



CONSEIL DE
L'UNION EUROPÉENNE

Bruxelles, le 7 juillet 2003 (17.07)
(OR. en)

10822/03

Dossier interinstitutionnel:
2001/0310 COD

CODEC 894
TRANS 174

NOTE

du : Secrétariat général
aux : Comité des représentants permanents/Conseil

Objet : Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil instaurant un système d'écopoints applicable aux poids lourds qui transitent par l'Autriche pour l'année 2004
– Résultats de la deuxième lecture du Parlement européen
(Strasbourg, 30 juin - 3 juillet 2003)

I. INTRODUCTION

Au cours de la séance plénière du 2 juillet, M. VAN DAM (EDD, L), remplaçant le rapporteur, M. CAVERI (ELDR, I) a présenté, au nom de la commission de la politique régionale, des transports et du tourisme, une recommandation comprenant **17** amendements à la position commune du Conseil. Ceux-ci reproduisent tous les amendements du PE adoptés en première lecture et portent essentiellement sur les points suivants:

- modification de l'intitulé du règlement (amendement 1),
- justification et extension du champ d'application afin qu'il englobe les pays adhérents (amendements 2 et 3),
- nécessité de prendre en compte les déclarations ou conventions internationales (amendements 4, 5, 6 et 9)
- restriction du champ d'application du règlement aux Alpes autrichiennes, qui ne couvrirait donc pas l'ensemble de l'Autriche (amendements 7 et 8),
- nouvelles modalités et conditions applicables au transit dans les Alpes autrichiennes, à savoir un système à deux phases destiné à éliminer progressivement les camions les plus polluants et absence de fourchettes de quotas (amendements 10-17).

Enfin, le groupe PSE et des députés autrichiens ont proposé deux amendements identiques, qui prévoient des restrictions encore plus sévères pour le transit des poids lourds (amendements 18 et 19 respectivement).

II. DÉBAT

Prenant la parole, M. VAN DAM (EDD, NL) a regretté que le Conseil n'ait tenu absolument aucun compte de la position du PE, ce qui a obligé la Commission RETT à déposer une nouvelle fois tous les amendements adoptés en première lecture et, par voie de conséquence, à passer par la procédure de conciliation.

Au nom de la Commission, Mme DE PALACIO, membre de la Commission, a fait savoir que l'objectif à présent devait être d'entamer rapidement la procédure de conciliation et de trouver un accord de compromis avant la fin de l'année 2003. À cette fin, elle a appelé le Conseil à faire preuve d'une certaine flexibilité. Enfin, elle a souligné que la Commission **ne pouvait pas, à l'heure actuelle, accepter la plupart des amendements proposés**, mais qu'elle était prête à travailler sérieusement sur ces derniers à un stade ultérieur et au cours de la conciliation.

Au nom du groupe PPE-DE, M. HATZIDAKIS (EL) a également regretté l'attitude du Conseil, tout en espérant que le Conseil comprendra, à travers le recours à la conciliation, le message très ferme du Parlement européen.

S'exprimant au nom du groupe PSE, M. FAVA (I) a également déclaré partager l'approche du rapporteur.

Au nom du groupe Verts/ALE, Mme. ECHERER (A) s'est montré en parfait désaccord avec les orateurs précédents, rejoignant en cela Mme RASCHHOFER (A), qui s'exprimait au nom du groupe NI.

L'assemblée plénière s'est alors partagée entre les députés autrichiens, comme M. SWOBODA (PSE), M. MARTIN (PSE), M. RACK (PPE-DE) et Mme FLEMMING (PPE-DE), qui soutenaient les amendements 18 et 19 qu'ils avaient eux-mêmes proposés, et d'autres députés, comme M. FERBER (PPE-DE, D), M. LISI (PPE-DE, I), M. JARZEMBOWSKI (PPE-DE, D) et M. SANTINI (PPE-DE, I), qui approuvaient entièrement l'approche du rapporteur.

III. VOTE

Le vote a eu lieu au cours de la session plénière du 3 juillet et a donné lieu aux résultats suivants:

- Les amendements 1-13 et 15-17 ont été adoptés à l'issue d'un vote unique.
- L'amendement 14 a été adopté à l'issue d'un vote séparé.
- En revanche, les amendements 18 et 19, tous deux identiques, ont été rejetés par l'assemblée plénière.

La position de la Commission concernant les amendements adoptés peut être résumée de la manière suivante:

- Les amendements 1 (intitulé), 3 (pays candidats), 5 (dans son principe, visant la convention alpine), 10 (période transitoire), 12 (protocole 9 de l'acte d'adhésion de l'Autriche à l'UE) et 15-16 (pour partie, visant les nouvelles conditions relatives au transit) **peuvent être acceptés**.

