



# Procedure file

Informations de base	
COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure 2001/0310(COD) codécision) Règlement	Procédure terminée
Transport routier: écopoints pour les poids lourds transitant par l'Autriche pour l'année 2004	
Sujet 3.20.05 Transport routier de personnes et de marchandises 3.20.15.04 Coopération et accords de transport routier	
Zone géographique Autriche	

Acteurs principaux			
Parlement européen	Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
	<b>DELE</b> Délégation PE au comité de conciliation	ELDR <a href="#">COSTA Paolo</a>	30/09/2003
	Commission au fond précédente		
	<b>RETT</b> Politique régionale, transports et tourisme	ELDR <a href="#">COSTA Paolo</a>	22/01/2002
	<b>RETT</b> Politique régionale, transports et tourisme	ELDR <a href="#">CAVERI Luciano</a>	22/01/2002
	Commission pour avis précédente		
<b>ENVI</b> Environnement, santé publique, politique des consommateurs	NI <a href="#">KRONBERGER Hans</a>	22/01/2002	
Conseil de l'Union européenne	Formation du Conseil	Réunion	Date
	<a href="#">Environnement</a>	<a href="#">2556</a>	22/12/2003
	<a href="#">Compétitivité (marché intérieur, industrie, recherche et espace)</a>	<a href="#">2525</a>	22/09/2003
	<a href="#">Transports, télécommunications et énergie</a>	<a href="#">2499</a>	27/03/2003
	<a href="#">Transports, télécommunications et énergie</a>	<a href="#">2479</a>	31/12/2002
	<a href="#">Transports, télécommunications et énergie</a>	<a href="#">2452</a>	03/10/2002
	<a href="#">Transports, télécommunications et énergie</a>	<a href="#">2438</a>	17/06/2002
Commission européenne	DG de la Commission	Commissaire	
	Energie et transports		

Evénements clés
-----------------

20/12/2001	Publication de la proposition législative	COM(2001)0807	Résumé
16/01/2002	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture		
17/06/2002	Débat au Conseil	<a href="#">2438</a>	
03/10/2002	Débat au Conseil	<a href="#">2452</a>	
31/12/2002	Débat au Conseil	<a href="#">2479</a>	Résumé
21/01/2003	Vote en commission, 1ère lecture		Résumé
21/01/2003	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture	<a href="#">A5-0019/2003</a>	
12/02/2003	Décision du Parlement, 1ère lecture	<a href="#">T5-0048/2003</a>	Résumé
28/03/2003	Publication de la position du Conseil	<a href="#">06235/1/2003</a>	Résumé
15/05/2003	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 2ème lecture		
12/06/2003	Vote en commission, 2ème lecture		Résumé
12/06/2003	Dépôt de la recommandation de la commission, 2ème lecture	<a href="#">A5-0213/2003</a>	
02/07/2003	Débat en plénière		
03/07/2003	Décision du Parlement, 2ème lecture	<a href="#">T5-0328/2003</a>	Résumé
22/09/2003	Rejet par le Conseil des amendements du Parlement		
29/09/2003	Réunion formelle du Comité de conciliation		
25/11/2003	Décision finale du comité de conciliation		Résumé
25/11/2003	Dépôt du rapport de la commission, 3ème lecture	<a href="#">A5-0475/2003</a>	
03/12/2003	Projet commun approuvé par les co-présidents du Comité de conciliation	<a href="#">3689/2003</a>	
17/12/2003	Débat en plénière		
18/12/2003	Décision du Parlement, 3ème lecture	<a href="#">T5-0590/2003</a>	Résumé
22/12/2003	Décision du Conseil, 3ème lecture		
22/12/2003	Signature de l'acte final		
22/12/2003	Fin de la procédure au Parlement		
31/12/2003	Publication de l'acte final au Journal officiel		

### Informations techniques

Référence de procédure	2001/0310(COD)
Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)
Sous-type de procédure	Législation
Instrument législatif	Règlement

