



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

Conseil des Ministres

TRANSPORT ROUTIER - REFORME DU CONTINGENT ET ACCES AU MARCHÉ

REFORME DU CONTINGENT A PARTIR DU 1er JANVIER 2006

Ce document a été examiné sous le point 3.2 "Transports routiers : Réforme du contingent et accès au marché" du projet d'ordre du jour de la session de Moscou du Conseil des Ministres.

Les Ministres ont adopté les décisions proposées.

JT03204570

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

REFORME DU CONTINGENT A PARTIR DU 1ER JANVIER 2006

INTRODUCTION

Historique

Le système de contingent multilatéral de la CEMT a été introduit en 1974. Les autorisations délivrées dans le cadre de ce système permettent aux transporteurs d'acheminer des cargaisons entre des pays de la CEMT autres que le pays d'immatriculation du véhicule. Il a été plus particulièrement développé dans les années 90 et le nombre d'autorisations de base est passé de 1 219 autorisations (19 pays) en 1990 à 5 977 (42 pays) en 2004. De plus, différentes catégories d'incitations ont été mises en place pour encourager l'achat de véhicules propres et sûrs, ce qui fait que le nombre total d'autorisations a progressé plus rapidement que le contingent de base. En 2004, 31 664 autorisations ont en fait été mises à la disposition de l'ensemble des pays Membres participant au système.

Le système de contingent multilatéral couvre une proportion relativement faible du total du trafic de transport routier international de marchandises sur le territoire de la CEMT.

Le Conseil des Ministres a donné, en 2003, un mandat au Comité des Suppléants pour que celui-ci fasse des propositions sur la restructuration du système de contingent multilatéral à la session ministérielle de Moscou. Le mandat est contenu dans le document CEMT/CM(2003)15/Final.

Les principales raisons de cette réforme sont l'augmentation du nombre de pays Membres de l'Union Européenne, les problèmes d'équité entre pays, le besoin d'une modernisation du système et les problèmes liés au fait que les autorisations ne sont pas utilisées aux fins auxquelles elles sont destinées.

Objectifs du système de contingent

L'objectif initial des autorisations CEMT était d'améliorer l'efficacité du transport routier de marchandises en permettant aux détenteurs d'autorisation de faire des opérations multilatérales. Le système avait également pour objectifs explicites d'éviter les parcours à vide et de soutenir les besoins d'échanges entre pays Membres. Au cours des années 90, un nouvel objectif a été assigné au système, celui de servir d'instrument d'intégration des marchés des transports (cf. Résolution N° 95/1) et de contribuer à l'évolution d'un système bilatéral vers un système multilatéral. Par ailleurs, au début des années 90, le système a évolué, et un objectif important a été de fournir des incitations à l'utilisation de véhicules propres et sûrs ainsi que de personnels bien formés.

Tous ces objectifs demeurent d'actualité et les pays sont convenus que le système restait nécessaire. Ils reconnaissent aussi qu'une réforme est indispensable et que les propositions suivantes en sont le fondement. Un objectif sous-jacent de cette réforme est de faire du contingent un symbole de la plus haute qualité du transport routier international.

PRINCIPES

Au cours des débats lors des précédentes sessions ministérielles, les principes suivants ont été convenus pour la réforme :

- La modernisation du système ne devrait faire ni distinction, ni discrimination entre les droits de chaque pays Membre, pris individuellement.
- La réforme du système doit aussi prendre en compte la nécessité de limiter le nombre de voyages accomplis entre les pays de l'UE par des transporteurs n'appartenant pas aux pays de l'UE.
- Tous les Etats membres veulent éviter une augmentation de la bureaucratie en introduisant un système modernisé.
- La modernisation du système doit inclure le développement d'un système adapté, flexible mais permettre aussi un contrôle strict de ce système.
- Toute libéralisation doit aller de pair avec l'harmonisation des conditions de concurrence des transporteurs sur le marché des transports routiers, notamment sur le plan social.

Les débats qu'a suscités le rapport du Groupe Consultatif Spécial sur le transport routier [CEMT/CM(2005)16], tant au sein du Comité des Suppléants que du Groupe sur le Transport Routier, ont permis de préciser ce que pourraient être les lignes directrices pour une évolution à terme du système de contingent multilatéral.

Quatre de ces lignes directrices peuvent être explicitées comme suit :

i) Le contingent devrait devenir un symbole de la plus haute qualité dans le transport international routier

L'objectif est de continuellement renforcer les critères qualitatifs pour la délivrance et l'utilisation des autorisations, de telle manière que le contingent multilatéral de la CEMT devienne un symbole d'excellence. La garantie d'un transport de haute qualité peut être obtenue en subordonnant la délivrance des autorisations au respect de conditions spécifiques relatives non seulement aux véhicules (ce système est déjà en place mais peut être renforcé avec l'évolution de la technologie des véhicules) mais aussi aux chauffeurs (formation, attestation de conducteur, temps de conduite) et aux entreprises (règles régissant l'accès à la profession).

ii) Le contingent devrait continuer de contribuer à l'amélioration de l'efficience et à l'ouverture des marchés

Les faits récents à l'UE, à l'OMC et de façon générale au sein des économies montrent qu'une évolution vers la libéralisation du marché du transport international routier de marchandises est, sans aucun doute, inévitable à l'avenir. Les pays Membres souhaitent toutefois que celle-ci intervienne de façon progressive et s'accompagne de garanties pour empêcher la concurrence déloyale : le rapport du Groupe consultatif a proposé à titre indicatif l'année 2020 comme date d'achèvement de la libéralisation, avec une évolution des accords bilatéraux vers des accords multilatéraux. De nombreux pays cependant demeurent très attachés au système des accords bilatéraux qui est une expression de la souveraineté des Etats.