- En revanche, tous les autres amendements (2, 4, 6-9, 11, 13-14 et 17) **ne peuvent pas être acceptés** à l'heure actuelle par la Commission. Cependant, les amendements 7-9 (Alpes et région alpine), 13-14 et 17 (modalités relatives au trafic) constituent des points susceptibles d'être négociés au cours de la procédure de conciliation qui va s'ouvrir.

Le texte des amendements adoptés figure dans l'annexe à la présente.

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 (6235/1/03 – 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.

Amendement 1

Titre

RÈGLEMENT (CE) N° .../2003 DU
PARLEMENT EUROPÉEN ET DU
CONSEIL du
instaurant un système intérimaire de *transit*
applicable aux poids lourds qui transitent
par l'Autriche pour 2004

RÈGLEMENT (CE) N° .../2003 DU
PARLEMENT EUROPÉEN ET DU
CONSEIL du

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***

*(La modification du terme "transit" en
"points" s'applique à l'ensemble du texte
législatif à l'examen. Son adoption impose
des adaptations techniques, là où référence
a été faite au nouveau système transitoire
instauré à partir de 2004).*

Amendement 2

Considérant 3 bis (nouveau)

***(3 bis) 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.***

Amendement 3
Considérant 3 ter (nouveau)

(3 ter) 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 d'étendre le champ d'application du présent règlement, en vue de l'élargissement aux pays candidats.

Amendement 4
Considérant 3 quater (nouveau)

(3 quater) 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.

Amendement 5
Considérant 3 quinquies (nouveau)

(3 quinquies) 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).*

Amendement 6
Considérant 4 bis (nouveau)

(4 bis) 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 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.

Amendement 7
Article 1, point c)

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

c) "trafic de transit à travers ***les Alpes autrichiennes***", le trafic qui traverse ***les Alpes autrichiennes*** à destination et en provenance de l'étranger;

Amendement 8
Article 1, point e)

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;

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;

Amendement 9
Article 1, point f bis (nouveau)

f bis) "zone alpine sensible", la région transfrontalière formant l'ensemble de l'arc alpin telle qu'elle est délimitée géographiquement par la convention alpine.

Amendement 10
Article 3, paragraphe 2, partie introductive

2. Du 1er janvier 2004 au 31 décembre 2004, les dispositions suivantes s'appliquent:

2. Pendant la période d'application du système transitoire de points, les dispositions suivantes s'appliquent:

Amendement 11
Article 3, paragraphe 2, point b)

b) Le transit des poids lourds "EURO 0" est interdit, sauf *lorsqu'ils sont immatriculés en Grèce ou au Portugal, ou lorsqu'il s'agit de véhicules hautement spécialisés dont le coût est élevé et la durée de vie économique longue.*

b) Le transit des poids lourds "EURO 0" est interdit, sauf *en 2004.*

Amendement 12
Article 3, paragraphe 2, point d)

d) La *valeur* des émissions totales de NO_x des poids lourds est *fixée à l'aide d'un système intérimaire de transit*. Dans ce système, chaque poids-lourd *qui traverse l'Autriche* en transit a besoin d'un certain

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*

nombre de points représentant son niveau d'émission de NO_x (valeur autorisée dans le cadre de 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.

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.

Amendement 13

Article 3, paragraphe 2, point g)

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 Etats membres, *ainsi que les besoins spécifiques des transporteurs transitant par l'Autriche suivant l'itinéraire Lindau-Bregenz-St. Margarethen ("Hörbranz Transit")*.

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 Etats membres.

Amendement 14

Article 3, paragraphe 3

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 année au maximum. Dans ce cas, la Commission entreprendra, avec l'assistance d'un expert indépendant, une analyse du trafic de transit de véhicules "EURO 4" à travers l'Autriche; le nombre de points*

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:*

disponible indiqué à l'annexe I pour les années 2005 et 2006 sera ajusté sur la base de cette analyse, à l'intérieur des fourchettes respectives, selon la procédure visée à l'article 5, paragraphe 2.

en 2004:

- contingentement¹ pour les poids lourds EURO 0, 1 et 2²

- passage libre pour EURO 3

en 2005 et en 2006:

- passage interdit pour les poids lourds 0 et 1.

- contingentement pour EURO 2

- passage libre pour EURO 3 et 4

Après 2006, aucun système de contingentement ne sera appliqué.

¹ *Les quotas seront basés sur les quotas d'écopoints de 2002.*

² *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.)*

Amendement 15
Article 3, paragraphe 3 bis (nouveau)

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

- fixe le nombre de points conformément à l'article 3, paragraphe 2, point d);***
- arrête les modalités concernant les procédures relatives au système transitoire 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 de l'article 3 et les annexes, dans la perspective de l'adhésion des pays d'Europe centrale et orientale en 2004.***

Amendement 16
Article 4, paragraphe 1 bis (nouveau)

1 bis. 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 CE, 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

Amendement 17
Article 4, paragraphe 3 bis (nouveau)

3 bis. 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.