Base juridique	Traité CE (après Amsterdam) EC 071-p1
Etape de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission parlementaire	CODE/5/19803

## Portail de documentation

Document de base législatif	<a href="#">COM(2001)0807</a> <a href="#">JO C 103 30.04.2002, p. 0230 E</a>	20/12/2001	EC	Résumé
Comité économique et social: avis, rapport	<a href="#">CES0691/2002</a> <a href="#">JO C 221 17.09.2002, p. 0084</a>	29/05/2002	ESC	
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique	<a href="#">A5-0019/2003</a>	21/01/2003	EP	
Déclaration du Conseil sur sa position	<a href="#">05345/2003</a>	04/02/2003	CSL	
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique	<a href="#">T5-0048/2003</a> JO C 043 19.02.2004, p. 0069-0216 E	12/02/2003	EP	Résumé
Déclaration du Conseil sur sa position	<a href="#">07329/2003</a>	17/03/2003	CSL	
Position du Conseil	<a href="#">06235/1/2003</a> <a href="#">JO C 214 09.09.2003, p. 0001-0006</a>	28/03/2003	CSL	Résumé
Communication de la Commission sur la position du Conseil	<a href="#">SEC(2003)0549</a>	08/05/2003	EC	Résumé
Recommandation déposée de la commission, 2e lecture	<a href="#">A5-0213/2003</a>	12/06/2003	EP	
Texte adopté du Parlement, 2ème lecture	<a href="#">T5-0328/2003</a> JO C 074 24.03.2004, p. 0667-0799 E	03/07/2003	EP	Résumé
Avis de la Commission sur la position du Parlement en 2ème lecture	<a href="#">COM(2003)0531</a>	27/08/2003	EC	Résumé
Rapport déposé de la délégation du Parlement au Comité de conciliation, 3ème lecture	<a href="#">A5-0475/2003</a>	25/11/2003	EP	
Projet commun approuvé par les co-présidents du Comité de conciliation	<a href="#">3689/2003</a>	03/12/2003	CSL/EP	
Texte adopté du Parlement, 3ème lecture	<a href="#">T5-0590/2003</a> JO C 091 15.04.2004, p. 0523-0626 E	18/12/2003	EP	Résumé
Acte législatif de mise en oeuvre	<a href="#">32004X0114(01)</a> <a href="#">JO L 008 14.01.2004, p. 0003-0003</a>	22/12/2003	EU	Résumé

## Informations complémentaires

Commission européenne	<a href="#">EUR-Lex</a>
-----------------------	-------------------------

## Acte final

<a href="#">Règlement 2003/2327</a> <a href="#">JO L 345 31.12.2003, p. 0030-0033</a> Résumé
---

OBJECTIF : instaurer un système d'écopoints applicable aux poids lourds qui transitent par l'Autriche pour l'année 2004. CONTENU : le protocole no 9 de l'Acte relatif à l'adhésion de l'Autriche à l'Union européenne prévoit que le système des écopoints expire le 31 décembre 2003. Le Conseil européen de Laeken (14 et 15 décembre 2001) a demandé la prolongation du système des écopoints à titre de solution intérimaire. La prolongation proposée s'inscrit dans le cadre de la protection de l'environnement dans les zones sensibles telles que la région alpine. 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. Le règlement proposé s'appliquera aux transports de marchandises par route sur des trajets effectués sur le territoire de la Communauté. ?