Une manière de progresser serait sans doute de rendre les accords bilatéraux plus transparents et harmonisés, tout en évitant les éléments discriminatoires, comme cela ressort du cadre de référence établi par la CEMT pour les accords bilatéraux.

iii) Le contingent devrait s'accompagner d'un renforcement des contrôles et des sanctions

Des progrès significatifs ont déjà été réalisés pour renforcer les contrôles et les sanctions. La question est maintenant de savoir si les pays souhaitent donner au Secrétariat davantage de responsabilités dans ce domaine, dans la mesure où des doutes subsistent quant à la fiabilité de certains contrôles. Il serait utile que l'on songe, au niveau de la CEMT, à mettre au point des procédures aussi communes que possibles afin de rendre les contrôles plus aisés et plus efficaces. En tout état de cause, le Secrétariat a commencé à procéder à une analyse rétrospective des carnets de route pour vérifier que les déplacements effectués respectent les règles du système.

iv) La distribution du contingent d'autorisations devrait être fondée sur les besoins réels et sur une utilisation efficiente

La répartition des autorisations entre les pays a évolué au cours du temps et est aujourd'hui tant le fruit de négociations politiques que la réponse à des critères objectifs. L'idéal serait que cette répartition soit fondée sur les besoins réels et sur une utilisation efficiente. Force est cependant de constater qu'en l'état actuel, ce principe peut difficilement être mis en œuvre tel quel faute d'informations suffisantes et comparables. Néanmoins, il convient de poursuivre les efforts pour développer des méthodes acceptables et recueillir des données appropriées pour un tel travail.

Quelle que soit la méthode d'ajustement de la répartition des autorisations à l'avenir, plusieurs pays sont mécontents de la répartition actuelle, la jugeant inéquitable et ne reflétant pas la situation économique sous-jacente.

C'est pourquoi le Comité des Suppléants, après avoir examiné diverses solutions, a marqué son accord pour que soit proposée à Moscou une nouvelle répartition des autorisations à partir du 1^{er} janvier 2006, fondée sur les données disponibles les plus objectives possibles. Les propositions relatives à cette répartition sont précisées dans la partie suivante.

REFORME DU SYSTEME AU 1^{er} JANVIER 2006

Les propositions de réforme sont précisées sous quatre rubriques :

- (i) Redistribution du contingent entre les pays Membres
- (ii) Introduction du camion «EURO4 sûr»
- (iii) Limitation du nombre de voyages
- (iv) Gestion du système.

(i) Redistribution du contingent entre les pays Membres

Le Secrétariat a établi, sur la base de dix critères définis durant la réunion du Groupe sur le Transport Routier le 15 novembre 2004, une série de tableaux statistiques qui reposent sur les sources les plus fiables possibles pour l'ensemble des pays Membres. Ces tableaux sont reproduits en Annexe au présent document.

Les pays ont d'abord été classés pour chacun des dix critères et un classement moyen pour l'ensemble des dix critères a ensuite été établi. Il sert de référence pour la répartition des autorisations. Ceci est illustré au Tableau 11 de l'Annexe. Les dix critères ainsi utilisés sont notamment le PIB, la contribution au budget de la CEMT, l'appartenance ou non à l'UE, les données relatives aux échanges commerciaux, etc.

La méthode statistique retenue a donné lieu à un certain nombre de remarques.

Tout d'abord, il a été suggéré qu'étant donné que les dix critères n'ont pas tous la même importance pour une répartition équitable des autorisations, il faudrait appliquer une pondération aux critères de telle sorte que les critères qui sont davantage liés aux besoins réels en autorisations (par exemple, le commerce en dehors de la zone EEE, la croissance des échanges) aient une plus grande importance. C'est une proposition valable et le secrétariat a simulé plusieurs pondérations possibles de ces critères. Les résultats confirment tout d'abord les inégalités existantes et n'entraînent ensuite que peu de différences dans la répartition. En raison des difficultés d'obtenir un accord sur les facteurs de pondération, les bénéfices d'un tel exercice ne paraissent pas à la hauteur des efforts qu'il implique.

Ensuite, il a été suggéré d'utiliser les valeurs brutes des variables plutôt que le classement des pays. Ceci est aussi un point de vue recevable. Mais les différences existantes dans les valeurs elles-mêmes sont bien plus grandes que les différences actuelles de contingent entre les pays. En appliquant ce principe, on obtiendrait une répartition singulière du contingent, avec six pays bénéficiant de 55% du contingent total. Ceci n'a jamais été la philosophie du système qui a toujours reposé sur une répartition relativement homogène du contingent entre les pays.

Bien qu'il y ait une certaine justification statistique dans les remarques avancées, les conséquences dans le premier cas sont plutôt mineures et n'apportent pas d'avantages substantiels tandis que dans le second cas, la modification proposée changerait fondamentalement la répartition actuelle du système.

C'est pourquoi il ne paraît pas sage de prendre en compte de telles suggestions pour la réforme du contingent, du moins à court terme.

En combinant certaines suggestions contenues dans le rapport du Groupe Consultatif Spécial, les propositions faites par la délégation du Royaume-Uni et les dernières discussions du Comité des Suppléants des 18 et 19 avril 2005, il sera introduit **au 1^{er} janvier 2006** les dispositions suivantes¹ :

1. Pour **l'ensemble des pays Membres de la CEMT**, les contingents de base sont révisés sur la base des données statistiques et de la méthodologie reproduites ici et en annexe. Dix critères ont été arrêtés par le Groupe sur les transports routiers.
 - a) En se fondant sur la nouvelle classification moyenne obtenue à partir des dix critères, et en appliquant, comme auparavant, une méthode de répartition des autorisations fondée sur dix groupes de pays, une distribution du contingent a été calculée avec un contingent minimum de 30 autorisations. Elle est présentée dans le Tableau 11 de l'Annexe.
 - b) Si la nouvelle classification fondée sur les dix critères reflète davantage certains facteurs économiques sous-jacents au marché du transport routier international dans la zone CEMT et traduit mieux le besoin d'autorisations, il faut néanmoins remarquer qu'une telle approche a des limites intrinsèques en raison notamment de la disponibilité et de la qualité des données.
 - c) Ce calcul part du principe que le nombre total d'autorisations reste le même (ce principe a été retenu à la demande de certains pays qui ont notamment mis en avant la nécessité de limiter la croissance du transport routier et d'avoir une meilleure répartition modale). Ceci impose une réduction du contingent minimum, sinon les problèmes d'inégalités de traitement ne pourraient pas être résolus.
2. Un autre facteur important est que le système de distribution actuel qui en lui-même est loin d'être objectif, a établi des droits (les «droits acquis») qu'il sera difficile, voire irraisonnable d'essayer de modifier. C'est pourquoi **tous les pays** ont la possibilité de conserver leurs «droits acquis» et donc d'obtenir un contingent de base identique à celui dont ils bénéficient actuellement.

