à la propulsion des véhicules, et modifiant la directive 88/77/CEE du Conseil (JO L 44 du 16.2.2000, p. 1.)**

- *passage libre pour les poids lourds EURO 3*

en 2005 et en 2006:

- *passage interdit pour les poids lourds EURO 0 et 1.*
- *contingentement pour les poids lourds EURO 2*
- *passage libre pour les poids lourds EURO 3 et 4*

Après 2006, aucun système de contingentement ne sera appliqué.

4. La Commission, agissant conformément à la procédure fixée à l'article 5:

- *fixe le nombre de points conformément au paragraphe 2, point d);*
- *arrête les modalités concernant les procédures relatives au système intérimaire de points, à la distribution des points et aux questions techniques liées à l'application du présent article;*
- *augmente proportionnellement pour chaque nouvel État membre et pour chaque année les contingents qui sont fixés selon les modalités du présent article et les annexes, dans la perspective de l'adhésion des pays d'Europe centrale et orientale en 2004.*

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 et du comité visé à l'article 5 s'inscrivent dans une politique durable des transports conçue pour l'ensemble de la zone alpine et notamment pour ses régions sensibles comme la zone du Brenner, le Mont Blanc, le Tauern, le Pyhrn et le passage Lyon-Turin (Fréjus). Cette politique est basée d'un côté sur les obligations objectives qui incombent à l'Union européenne et aux États membres en vertu du traité, de la Convention alpine et autres instruments contraignants, mais aussi, dans la mesure où la législation le permet, sur les principes énoncés par la Commission dans son Livre Blanc sur la politique européenne des transports à l'horizon 2010 pour les régions montagneuses sensibles, tels que la durabilité, la libre prestation des services, la protection des citoyens et de l'environnement, la promotion du transport intermodal et le financement croisé.*

L'objectif de cette politique est d'amener à un système de réglementation des flux de trafic, s'appliquant seulement aux passages alpins et autres zones écologiquement sensibles situées le long des couloirs de transport transeuropéens et étant en pleine conformité avec l'article 3, paragraphe 3.

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 *les Alpes autrichiennes* 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.
5. *Les pays concernés par le présent règlement sont invités à inclure dans le système existant des contrôles visant à vérifier si les émissions réelles de NO_x provenant des poids lourds correspondent bien à la valeur autorisée dans le cadre de la conformité de la production (COP) ou découlant de la réception par type.*

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.

Fait à

Par le Parlement européen
Le président

Par le Conseil
Le président

ANNEXE I

Fourchettes de quotas de points

Année	Points alloués à l'UE-15	
1991	23 556 220 (100 %)	
	Fourchettes de quotas	
	Maximum	Minimum
2004	9 422 488 (40 %)	9 422 488 (40 %)
2005	9 422 488 (40 %)	9 186 926 (39 %) – 8 951 364 (38 %)
2006	9 422 488 (40 %)	8 951 364 (38 %) – 8 221 121 (34,9 %)

ANNEXE II

Calcul et gestion du système intérimaire de transit

1. Le conducteur de chaque poids-lourd traversant *les Alpes autrichiennes* en transit (dans quel que 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 1^{er} 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. Dans le cas de ce dernier certificat, le volume d'émission toléré dans le cadre de la conformité de la production sera obtenu 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 1^{er} 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 / plaquette* contient un certain nombre de points, utilisés en fonction de la valeur de conformité de production selon les modalités suivantes:

1. 1 g/kWh de NO_x, calculé conformément au paragraphe 1 point a), vaut un point;
 2. les fractions de gramme sont arrondies à l'unité supérieure si elles sont égales ou supérieures à 0,5 et à l'unité inférieure dans les autres cas.
2. La Commission, agissant conformément à la procédure visée à l'article 5, 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.