



**CONFERENCE EUROPEENNE DES MINISTRES DES TRANSPORTS
CONSEIL DES MINISTRES**

Conseil des Ministres

ACCORD SUR L'EVOLUTION DU CONTINGENT AU 1er JANVIER 2002

Ce document a été adopté par le Conseil des Ministres, réuni à Lisbonne les 29 et 30 mai 2001.

JT00110000

Document complet disponible sur OLIS dans son format d'origine
Complete document available on OLIS in its original format

1. Contexte

Lors du Conseil des Ministres de la CEMT, tenu à Varsovie en mai 1999, il a été convenu que : «le contingent devrait tenir compte, de la manière la mieux appropriée, des normes EURO3, une fois qu'elles auront été explicitement définies» [CEMT/CM(99)12].

Le Conseil de l'Union Européenne sur l'environnement qui a eu lieu les 13 et 14 décembre 1999 a accepté les propositions concernant l'évolution des normes d'émissions polluantes pour les véhicules routiers telles qu'elles avaient été acceptées dans une position commune décidée en avril 1999 [Directive 1999/96/CE du 13 décembre 1999, J.O. L.44 du 16 février 2000].

Le Conseil des Ministres de la CEMT, tenu à Prague en mai 2000, a décidé :

- d'introduire un contingent spécial pour un *camion "EURO3 sûr"* à compter du 1er janvier 2002 ;
- de donner aux pays Membres, à partir de cette date, la possibilité de choisir entre le contingent des "camions verts", le contingent des "camions plus verts et sûrs" et le contingent des «camions EURO3 sûrs» ;
- de donner progressivement la priorité au contingent des "camions EURO3 sûrs", par rapport à celui des "camions plus verts et sûrs" et des "camions verts", selon une clé d'échange qui sera décidée lors du Conseil des Ministres de la CEMT de 2001, sachant qu'à partir du 1er janvier 2002, seuls des camions «verts», «plus verts et sûrs» ou «EURO3 sûrs» pourront obtenir des autorisations CEMT ;
- de "récompenser" les pays qui s'efforcent d'adapter leur flotte de camions pour le transport international aux normes les plus respectueuses de l'environnement et de la sécurité en leur accordant un bonus qui sera aussi précisé pour le Conseil des Ministres de 2001 [cf. CEMT/CM(2000)12/final].

Le Conseil des Ministres de la CEMT, tenu à Prague en mai 2000, a, en outre, chargé le Comité des Suppléants :

- de faire rapport en 2001 sur l'évolution de la situation économique et en particulier du secteur des transports, des quatre pays bénéficiant d'un contingent spécial, dans la mesure où deux d'entre eux -- la Bosnie-Herzégovine et la Moldova -- ne devraient normalement plus avoir de contingent spécial au 1er janvier 2002.

En outre, le Liechtenstein, devenu Membre de la CEMT en mai 2000, a demandé en janvier 2001, à participer au système du contingent multilatéral.

2. Camions «EURO3 sûrs»

Les normes EURO3 sont entrées en vigueur en octobre 2000, pour les nouveaux véhicules lourds diesel et les normes EURO4 seront appliquées à partir d'octobre 2005. A cette date, il semblerait que **tous** les nouveaux véhicules diesel devront être équipés de «pièges à particules» (particules traps).

Toutefois, il faut souligner, qu'aujourd'hui en Europe, seuls quelques pays sont en mesure de fournir le diesel qui convient aux véhicules EURO4. C'est pourquoi un développement important du système de distribution des carburants est nécessaire pour que l'entrée en vigueur de cette norme soit effective au niveau européen.¹

Le chiffre le plus important en ce qui concerne les normes EURO3 est celui ayant trait à la limite des émissions de NOx. Il faut savoir que dans les normes EURO1 (correspondant au camion «vert» CEMT) ce chiffre d'émissions NOx était 9.0 g/kWh. Dans les normes EURO2, ce chiffre est abaissé à 7.0. Pour les normes EURO3, il diminue à 5.0, ce qui revient, grosso-modo, à une amélioration trois fois supérieure, par rapport aux camions traditionnels (près de 15g/kWh). Ceci conduit, en suivant le même raisonnement que par le passé, à un rapport de conversion entre camion traditionnel et camion «EURO3» qui pourrait être de 1 à 6.