## Transport routier: écopoints pour les poids lourds transitant par l'Autriche pour l'année 2004

---

À l'issue du débat au Conseil sur le projet de règlement, le président a conclu que la majorité qualifiée des délégations était favorable à la proposition de compromis établie par la présidence et que, lorsque le Parlement européen aurait rendu son avis en première lecture, le Conseil adopterait une position commune sur cette base. Les délégations belge, italienne, néerlandaise et autrichienne ont indiqué qu'elles n'étaient pas en mesure d'apporter leur soutien à la proposition de compromis de la présidence. Le compromis de la présidence vise à résoudre les problèmes posés par le transit alpin, compte tenu à la fois de préoccupations environnementales liées à des questions sensibles et du principe fondamental de la libre circulation au sein du marché intérieur. Ce texte répond à la demande du Conseil européen d'adopter, avant la fin de 2002, un règlement concernant une solution intérimaire pour les années 2004-2006. Le compromis de la présidence comporte le projet de règlement instaurant le système intérimaire en vue de réduire à un minimum les dommages environnementaux résultant du transit alpin, en attendant la mise en place d'un cadre communautaire pour la tarification de l'usage des infrastructures, ainsi que des projets de déclarations du Conseil et de la Commission, qui notent en particulier que: - l'Autriche, l'Italie et l'Allemagne se sont mises d'accord sur un plan d'action concernant la promotion à court terme du transport combiné pour assurer le transit de marchandises par l'Autriche; - l'Autriche confirme qu'elle accélérera la concrétisation des plans concernant un tunnel ferroviaire sous le col du Brenner (tunnel de base du Brenner), dans le but de terminer ce tunnel pour 2012; - le Conseil et la Commission feront tout ce qui est en leur pouvoir pour permettre l'adoption d'une directive instaurant un cadre communautaire pour la tarification de l'usage des infrastructures, sur la base de la directive "Eurovignette" actuelle (directive 99/62/CE). La Commission confirme qu'elle a l'intention de présenter une proposition à cet effet d'ici à la fin du premier semestre de 2003. ?

## Transport routier: écopoints pour les poids lourds transitant par l'Autriche pour l'année 2004

---

La commission a adopté le rapport de M. Luciano CAVERI (ELDR, I) qui modifie la proposition dans le cadre de la procédure de codécision (1ère lecture). Les amendements principaux sont comme suit : - dans l'hypothèse où la proposition de la Commission concernant la tarification de l'usage des infrastructures ne serait pas entrée en vigueur avant la fin de 2006, des mesures devront être mises en œuvre pour encourager dans certaines régions des Alpes autrichiennes (notamment sur le Brenner, le Tauern et le Pyhrn) l'usage de camions respectueux de l'environnement, selon les modalités suivantes (les quotas étant basés sur les quotas d'écopoints de 2002) : en 2004 : contingentement pour les camions plus anciens (les catégories EURO 0, 1 et 2) et passage libre pour les camions moins polluants (EURO 3); en 2005 et 2006 : passage interdit pour les camions EURO 0 et 1, contingentement pour les camions EURO 2 et passage libre pour EURO 3 et la prochaine génération de camions EURO 4 qui seront encore moins polluants. Après 2006 aucun système de contingentement ne sera appliqué; - il faut modifier le titre de la proposition pour refléter le fait que le système applicable en 2004 est de nature transitoire; - la commission précise que les décisions de la Commission européenne doivent s'inscrire dans le cadre d'une politique durable des transports conçue pour l'ensemble de la région alpine et particulièrement pour ses régions sensibles telles que la zone du Brenner, le Mont Blanc, le Tauern, le Pyhrn et la liaison routière Lyon-Turin (Fréjus). Toutefois, étant donné qu'il est impératif de trouver des solutions non-discriminatoires afin de concilier les diverses obligations découlant des Traités, notamment la libre circulation des marchandises et des services ainsi que la protection de l'environnement, la commission stipule également que cette politique ne doit réguler le trafic que dans les passages alpins et d'autres zones écologiquement sensibles situées le long des couloirs transeuropéens; - il faudrait par conséquent modifier le texte de la proposition pour faire ressortir clairement que le système s'applique seulement aux Alpes autrichiennes et pas à toute l'Autriche; - les pays concernés par le règlement doivent mettre en place des systèmes de contrôles permettant de vérifier si les émissions réelles d'oxyde d'azote (NOx) des poids lourds correspondent à la valeur autorisée dans le cadre de la conformité de la production (COP) ou découlant de la réception par type; - enfin, le champ d'application du règlement devrait être étendu, dans le contexte de l'élargissement de l'UE, aux pays candidats et les contingents devraient être augmentés proportionnellement par chaque nouvel Etat membre et par année. ?