1. L'Autriche, la Grèce et l'Italie maintiennent la position qu'ils ont défendue jusqu'à maintenant et refusent de voir le contingent multilatéral évoluer, pour leur pays comme pour les autres, quels que soient les critères qui pourraient être retenus.

3. Cependant, ***afin de ne pas accroître le nombre total actuel d'autorisations du contingent***, comme cela a été demandé par certains pays Membres, **les pays de l'UE15/EEE/CH** auront leur contingent de base établi en fonction du plus petit nombre correspondant soit à leur ancien contingent de base ou à leur nouveau contingent de base déterminé selon les dix critères. Ceux qui veulent réduire davantage leur nouveau contingent de base peuvent le faire selon leurs besoins. S'ils décident de le faire, ils devraient s'engager pour une période minimum de 3 ans, leur décision pourrait être modifiée à la fin de cette période.
4. Les contingents de base déterminés selon les modalités définies aux points 1 à 3 ci-dessus, seront fixés pour une période de trois ans minimum.
5. Au moment de la révision, n'importe quel pays de la CEMT (qu'il appartienne à l'UE, l'EEE ou non) voulant revoir son contingent multilatéral, devrait en faire la demande sur la base des dix critères et de l'utilisation effective de son contingent.

(ii) Introduction du camion «EURO4 sûr»

Comme cela a déjà été mentionné, le système de contingent de la CEMT a incité les transporteurs à utiliser la technologie la plus propre et la plus sûre. Au cours des années, différentes catégories de véhicules ont été introduites avec des coefficients de 2, 4 ou 6 appliqués au nombre d'autorisations de base lorsque des véhicules d'une technologie plus propres et plus sûrs sont utilisés. Des bonus ont aussi été introduits pour inciter à recourir aux véhicules de la technologie la plus avancée². Etant donné que les parcs de véhicules ont été récemment renouvelés en camions «plus verts et sûrs» et «EURO3 sûrs» et qu'il demeure des incertitudes sur la disponibilité des carburants sans soufre et des additifs nécessaires sur l'ensemble du territoire couvert par la CEMT, il est décidé au 1^{er} janvier 2006 :

- De conserver trois catégories avec les mêmes coefficients qu'actuellement.
- De classer les camions EURO4 sûrs dans la même catégorie que les camions EURO3 sûrs.
- De retenir en conséquence pour 2006 les catégories suivantes :
 - Camions «verts», coefficient x2, sans bonus ,
 - Camions «plus verts et sûrs», coefficient x4, bonus 20%,
 - Camions «EURO3 et EURO4 sûrs», coefficient x6, bonus 40% pour les camions «EURO3 sûrs», bonus 50% pour les camions «EURO4 sûrs».

2. Au 1er janvier 2005 :

	Coefficient	Bonus (%)
Véhicule traditionnel (EURO0)	-	-
Camion vert (EURO1)	2	10
Camion plus vert et sûr (EURO2)	4	20
Camion EURO3 sûr	6	40

- A la lumière des constatations établies après une année de mise en service des camions EURO4, d'exclure les camions «verts» du système, conformément à l'objectif visant à promouvoir les technologies les plus avancées, et de revoir les coefficients et boni des camions «EURO3 et EURO4 sûrs», lors du Conseil de Dublin (mai 2006).

Les certificats de conformité pour camions EURO4 sûrs seront définis et acceptés formellement par le Comité des Suppléants lors de sa réunion d'octobre 2005.

(iii) Limitation du nombre de voyages

Il a été reconnu que la réforme du système doit prendre en compte la nécessité de limiter le nombre de voyages accomplis entre les pays de l'UE par des transporteurs n'appartenant pas aux pays de l'UE. Certains pays demandent maintenant d'envisager aussi la possibilité de limiter le nombre de voyages en charge de/vers les pays périphériques par des transporteurs qui n'y sont pas immatriculés.

La modernisation en cours du système du contingent a, d'ores et déjà, permis d'introduire une restriction dans la façon dont les autorisations sont utilisées. Les véhicules utilisant des autorisations CEMT sont tenus de revenir dans leur pays d'immatriculation dans un délai de six semaines.

Cette obligation a cependant été contestée en ce qu'elle crée des inégalités entre les transporteurs des différents pays, aux dépens des pays les plus éloignés du cœur de l'Europe. L'étude préliminaire menée en 2004 sur les effets de la limite temporelle introduite, semble légitimer les griefs des pays «périphériques».

Une autre solution qui ne présenterait pas cet inconvénient pourrait consister à ce que le bénéficiaire d'une autorisation soit tenu de revenir dans son pays d'immatriculation au terme d'un nombre maximum de parcours en charge réalisés à l'étranger. On pourrait, par exemple, admettre qu'un transporteur ne peut assurer plus d'un certain nombre de voyages en charge (en excluant les voyages à vide) entre son départ et son retour dans son pays d'immatriculation.

Une telle solution pourrait être mise en œuvre pour une période probatoire d'un an reconductible une année, à l'issue de laquelle une comparaison des résultats obtenus avec les deux systèmes de limitation de l'utilisation des autorisations – une période de restriction et une limitation du nombre de voyages – devrait être réalisée.