Il était prévu qu'avec l'abandon du contingent pour camions traditionnels le 1er janvier 2002, il n'y aurait plus de contingent de base calculé en «camions traditionnels». Mais, étant donné que tous les pays qui bénéficiaient de bonus² au titre de la conversion de leur flotte de véhicules en camions «verts» ou «plus verts et sûrs», voulaient réintégrer ces bonus dans le calcul du contingent de base, il est préférable de garder un contingent de référence ou de base, déterminé selon les critères retenus pour tous, valables pour des camions traditionnels.

La conversion pourrait ensuite être établie ainsi :

- x2 pour des camions verts avec un bonus de 10% au maximum si, pour un pays, l'ensemble des véhicules bénéficiant d'autorisations CEMT est «vert» ;
- x4 pour des camions plus verts et sûrs avec un bonus de 20% au maximum si l'ensemble des véhicules bénéficiant d'autorisations CEMT est «plus vert et sûr» ;
- x6 pour des camions EURO3 sûrs avec un bonus de 40% au maximum si l'ensemble des véhicules bénéficiant d'autorisations CEMT est «EURO3 sûr» ;

Il convient de remarquer que le bonus choisi pour les camions EURO3 sûrs est plus élevé que dans les deux cas précédents car, si le succès des contingents pour camions verts et plus verts et sûrs est en partie dû à une conjoncture favorable, à un moment où de nombreux pays devaient renouveler leur flotte de véhicules amenés à faire du transport international de marchandises, il sera probablement moins aisé de remplacer toute la flotte de véhicules en camions entièrement «EURO3 sûrs». Le bonus prend alors tout son sens en devenant une incitation supplémentaire à «franchir le pas». Comme dans les cas précédents, en fonction du nombre de véhicules verts, plus verts et sûrs et EURO3 sûrs composant l'ensemble des véhicules recevant des autorisations CEMT pour un pays donné, le bonus ira de 10 % au minimum, à 40 % au maximum.

Les Ministres ont accepté le taux de conversion et le bonus proposés pour les camions "EURO3 sûrs", comme décrit ci-dessus.

1 . Cf. CEMT/CM(2001)11/FINAL - Rapport sur les carburants sans soufre.

2 . L'Autriche a émis une réserve concernant le principe même de bonus, quel que soit le camion, pour des camions moins polluants.

Les prescriptions applicables aux camions "EURO3 sûrs" ont été établies dans le Manuel à l'usage des fonctionnaires et des transporteurs utilisant le contingent multilatéral CEMT, au Chapitre 11 [CEMT/CM(2001)9/FINAL], *Manuel qui a aussi été approuvé par les Ministres*.

3. Utilisation des autorisations CEMT et du carnet de route

Faute d'une opinion unanime pour modifier la définition actuelle de l'utilisation des autorisations CEMT, celle-ci n'a pas été amendée dans le nouveau guide adopté par les Ministres [CEMT/CM(2001)9/FINAL]. Par conséquent, il est clairement établi que :

L'autorisation ne peut être utilisée que par un seul véhicule à la fois. Elle doit se trouver à bord du véhicule entre le lieu de chargement et de déchargement, s'il s'agit d'un voyage en charge ou pendant tout le parcours, lors d'un voyage à vide.

De même, les Ministres ont décidé de conserver l'utilisation d'un carnet de route, selon les dispositions et le modèle reproduits dans le Manuel [CEMT/CM(2001)9/FINAL]

4. Contingent spécial

Le problème d'augmentation du contingent d'autorisations multilatérales CEMT continue de se poser. Depuis plusieurs années, des propositions sur l'évolution possible du contingent en faveur d'un pays ou d'un autre et formulées par les pays Membres, sont arrivées au Secrétariat de la CEMT.