## Transport routier: écopoints pour les poids lourds transitant par l'Autriche pour l'année 2004

---

Le Parlement européen a adopté le rapport de M. Luciano CAVERI (ELDR, I) à une large majorité (430 voix pour, 79 contre et 19 abstentions). Les parlementaires autrichiens et verts ont vu rejeter les amendements qu'ils avaient présenté en faveur de la proposition de compromis de la Présidente danoise du 31 décembre 2002. Le Parlement européen a suivi la commission au fond qui préconise une approche encore plus différenciée que celle proposée par le Conseil (se reporter également au résumé précédent). Ainsi, dans l'hypothèse où le régime sur la tarification de l'usage des infrastructures ne serait pas en vigueur avant la fin de 2004, l'usage de poids lourds respectueux de l'environnement devrait être 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 (les quotas ci-dessous étant basés sur les quotas d'écopoints de 2002) : - En 2004 : .contingentement pour les camions EURO 0, 1 et 2; .passage libre pour les camions EURO 3. - En 2005 et 2006 : .passage interdit pour les camions EURO 0 et 1; .contingentement pour les camions EURO 2; .passage libre pour les camions EURO 3 et 4. - Après 2006 : aucun système de contingentement ne sera appliqué. Le Parlement européen ajoute que la gestion de ce système doit répondre aux exigences d'un système de transport durable conçu pour l'ensemble de la région alpine et particulièrement pour ses régions sensibles telles que les zones du Brenner, du Mont Blanc, du Tauern, du Pyhrn et la liaison routière Lyon-Turin (Fréjus). ?

## Transport routier: écopoints pour les poids lourds transitant par l'Autriche pour l'année 2004

---

La position commune du Conseil a été arrêtée à la majorité qualifiée - les délégations autrichienne, belge, italienne et néerlandaise votant contre - et ne reprend aucun des amendements adoptés par le Parlement européen en première lecture. La position commune prévoit d'instaurer un "système intérimaire de transit" pour 2004. Ce système serait prorogé jusqu'à 2005 ou 2006 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 ou au 31 décembre 2005, respectivement. Le Conseil a toutefois apporté un certain nombre de modifications au règlement proposé par la Commission : - afin de promouvoir l'utilisation de camions respectueux de l'environnement, le Conseil a interdit le transit des véhicules EURO 0, à l'exception de ceux immatriculés en Grèce ou au Portugal, compte tenu de la structure du parc de poids lourds dans ces États membres, et de certains véhicules hautement spécialisés dont le coût est élevé et la durée de vie économique longue; - en outre, le transit des véhicules EURO 4 (véhicules les plus propres) ne sera pas soumis au système intérimaire de transit. Toutefois, si le système est prorogé jusqu'à 2005 ou 2006, la Commission devrait entreprendre une analyse du transit de véhicules EURO 4 et réduire le nombre d'écopoints disponibles à l'intérieur des fourchettes de quotas de points respectives fixées à l'annexe 1 de la position commune du Conseil. S'il n'y a pas de transit de véhicules EURO 4, le nombre d'écopoints dans la fourchette de quotas maximum serait respecté; s'il existe un transit de véhicules EURO 4, le nombre de points à allouer à partir de 2005 serait ajusté à la baisse, conformément aux conclusions de l'analyse de la Commission, à l'intérieur de la fourchette de quotas minimum correspondante.?