Les discussions sur ce point ont montré des points de vues fondamentalement divergents. Certains pays veulent que les restrictions permettent d'effectuer 8 ou 9 voyages, nombre qui, selon les analyses, correspond plus ou moins à six semaines de restriction. D'autres veulent limiter à deux voyages une telle possibilité, en faisant valoir qu'il ne devrait y avoir virtuellement aucun voyage non bilatéral.

En juin 2005, le Comité des Suppléants, à la demande du Conseil des Ministres a accepté un nombre maximal de 3 voyages³ en dehors du pays d'immatriculation, pendant lesquels un transporteur appartenant à un pays de la CEMT, est autorisé à faire du transport routier de marchandises à l'intérieur de la CEMT, avec une autorisation CEMT, ce qui signifie qu'après l'accomplissement de ces trois voyages, le transporteur doit revenir dans son pays d'immatriculation.

Les parcours à vide en dehors du pays d'immatriculation ne sont pas pris en compte car ce ne sont pas des opérations de transport. Un transport ou un voyage à vide vers, ou en transit dans, le pays d'immatriculation devrait être considéré comme un retour.

Cette décision sur le nombre de voyages sera mise en œuvre au 1er janvier 2006 pour une période probatoire d'un an, susceptible d'être reconduite.

(iv) Gestion du système

Les efforts faits dans l'amélioration des contrôles, tels qu'ils ont été acceptés à Bruxelles [CEMT/CM(2003)14/FINAL] devront être poursuivis. D'ores et déjà, des procédures ont été mises en œuvre avec succès pour informer les pays Membres et développer des mécanismes concertés pour des contrôles efficaces. Le Secrétariat devrait continuer de fournir des données analytiques sur l'utilisation des autorisations et des informations transparentes sur la distribution et les infractions, étant donné que la matière relève, avant tout, de la souveraineté nationale.

En ce qui concerne les critères de distribution au niveau national, la majorité des délégués a demandé qu'on laisse à chaque pays Membre le soin de fixer ses propres critères de distribution. De la même manière, les pays souhaitent conserver le pouvoir de décider des pénalités et sanctions applicables aux transporteurs nationaux. Cependant afin d'améliorer la confiance entre les pays, une plus grande transparence des pratiques développées au niveau national est souhaitable et un «guide» des bonnes pratiques devrait être réalisé.

Lors de la session ministérielle de Moscou, la Hongrie a formulé une réserve à l'égard de la réforme du contingent multilatéral. Cette réserve vise à ne pas reconnaître la validité des augmentations du contingent décidées pour 2006 sur le territoire de la Hongrie.

A l'occasion de la réunion de Vilnius du Groupe sur le Transport Routier, il a été demandé à la délégation hongroise de bien vouloir, dans une note écrite, expliciter les raisons et le contenu exact de cette réserve ainsi que les modalités techniques de son application. Dans une lettre en date du 27 septembre, la délégation hongroise a fourni les informations demandées. Il est notamment précisé que le nouveau système de répartition des autorisations entre les pays s'est traduit par l'augmentation des contingents de base de 7 pays : Bélarus (+ 32), Bulgarie (+ 6), Roumanie (+ 58), Fédération de Russie (+ 9), Serbie & Monténégro (+ 3), Turquie (+ 84) et Ukraine (+ 47).

3. Voyage = trajet.

En conséquence, la réserve hongroise ne s'applique «de facto» qu'à ces pays. Sur le plan pratique, à moins que cette réserve ne soit levée, la limitation d'utilisation des autorisations concernées sur le territoire hongrois sera indiquée au moyen d'un tampon rouge marqué du code de la Hongrie, du même modèle que celui utilisé pour les autorisations non valables en Autriche, en Grèce et en Italie.

DECISIONS

Les Ministres, lors de la réunion du Conseil les 24 et 25 mai 2005, ont :

- Accepté les principes de base de la réforme du contingent multilatéral de la CEMT, tels que définis dans le document CEMT/CM(2005)4/FINAL ;
- Accepté les critères et la méthodologie (système de calcul du contingent) décrits dans le document CEMT/CM(2005)4/FINAL, et décidé de les appliquer pour la distribution des autorisations en 2006, conformément au tableau 11 de l'annexe ;
- Accepté également les modalités retenues pour la réforme du contingent au 1er janvier 2006 en ce qui concerne tant l'introduction du camion EURO4 sûr que la gestion du système ;
- Accepté de limiter à 3 le nombre de voyages en dehors du pays d'immatriculation, en vue de restreindre le nombre de voyages accomplis entre les pays de l'UE par des transporteurs n'appartenant pas aux pays de l'UE ainsi que ceux de/vers les pays périphériques par des transporteurs qui n'y sont pas immatriculés ;
- Demandé au Comité des Suppléants de procéder à un examen approfondi des données statistiques et de la méthodologie qui doivent être utilisées pour l'évolution des contingents après 2006, étant entendu que pour la réforme du contingent à partir de 2007, il a été spécifié que la référence pour les calculs relatifs à une nouvelle répartition des autorisations serait le contingent de base pour 2005, soit 6060 autorisations, même si en 2006 le Conseil des Ministres a décidé de ne distribuer que 5970 autorisations [tableau 11 du document CEMT/CM(2005)4/FINAL].