En septembre et décembre 1997 respectivement, la Bosnie-Herzégovine et la République de Moldova ont demandé d'instituer un contingent spécial pour motif «humanitaire», en raison de la conjoncture économique et politique de ces deux pays, due aux conséquences d'un conflit militaire. Le Conseil des Ministres de Copenhague en 1998, a décidé en leur faveur l'octroi d'un contingent spécial à partir du 1er juillet 1998, soit un contingent de 25 autorisations traditionnelles pour une période maximale de 3 ans, reconsidéré chaque année.

Sur les mêmes critères préalables à l'octroi d'un contingent «spécial», et sur la base des demandes parvenues de l'Albanie et de l'ERY Macédoine, le Conseil des Ministres de la CEMT de Varsovie des 19 et 20 mai 1999, a donné son accord de principe à l'octroi d'un contingent spécial pour l'Albanie et l'ERY Macédoine, sur les mêmes principes que ceux appliqués antérieurement vis-à-vis de la Bosnie-Herzégovine et de la Moldova. Le contingent spécial accordé à l'Albanie et l'ERY Macédoine est entré en vigueur dès le 1er juillet 1999, pour une période maximale de 3 ans.

L'évolution du contingent multilatéral en faveur de tous les pays Membres qui prene aussi en compte la protection de l'environnement n'a jamais cessé d'être une question d'actualité dans le travail de la CEMT. Le Conseil des Ministres, réuni à Prague les 30 et 31 mai 2000, conformément aux principes évoqués dans le contexte du développement durable des transports et aux normes les plus respectueuses de l'environnement et de la sécurité, a décidé d'introduire un contingent spécial pour les camions «EURO3» à compter du 1er janvier 2002. A partir de cette date, les pays Membres pourront bénéficier du contingent CEMT seulement pour trois catégories de véhicules les plus respectueux de l'environnement, en choisissant entre le contingent des camions "verts", le contingent des camions "plus verts et sûrs" et le contingent des camions "EURO3 sûrs".

A Prague a aussi été confirmé que selon la procédure adoptée en 1998, l'Albanie, la Bosnie-Herzégovine, l'ERY Macédoine et la Moldova continueront à bénéficier, à partir du 1er janvier 2001, et pour une année supplémentaire encore, du contingent spécial dont ils ont bénéficié en 2000.

La décision prise à Prague revient à ce qu'il n'y ait plus mention de camions "traditionnels" dans le système du contingent à partir du 1er janvier 2002 et que le premier contingent effectif soit, à partir de cette date, celui des camions "verts". Il est évident qu'une augmentation du contingent multilatéral pour tous les pays à la fois souligne la priorité donnée aux camions les plus performants en ce qui concerne les émissions sonores et polluantes, ainsi que la sécurité.

En donnant la possibilité à chaque pays de former son contingent, en nombre et en contenu, en fonction du potentiel dont il dispose, le maintien de la procédure d'un contingent spécial à partir de 2002 devient inutile, surtout qu'à partir de cette date expire le délai maximum de cette «clause» pour deux pays, la Bosnie-Herzégovine et la République de Moldova et que les deux autres, l'Albanie et l'ERY Macédoine, auront bénéficié déjà à la date de 1er janvier 2002, de deux ans et demi d'utilisation du contingent spécial.

Les Ministres ont décidé de ne pas reconduire de contingent spécial, pour quelque pays que ce soit, à partir du 1er janvier 2002.

5. Contingent pour le Liechtenstein

Le Conseil des Ministres a chargé le Comité des Suppléants de déterminer quel pourrait être le nombre d'autorisations dont les nouveaux pays Membres de la Conférence pourraient bénéficier, en fonction des différentes données statistiques que ces pays auront communiquées au Secrétariat et en suivant les mêmes critères qui ont servi, dans le passé, à la détermination des contingents d'autorisations multilatérales.