---

## Transport routier: écopoints pour les poids lourds transitant par l'Autriche pour l'année 2004

---

La Commission constate que la position commune diffère sensiblement de sa proposition initiale et de la position du Parlement européen dont aucun amendement n'a été repris. Il existe une divergence de vues notable entre les co-législateurs sur le type de système proposé à l'issue du régime actuel des écopoints qui s'achève le 31 décembre 2003. Les points communs portent sur la durée du système (trois ans au maximum) et la suppression de la clause des 108%. La Commission souligne toutefois que cette position commune: - permet au processus législatif communautaire de progresser, ce qui est important car sans nouvel acte législatif, le système des écopoints en vigueur expirerait le 31 décembre 2003; - comporte une limitation dans le temps (3 ans au maximum) conforme aux recommandations des Chefs d'Etats et de Gouvernements dans les conclusions du Conseil européen de Copenhague; - prend en compte des considérations environnementales. En effet, les véhicules EURO 0 sont presque entièrement interdits et de très fortes incitations à l'usage des véhicules EURO 4 sont prévues. Dans ces conditions, il sera nécessaire de faire des efforts importants en vue d'arriver à un accord final. La Commission continuera à travailler afin de parvenir à un accord d'ensemble et fait un appel à la responsabilité des États membres et des institutions en ce sens.?

---

## Transport routier: écopoints pour les poids lourds transitant par l'Autriche pour l'année 2004

---

La commission a adopté le rapport de son président, M. Luciano CAVERI (ELDR, I), modifiant la position commune du Conseil en 2ème lecture de la procédure de codécision. Les députés ont statué que la position commune ne différerait pas d'un iota du texte de l'accord politique conclu par le Conseil du 31 décembre 2002, vis-à-vis duquel ils avaient déjà manifesté leur hostilité. Ils ont donc décidé de rétablir tous les amendements adoptés par le Parlement en 1ère lecture, c'est-à-dire : - l'introduction progressive de mesures destinées à encourager l'utilisation de poids lourds respectueux de l'environnement dans les zones clés des Alpes au cas où la proposition de la Commission visant à tarifier l'usage des infrastructures ne serait pas en vigueur avant la fin de l'année 2004; - le système ne s'appliquera qu'au trafic de transit à travers les Alpes autrichiennes et non à toute l'Autriche; - les pays concernés par le règlement devront inclure dans le système existant des contrôles visant à vérifier si les émissions réelles de NOX (oxydes d'azote) correspondent bien à la valeur de conformité de production (COP) ou découlant de la réception par type; - le champ d'application du règlement doit être étendu aux pays candidats, avec une augmentation proportionnelle des contingents pour chacun des nouveaux États membres et pour chaque année. La commission a également adopté un amendement visant à supprimer les exceptions proposées pour les camions "EURO 0" venant de la Grèce et du Portugal. Elle fait valoir que les camions de tous les pays devraient être traités d'une façon uniforme.?

---

## Transport routier: écopoints pour les poids lourds transitant par l'Autriche pour l'année 2004

---

En adoptant la recommandation pour la deuxième lecture de M. Luciano CAVERI (ELDR, I), le Parlement européen a sensiblement modifié la position commune, marquant ainsi sa ferme opposition à l'accord politique intervenu au sein du Conseil des ministres des Transports le 31 décembre 2002. Les députés se sont résolument opposés au point de vue du Conseil, selon lequel le système transitoire des écopoints devait s'appliquer à l'ensemble du territoire autrichien. Le système ne devrait donc s'appliquer qu'au trafic de transit à travers les Alpes autrichiennes. Par ailleurs, préconisant une solution uniforme pour toute la région alpine, le Parlement demande que le transit des poids lourds EURO 0 soit interdit, sauf en 2004, et rejette toute possibilité d'exemptions pour les camions immatriculés en Grèce et au Portugal, ainsi que pour les véhicules hautement spécialisés dont le coût est élevé et la durée de vie économique longue. Si le régime sur la tarification de l'usage des infrastructures n'est pas en vigueur avant la fin de 2004, l'usage de poids lourds respectueux de l'environnement devra être encouragé sur le trafic de transit à travers les Alpes autrichiennes et notamment sur le Brenner, le Tauern et le Pylhrn selon les modalités suivantes : En 2004 : - un contingentement pour les poids lourds les plus anciens, de la catégorie EURO 0,1 et 2 (les quotas seront fondés sur les quotas d'écopoints de 2002); - passage libre pour les poids lourds de la catégorie EURO 3. En 2005 et 2006 : - passage interdit pour les poids lourds EURO 0 et 1; - contingentement pour les EURO 2; - passage libre pour les EURO 3 et 4. Après 2006 : - aucun système de contingentement ne sera appliqué. Les pays concernés sont invités à inclure dans le système existant des contrôles visant à vérifier si les émissions réelles de NOx 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. Il convient également d'étendre le champ d'application du règlement aux pays candidats, les quotas devant augmenter par nouvel État membre et chaque année.?