ANNEXE

Liste des tableaux

1. Transport routier de marchandises
2. Contribution au budget de la CEMT
3. Produit Intérieur Brut
4. Croissance du Produit Intérieur Brut
- 5a. et b. Population et superficie des pays 2002
6. Pourcentage d'utilisation des autorisations CEMT en 2004
7. Utilisation des carnets TIR dans les pays de la CEMT
8. Commerce de marchandises
9. Commerce entre les pays de la CEMT, sauf commerce intra UE/EEE/CH
10. Classement des pays selon les critères donnés et moyenne des classements
11. Redistribution du contingent

Tableau 1. Transport de marchandises par route
(Millions de Tonnes Kilomètres)

Pays					Classement	
	2000	2001	2002	Moy./3 ans	Tout CEMT	non EEE
1 Autriche	17 154	17 556	17 827	17 512	16	
2 Belgique	51 023	53 158	53 538	52 573	9	
3 Danemark	11 000	10 887	11 057	10 981	22	
4 Finlande	27 800	26 700	28 100	27 533	13	
5 France	184 222	189 023	188 596	187 280	2	
6 Allemagne	280 699	288 955	285 207	284 954	1	
7 Grèce	14 123	14 401	14 667	14 397	17	
8 Irlande	12 348	12 405	14 448	13 067	20	
9 Italie	158 562	154 787	160 036	157 795	5	
10 Luxembourg	448	474	489	470	39	
11 Pays-Bas	31 560	31 031	30 088	30 893	12	
12 Portugal	7 473	10 007	8 768	8 749	25	
13 Espagne	148 714	161 041	179 519	163 091	3	
14 Suède	38 100	36 200	36 500	36 933	11	
15 Royaume-Uni	153 704	152 140	154 047	153 297	7	
16 Norvège	13 017	13 287	13 614	13 306	19	
17 Liechtenstein	693	675	687	685	37	
18 Suisse	21 949	22 381	22 795	22 375	14	
19 République tchèque	39 036	37 260	45 059	40 452	10	
20 Estonie	3 932	4 677	4 387	4 332	31	
21 Hongrie	12 146	11 849	10 608	11 534	21	
22 Lettonie	4 788	5 360	6 160	5 436	28	
23 Lituanie	7 769	8 274	10 709	8 917	24	
24 Malte					42	
25 Pologne	72 842	74 403	74 679	73 975	8	
26 Slovaquie	14 341	13 799	14 929	14 356	18	
27 Slovénie	5 252	5 507	4 611	5 123	29	
28 Albanie	2 164	2 231	2 352	2 249	34	10
29 Arménie	40	43	75	53	41*	15*
30 Azerbaïdjan	3 485	4 843	5 050	4 459	30	7
31 Bélarus	8 982	8 713	7 945	8 547	26	5
32 Bosnie-Herzégovine	318	332	355	335	40	14
33 Bulgarie	3 060	3 310	3 931	3 434	32	8
34 Croatie	2 816	6 783	7 413	5 671	27	6
35 ERY Macédoine	776	2 311	2 637	1 908	35	11
36 Géorgie	475	481	502	486	38	13
37 Moldavie	1 001	627	760	796	36	12
38 Roumanie	9 879	10 645	10 979	10 501	23	4
39 Fédération de Russie	152 735	159 852	167 238	159 942	4	1
40 Serbie & Monténégro	2 742	2 857	3 064	2 888	33	9
41 Turquie	161 552	151 421	150 912	154 628	6	2
42 Ukraine	16 810	18 457	20 593	18 620	15*	3*

Source: CEMT, *Tendances dans le secteur des transports, 1999-2003*

* - IRF, International Road Statistics 2004

Tableau 2. Contribution au budget de la CEMT
en % du Total

	Pays					Classement	
		2002	2003	2004	Moyenne	Tout CEMT	non EEE
1	Autriche	2.1	2.1	2.1	2.1	10	
2	Belgique	2.7	2.6	2.6	2.6	8	
3	Danemark	1.7	1.7	1.7	1.7	13	
4	Finlande	1.3	1.3	1.3	1.3	16	
5	France	14.5	14.4	14.2	14.4	3	
6	Allemagne	22.0	21.3	20.6	21.3	1	
7	Grèce	1.2	1.2	1.2	1.2	17	
8	Irlande	0.8	0.9	0.9	0.9	19	
9	Italie	11.8	11.7	11.5	11.7	4	
10	Luxembourg	0.2	0.2	0.2	0.2	24.5	
11	Pays-Bas	4.2	4.2	4.2	4.2	6	
12	Portugal	1.1	1.1	1.1	1.1	18	
13	Espagne	6.2	6.2	6.3	6.2	5	
14	Suède	2.4	2.4	2.4	2.4	9	
15	Royaume-Uni	14.6	15.3	15.8	15.2	2	
16	Norvège	1.6	1.8	1.9	1.8	11.5	
17	Liechtenstein	0.1	0.1	0.1	0.1	34.5	
18	Suisse	3.3	3.3	3.2	3.3	7	
19	République tchèque	0.5	0.5	0.6	0.5	20	
20	Estonie	0.1	0.1	0.1	0.1	34.5	
21	Hongrie	0.4	0.4	0.4	0.4	21	
22	Lettonie	0.1	0.1	0.1	0.1	34.5	
23	Lituanie	0.1	0.1	0.1	0.1	34.5	
24	Malte		0.1	0.1	0.1	34.5	
25	Pologne	1.4	1.5	1.6	1.5	15	
26	Slovaquie	0.2	0.2	0.2	0.2	24.5	
27	Slovénie	0.2	0.2	0.2	0.2	24.5	
28	Albanie	0.1	0.1	0.1	0.1	34.5	10
29	Arménie			0.1	0.1	34.5	10
30	Azerbaïdjan	0.1	0.1	0.1	0.1	34.5	10
31	Bélarus	0.1	0.1	0.1	0.1	34.5	10
32	Bosnie-Herzégovine	0.1	0.1	0.1	0.1	34.5	10
33	Bulgarie	0.1	0.1	0.1	0.1	34.5	10
34	Croatie	0.2	0.2	0.2	0.2	24.5	4
35	ERY Macédoine	0.1	0.1	0.1	0.1	34.5	10
36	Géorgie	0.1	0.1	0.1	0.1	34.5	10
37	Moldavie	0.1	0.1	0.1	0.1	34.5	10
38	Roumanie	0.3	0.3	0.3	0.3	22	3
39	Fédération de Russie	1.8	1.7	1.9	1.8	11.5	1
40	Serbie & Monténégro		0.1	0.1	0.1	34.5	10
41	Turquie	1.8	1.6	1.5	1.6	14	2
42	Ukraine	0.1	0.1	0.1	0.1	34.5	10
TOTAL:		100	100	100	100		

Source: OCDE, Service Budget/Finance

Tableau 3. Produit Intérieur Brut
(Millions USD)