En ce qui concerne le **Liechtenstein** [Superficie : 160 km²] :

-- Population (estimation)	33 000 en 1998
-- PIB (en millions de CHF)	3 534 en 1998
-- Taux de change au 31/12/98	(1USD = 1.379 CHF)
-- Transport routier de marchandises (par transporteurs nationaux) (en millions t-km)	-- 825 en 1996 -- 918 en 1997 -- 918 en 1998

En faisant référence à la méthodologie retenue dans les documents précédents [cf. notamment CEMT/CM(98)7/Final], et en fonction d'autres données disponibles auprès de l'OCDE pour des années comparables, nous obtenons la classification suivante (voir tableau ci-après) :

Colonne 1 : pays

Colonne 2 : transports de marchandises en milliards de tonnes-km (source : dépliant CEMT 1998)

Colonne 3 : classement par ordre décroissant des pays selon le critère de la deuxième colonne

Colonne 4 : contribution au budget de la CEMT en pourcentage (hypothèse établie par les services de l'OCDE en mars 2001)

Colonne 5 : classement des pays par ordre décroissant de participation pour le critère de la 4ème colonne

Colonne 6 : moyenne des colonnes 3 et 5

Colonne 7 : classement selon le nombre d'autorisations constituant le contingent de base au 1er janvier 2001

Compte tenu de l'évolution du contingent au cours des années et afin de ne pas léser les nouveaux pays Membres, il a été proposé, par le passé, d'accorder à ces derniers une sorte de clause de la "nation la plus favorisée" et donc de leur attribuer le nombre d'autorisations le plus élevé que détiennent actuellement les pays qui ont un classement similaire selon les critères considérés (PIB et t-km). La même clause est reprise dans le présent document.

En fonction des éléments précités, le Conseil des Ministres, réuni à Lisbonne, a décidé de l'allocation, à partir du 1er janvier 2002 de 120 autorisations au Liechtenstein.

Informations pour la détermination du contingent multilatéral

1	2	3	4	5	6	7
Albanie	1.93	31	0.10	28	29.5	1
Allemagne	257.45	1	22.59	1	1	1
Autriche	10.49	22	2.15	11	16.5	12
Azerbaïdjan	1.39	32	0.10	28	30	10
Belarus	8.91	24	0.10	28	26	7
Belgique	42.22	9	2.62	8	8.5	4
Bosnie-Herzégovine	0.31	39	0.10	28	33.5	10
Bulgarie	15.30	16	0.10	28	22	7
Croatie	2.59	30	0.17	25	27.5	9
Danemark	10.11	23	1.73	13	18	7
ERY Macédoine	0.89	34	0.10	28	31	9
Espagne	228.65	2	6.05	5	3.5	6
Estonie	3.79	28	0.10	28	28	9
Finlande	25.60	13	1.29	16	14.5	6
France	167.80	3	14.51	2	2.5	2
Géorgie	0.39	38	0.10	28	33	10
Grèce	13.21	18	1.24	17	17.5	6
Hongrie	11.74	20	0.38	21	20.5	7
Irlande	5.26	26	0.77	19	22.5	7
Italie	164.15	4	11.92	4	4	11
Lettonie	4.11	27	0.10	28	27.5	9
Liechtenstein	0.92	33	0.10	28	30.5	
Lituanie	5.61	25	0.10	28	26.5	9
Luxembourg	0.47	36	0.19	24	30	10
Moldova	0.48	35	0.10	28	31.5	9
Norvège	12.64	19	1.56	14	16.5	6
Pays-Bas	29.23	12	4.17	6	9	3
Pologne	69.54	8	1.30	15	11.5	5
Portugal	14.70	17	1.08	18	17.5	7
Rép. tchèque	33.91	10	0.52	20	15	7
Rép. slovaque	17.91	15	0.17	25	20	9
Roumanie	10.53	21	0.27	22	21.5	7
Royaume-Uni	155.43	5	13.80	3	4	6
Russie	120.31	7	2.42	9	8	3
Slovénie	3.37	29	0.20	23	26	9
Suède	32.68	11	2.41	10	10.5	5
Suisse	19.50	14	3.27	7	10.5	8
Turquie	135.27	6	1.79	12	9	7
Ukraine	0.47	36	0.14	27	31.5	9