---

## Transport routier: écopoints pour les poids lourds transitant par l'Autriche pour l'année 2004

---

Sur les 17 amendements à la position commune adoptés par le Parlement européen en deuxième lecture, la Commission en accepte 4 en totalité, 2 en partie, le cas échéant sous réserve de modifications rédactionnelles et 1 en principe, sous réserve de reformulation. Elle rejette

10 amendements tout en maintenant une certaine flexibilité pour 5 d'entre eux qui pourraient être négociables à un stade ultérieur de la procédure. La Commission accepte en totalité les amendements tendant à proposer des modifications terminologiques. Elle accepte également l'amendement qui prévoit l'extension du champ du règlement aux pays candidats à l'adhésion, qui avait été jugée prématurée au moment des discussions sur la première lecture du Parlement européen, mais qui doit maintenant être considérée puisque les traités d'adhésion ont été signés le 16 avril 2003 et la date d'adhésion a été fixée au 1er mai 2004. Il conviendra néanmoins de définir les modalités d'extension du champ d'application du règlement à ces pays. La Commission accepte l'amendement qui prévoit que la procédure de comitologie sera utilisée pour arrêter les modalités concernant les procédures relatives au système, à la distribution des points et aux questions techniques d'application du système. Elle retient en partie l'amendement qui réitère les obligations de la Commission qui dérivent du Traité ou qui sont préconisées dans le Livre Blanc sur la politique européenne des transports. Enfin, la référence à la Convention alpine dans un considérant est acceptable pourvu que la citation reprise dans l'amendement soit complète. La Commission ne peut accepter les amendements se rapportant aux aspects suivants : - la protection de la population locale et aux nuisances de la pollution sonore; - la proclamation par l'ONU de l'année 2002 comme année internationale de la montagne; - l'introduction de la suppression des dérogations aux interdictions de circuler pour certains types de camions EURO 0; - l'introduction d'un système de contrôles systématiques; - la couverture territoriale, les pondérations à appliquer lors de la distribution de la réserve communautaire et les quotas d'écopoints à définir; - la limitation de l'application du système aux Alpes autrichiennes et notamment aux trois principaux cols alpins: le Brenner, le Tauern et le Pyhrn; - la suppression du traitement préférentiel accordé, dans le cadre de la réallocation de la réserve communautaire, aux besoins spécifiques des transporteurs qui transitent l'Autriche en suivant le corridor du "Hörbranz". Elle rejette enfin l'amendement qui fonde le contingentement des camions sur le quota d'écopoints de 2002 (10.533.187 pour les 15 États membres). L'exclusion des camions EURO 3 du système dès 2004, telle que proposée par le Parlement européen n'est pas acceptable car selon les prévisions statistiques autrichiennes, les EURO 3 représenteront en 2004, 77% du total des trajets en transit (en 2001, ils représentaient 24,5%). Enfin, le système tel que proposé par le Parlement européen dans cet amendement enlève au régime des écopoints sa raison d'exister puisqu'à partir de 2005, seuls les camions EURO 2 sont soumis aux écopoints avec le même nombre d'écopoints à allouer aux États membres qu'en 2002 (c'est-à-dire 10.533.187).?