	Pays				Classement		
		2000	2001	2002	Moy./3 ans	Out CEMT nonEEE	
1	Autriche	189,029	188,546	204,066	193,880	11	
2	Belgique	226,648	229,610	245,395	233,884	9	
3	Danemark	162,343	161,542	172,928	165,604	15	
4	Finlande	121,466	120,855	131,508	124,610	16	
5	France	1,294,246	1,309,807	1,431,278	1,345,110	3	
6	Allemagne	1,872,992	1,846,069	1,984,095	1,901,052	1	
7	Grèce	112,646	117,169	132,824	120,880	17	
8	Irlande	93,865	103,298	121,449	106,204	19	
9	Italie	1,073,960	1,088,754	1,184,273	1,115,662	4	
10	Luxembourg	19,600	19,700	21,500	20,267	26 *	
11	Pays-Bas	364,766	380,137	294,290	346,398	6	
12	Portugal	105,054	109,803	121,595	112,151	18	
13	Espagne	558,558	581,823	653,975	598,119	5	
14	Suède	227,319	209,814	240,313	225,815	10	
15	Royaume-Uni	1,414,557	1,424,094	1,566,283	1,468,311	2	
16	Norvège	161,769	166,145	190,447	172,787	14	
17	Liechtenstein	1,090	1,136		1,113	42 **	
18	Suisse	239,764	247,091	267,445	251,433	8	
19	République tchèque	50,777	56,784	69,514	59,025	20	
20	Estonie	4,969	5,525	6,507	5,667	33	
21	Hongrie	45,633	51,926	65,843	54,467	21	
22	Lettonie	7,150	7,549	8,406	7,702	32	
23	Lituanie	11,314	11,992	13,796	12,367	29	
24	Malte	3,555	3,626		3,591	38 **	
25	Pologne	157,739	176,256	189,021	174,339	13	
26	Slovaquie	19,121	20,459	23,682	21,087	24	
27	Slovénie	18,129	18,810	21,960	19,633	27	
28	Albanie	3,752	4,114	4,835	4,234	36	11
29	Arménie	1,914	2,118	2,367	2,133	40	14
30	Azerbaïdjan	5,267	5,585	6,090	5,647	34	9
31	Bélarus	29,950	12,219	14,304	18,824	28	6
32	Bosnie-Herzégovine	4,394	4,769	5,599	4,921	35	10
33	Bulgarie	11,995	13,553	15,486	9,165	31	8
34	Croatie	19,031	20,260	22,436	20,576	25	5
35	ERY Macédoine	3,573	3,426	3,791	3,597	37	12
36	Géorgie	3,029	3,138	3,396	3,188	39	13
37	Moldavie	1,286	1,479	1,624	1,463	41	15
38	Roumanie	36,719	38,718	45,749	40,395	22	3
39	Fédération de Russie	251,106	309,951	346,520	302,526	7	1
40	Serbie & Monténégro	8,449	10,861	15,681	11,664	30	7
41	Turquie	199,937	147,683	183,665	177,095	12	2
42	Ukraine	31,791	37,588	41,477	36,952	23	4

Source: World Development Indicators WB, 2002, 2003, 2004

* - OCDE, Principaux Indicateurs Economiques, v. 2005/1

** - Annuaire statistique des Nations Unies 2001 (Publié en 2003)

Tableau 4. Croissance du Produit Intérieur Brut
% de croissance annuelle

	Pays				Classement		
		1999/2000	2000/2001	2001/2002	Moyenne	Tout CEMT	non EEE
1	Autriche	3.0	1.0	1.0	1.7	36.5	
2	Belgique	4.0	1.0	0.7	1.9	34	
3	Danemark	10.0	1.0	2.1	4.4	15.5	
4	Finlande	5.7	0.7	1.6	2.7	27.5	
5	France	3.1	1.8	1.2	2.0	33	
6	Allemagne	3.0	0.6	0.2	1.3	41	
7	Grèce	4.3	4.1	4.0	4.1	19.5	
8	Irlande	11.5	5.8	6.9	8.1	3	
9	Italie	2.9	1.8	0.4	1.7	36.6	
10	Luxembourg	8.9	1.2		5.1	11.5 **	
11	Pays-Bas	3.5	1.1	0.2	1.6	38.5	
12	Portugal	3.3	1.7	0.4	1.8	35	
13	Espagne	4.1	2.8	2.0	3.0	26	
14	Suède	3.6	1.2	1.9	2.2	31	
15	Royaume-Uni	3.1	2.2	1.8	2.4	30	
16	Norvège	2.3	1.4	1.0	1.6	38.5	
17	Liechtenstein	4.1	2.3		3.2	25 **	
18	Suisse	3.0	1.3	0.1	1.5	40	
19	République tchèque	2.9	3.3	2.0	2.7	27.5	
20	Estonie	6.4	5.0	6.0	5.8	8	
21	Hongrie	5.2	3.8	3.3	4.1	19.5	
22	Lettonie	6.6	7.6	6.1	6.8	4	
23	Lituanie	3.9	5.9	6.7	5.5	9	
24	Malte	4.8	3.9		4.4	15.5 **	
25	Pologne	4.0	1.0	1.4	2.1	32	
26	Slovaquie	2.2	3.3	4.4	3.3	24	
27	Slovénie	4.6	3.0	2.9	3.5	23	
28	Albanie	7.8	6.5	4.7	6.3	6	4
29	Arménie	6.0	9.6	12.9	9.5	2	2
30	Azerbaïdjan	11.1	9.9	10.6	10.5	1	1
31	Bélarus	5.8	4.1	4.7	4.9	13.5	8.5
32	Bosnie-Herzégovine	5.9	6.0	3.9	5.3	10	6
33	Bulgarie	5.8	4.0	4.8	4.9	13.5	8.5
34	Croatie	3.7	4.1	5.2	4.3	17.5	10.5
35	ERY Macédoine	4.3	-4.1	0.7	0.3	42	15
36	Géorgie	1.9	4.5	5.6	4.0	21	12
37	Moldavie	1.9	6.1	7.2	5.1	11.5	7
38	Roumanie	1.6	5.3	4.3	3.7	22	13
39	Fédération de Russie	8.3	5.0	4.3	5.9	7	5
40	Serbie & Monténégro	5.0	4.0	4.0	4.3	17.5	10.5
41	Turquie	7.2	-7.4	7.8	2.5	29	14
42	Ukraine	5.8	9.1	4.8	6.6	5	3

Source: World Development Indicators
 WB, 2002, 2003, 2004

** - Annuaire statistique Nations Unies 2001 (Publié en 2003)

Tableau 5. Population et superficie des pays 2002

Pays	a. Population			b. Superficie		
	en millions	Classement		Milliers km ²	Classement	
		Tout CEMT	non EEE		Tout CEMT	non EEE
1 Autriche	8	20.5		84	21	
2 Belgique	10	15		31	35	
3 Danemark	5	26		43	31	
4 Finlande	5	26		338	8	
5 France	59	4.5		552	4	
6 Allemagne	82	2		357	7	
7 Grèce	11	12		132	15	
8 Irlande	4	30.5		70	23.5	
9 Italie	58	6		301	11	
10 Luxembourg	0.5	40		2.5	40	
11 Pays-Bas	16	11		42	32	
12 Portugal	10	15		92	19	
13 Espagne	41	8		506	5	
14 Suède	9	18		450	6	
15 Royaume-Uni	59	4.5		243	12	
16 Norvège	5	26		324	9	
17 Liechtenstein	0.03	42		0.1	42	
18 Suisse	7	23		41	33	
19 République tchèque	10	15		79	22	
20 Estonie	1	39		45	30	
21 Hongrie	10	15		93	18	
22 Lettonie	2	37		65	25.5	
23 Lituanie	3	34		65	25.5	
24 Malte	0.4	41		0.3	41	
25 Pologne	39	9		313	10	
26 Slovaquie	5	26		49	29	
27 Slovénie	2	37		20	39	
28 Albanie	3	34	13.5	29	37	14
29 Arménie	3	34	13.5	30	36	13
30 Azerbaïdjan	8	20.5	7	87	20	8
31 Bélarus	10	15	5	208	14	5
32 Bosnie-Herzégovine	4	30.5	11	51	28	11
33 Bulgarie	8	20.5	7	111	16	6
34 Croatie	4	30.5	11	57	27	10
35 ERY Macédoine	2	37	15	26	38	15
36 Géorgie	5	26	9	70	23.5	9
37 Moldavie	4	30.5	11	34	34	12
38 Roumanie	22	10	4	238	13	4
39 Fédération de Russie	144	1	1	10,075	1	1
40 Serbie & Monténégro	8	20.5	7	102	17	7
41 Turquie	70	3	2	775	2	2
42 Ukraine	49	7	3	604	3	3

Source: World Development Indicators. WB, 2002, 2003, 2004

Indicateurs: Population en millions

Superficie en milliers de km²

**Tableau 6. Pourcentage d'utilisation des autorisations
CEMT en 2004***

	Pays	Autorisations annuelles		Autoris. mensuelles		Classement		
		Délivrées	Utilisées	Délivrées	Utilisées	% Tout CEMT	non EEE	
1	Autriche	96	96			100	9.5	
2	Belgique	577	227	48	0	39	30	
3	Danemark	820	784			96	23.5	
4	Finlande	1050	40	480	2	4	40	
5	France	1699	460			27	35.5	
6	Allemagne	1608	1608	216	216	100	9.5	
7	Grèce	149				50	29	
8	Irlande	362	110			30	33.5	
9	Italie	375	375	48	48	100	9.5	
10	Luxembourg	984	79	288	10	8	39	
11	Pays-Bas	1122	795	180	7	70	25.5	
12	Portugal	500	369	360	0	70	25.5	
13	Espagne	787	579			74	24	
14	Suède	691	228			33	31.5	
15	Royaume-Uni	458	125			27	35.5	
16	Norvège	869	255	1200	1	26	37	
17	Liechtenstein	56	0			0	42	
18	Suisse	936	278			30	33.5	
19	République tchèque	776	776	2016	1848	99	19	
20	Estonie	681	681	1272	1129	98	20	
21	Hongrie	1118	1110	792	293	96	22.5	
22	Lettonie	787	787	1296	955	97	21	
23	Lituanie	1075	1075			100	9.5	
24	Malte	160	91			57	28	
25	Pologne	907	907			100	9.5	
26	Slovaquie	845	845			100	9.5	
27	Slovénie	637	637	1200	1200	100	9.5	
28	Albanie	313	76	672	0	20	38	14
29	Arménie	302	3			1	41	15
30	Azerbaïdjan	442	153	382	24	33	31.5	13
31	Bélarus	878	878			100	9.5	6
32	Bosnie-Herzégovine	647	647			100	9.5	6
33	Bulgarie	1029	1029			100	9.5	6
34	Croatie	614	614			100	9.5	6
35	ERY Macédoine	632	632			100	9.5	6
36	Géorgie	664	423	545	0	60	27	12
37	Moldavie	653	653	1325	1325	100	9.5	6
38	Roumanie	1100	1100	1008	1008	100	9.5	6
39	Fédération de Russie	1497	1497	2304	2304	100	9.5	6
40	Serbie & Monténégro	581	581			100	9.5	6
41	Turquie	878	878			100	9.5	6
42	Ukraine	820	820	480	480	100	9.5	6

*Source: Statistiques CEMT sur l'utilisation du contingent multilatéral
Indicateurs: Unités (autorisations) Parts en %*