## Transport routier: écopoints pour les poids lourds transitant par l'Autriche pour l'année 2004

---

Le comité de conciliation est parvenu à un accord sur le système d'écopoints (qui règle le transit des poids lourds à travers l'Autriche). Les éléments principaux du compromis peuvent être résumés comme suit : - l'instauration d'un système intérimaire applicable à l'ensemble du territoire autrichien; - l'interdiction des camions les plus polluants utilisant plus de 8 points (avec une dérogation pour les camions provenant de Grèce et pour les véhicules spécialisés); - la liberté de passage pour les camions respectueux de l'environnement (5 points ou moins); - un système de contingentement pour les camions utilisant 6, 7 ou 8 points, le quota annuel étant fixé à 6 593 479 points pour 2004, quota qui sera successivement réduit de 5 % en 2005 et 2006; - une déclaration interinstitutionnelle spécifiant le nombre de points de transit à allouer à chacun des pays d'adhésion; - l'expiration du règlement au 31 décembre 2006 au plus tard et, en tout état de cause, l'entrée en vigueur du système "Eurovignette". Cet accord a été contesté avec force par les députés autrichiens qui faisaient partie de la délégation ainsi que par les représentants du gouvernement autrichien. ?

## Transport routier: écopoints pour les poids lourds transitant par l'Autriche pour l'année 2004

---

Le Parlement européen a approuvé le projet commun et rappelle la déclaration du Parlement, du Conseil et de la Commission s'y rapportant (se reporter au résumé précédent).?

## Transport routier: écopoints pour les poids lourds transitant par l'Autriche pour l'année 2004

---

OBJECTIF : instaurer un système d'écopoints applicable aux poids lourds qui transitent par l'Autriche pour l'année 2004. ACTE LÉGISLATIF : Règlement 2327/2003/CE du Parlement européen et du Conseil 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. CONTENU : le règlement a été adopté à la majorité qualifiée, la délégation autrichienne ayant voté contre, conformément au projet commun approuvé par le comité de conciliation le 26 novembre 2003 (se reporter aux résumés précédents). Il a pour objectif de prolonger durant l'année 2004 le système des écopoints à titre de solution intérimaire en attendant l'adoption de la proposition cadre sur la tarification de l'usage des infrastructures. Le système vise à réduire les effets négatifs pour l'environnement du passage de poids lourds par l'Autriche. Il consiste dans l'attribution d'un nombre total de points par année à tout pays qui souhaite obtenir le passage de ses camions par l'Autriche. Chaque fois qu'il transite par ce pays, un poids lourd utilise un certain nombre de points selon ses émissions d'oxydes d'azote (NOx). Plus un camion est polluant, plus il utilise de points. Dans l'hypothèse où la proposition relative à la tarification de l'usage des infrastructures (proposition "Eurovignette") ne serait pas adoptée avant la fin de 2004, le règlement sera prorogé pour une durée maximale de deux années. En tout état de cause, ce règlement viendra à expiration au plus tard le 31 décembre 2006. La délégation autrichienne a fait savoir que ce nouvel acte législatif ne permet pas d'obtenir les avantages environnementaux envisagés et qu'à cet égard, les marchandises devraient circuler par le rail plutôt que par la route. Cette délégation a fait une déclaration. ENTRÉE EN VIGUEUR : 31/12/2003. ?

## Transport routier: écopoints pour les poids lourds transitant par l'Autriche pour l'année 2004

---

ACTE : Addendum au 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 l'année 2004 dans le cadre d'une politique durable des transports. - Déclaration du Parlement européen, du Conseil et de la Commission. CONTENU : Le Parlement européen, le Conseil et la Commission déclarent qu'ils marquent leur accord sur le nombre de points de transit à attribuer à chaque État adhérent pendant la période d'application du règlement. Cet accord sera mis au point selon la procédure légale appropriée. Le calcul des points de transit sera basé sur le nombre total de trajets en transit par l'Autriche effectués en 2002, tel qu'il est indiqué ci-après, multiplié par le facteur NOx de 2003. Pour la

période du 1er mai 2004 au 31 décembre 2004, lorsque le règlement s'appliquera dans les États adhérents concernés, le nombre de points de transit sera réduit en conséquence de 33,33%. Pour 2005 et 2006, si le règlement est prorogé, l'évolution de ces points de transit sera alignée sur l'évolution des points de transit convenus pour les États membres actuels.?