* -au 23 nov 2004

Tableau 7. Utilisation des carnets TIR dans les pays de la CEMT
en % du total

	Pays					Classement	
		2001	2002	2003	Moy./3 ans	Tout CEMT	non EEE
1	Autriche	0.78	0.59	0.64	0.67	20.5	
2	Belgique	0.08	0.04	0.04	0.05	32.5	
3	Danemark	0.24	0.21	0.16	0.20	26	
4	Finlande	0.76	0.64	0.62	0.67	20.5	
5	France	0.53	0.45	0.40	0.46	23	
6	Allemagne	1.60	1.40	1.23	1.41	13	
7	Grèce	0.82	0.96	0.73	0.84	19	
8	Irlande	0.00	0.00	0.00	0.00	38	
9	Italie	1.53	1.44	1.40	1.46	12	
10	Luxembourg	0.00	0.00	0.00	0.00	38	
11	Pays-Bas	1.17	1.01	0.70	0.96	17	
12	Portugal	0.00	0.01	0.01	0.00	38	
13	Espagne	0.07	0.07	0.06	0.07	30	
14	Suède	0.19	0.08	0.10	0.13	27	
15	Royaume-Uni	0.37	0.25	0.19	0.27	25	
16	Norvège	0.02	0.02	0.00	0.01	35	
17	Liechtenstein					41.5	
18	Suisse	0.12	0.08	0.08	0.09	28	
19	République tchèque	1.29	1.14	1.20	1.21	14	
20	Estonie	3.62	2.94	2.81	3.12	11	
21	Hongrie	4.61	3.11	2.09	3.27	10	
22	Lettonie	4.64	4.31	4.77	4.57	9	
23	Lituanie	10.30	9.77	10.10	10.05	3	
24	Malte					41	
25	Pologne	6.23	6.97	7.53	6.91	7	
26	Slovaquie	1.16	0.92	1.07	1.05	15	
27	Slovénie	0.72	0.58	0.57	0.62	22	
28	Albanie	0.01	0.02	0.01	0.01	35	13.5
29	Arménie	0.01	0.00	0.01	0.01	35	13.5
30	Azerbaïdjan	0.13	0.04	0.06	0.08	29	10
31	Bélarus	8.66	9.27	7.33	8.42	6	5
32	Bosnie-Herzégovine					41.5	15
33	Bulgarie	7.87	8.22	9.35	8.48	5	4
34	Croatie	0.29	0.32	0.24	0.28	24	9
35	ERY Macédoine	0.82	0.96	0.85	0.88	18	8
36	Géorgie	0.09	0.02	0.06	0.06	31	11
37	Moldavie	0.79	0.80	1.44	1.01	16	7
38	Roumanie	13.58	15.09	14.59	14.42	1	1
39	Fédération de Russie	7.19	8.60	9.68	8.49	4	3
40	Serbie & Monténégro	0.03	0.05	0.09	0.05	32.5	12
41	Turquie	12.20	13.44	12.93	12.86	2	2
42	Ukraine	7.46	6.20	6.87	6.84	8	6
TOTAL:		100	100	100	100		

Source: Statistiques IRU

Tableau 8. Commerce de marchandises
(en milliards USD)

Pays	2001	2002	2003	Moy./3 ans	Classement	
					Tout CEMT	non EEE
1 Autriche	145.38	156.97	193.84	165.40	10	
2 Belgique	369.02	415.04	490.69	424.92	6	
3 Danemark	97.03	107.81	125.17	110.00	13	
4 Finlande	75.78	79.36	94.96	83.37	17	
5 France	652.01	660.96	777.23	696.73	2	
6 Allemagne	1057.80	1106.08	1350.01	1171.30	1	
7 Grèce	38.58	41.61	56.87	45.69	21	
8 Irlande	133.40	140.66	146.11	140.06	12	
9 Italie	480.73	501.43	582.86	521.67	4	
10 Luxembourg	22.09	23.29	29.61	25.00	25	
11 Pays-Bas	439.50	463.31	556.87	486.56	5	
12 Portugal	63.92	66.68	76.45	69.02	20	
13 Espagne	271.31	290.78	352.67	304.92	7	
14 Suède	138.85	148.45	183.94	157.08	11	
15 Royaume-Uni	605.73	626.50	695.37	642.53	3	
16 Norvège	92.15	94.59	106.97	97.90	15	
17 Liechtenstein					42	
18 Suisse	166.24	171.55	194.59	177.46	9	
19 République tchèque	69.84	78.98	99.83	82.88	18	
20 Estonie	9.24	10.20	13.53	10.99	31	
21 Hongrie	64.26	72.30	90.13	75.56	19	
22 Lettonie	5.50	6.33	8.13	6.65	33	
23 Lituanie	10.93	13.40	17.07	13.80	30	
24 Malte	4.69	5.06	5.85	5.20	34	
25 Pologne	86.36	96.12	121.54	101.34	14	
26 Slovaquie	27.41	30.98	44.44	34.28	23	
27 Slovénie	19.40	21.29	26.62	22.44	26	
28 Albanie	1.64	1.83	2.31	1.93	38	12
29 Arménie	1.21	1.50	1.95	1.55	40	14
30 Azerbaïdjan	3.74	3.84	5.22	4.27	36	10
31 Bélarus	15.74	17.11	21.47	18.11	27	5
32 Bosnie-Herzégovine	4.38	4.94	5.83	5.05	35	9
33 Bulgarie	12.38	13.73	18.42	14.84	29	7
34 Croatie	13.82	15.61	20.30	16.58	28	6
35 ERY Macédoine	2.84	3.04	3.59	3.16	37	11
36 Géorgie	1.00	1.08	1.50	1.19	41	15
37 Moldavie	1.46	1.68	2.19	1.78	39	13
38 Roumanie	26.95	31.74	41.62	33.44	24	4
39 Fédération de Russie	156.77	167.33	208.61	177.57	8	1
40 Serbie & Monténégro	6.74	8.59	10.05	8.46	32	8
41 Turquie	72.72	87.61	115.92	92.08	16	2
42 Ukraine	32.05	34.94	46.10	37.70	22	3

Source: OMC - Commerce International
Statistiques 1999-2003

Tableau 9. Commerce entre les pays de la CEMT, sauf commerce intra UE/EEE/CH
(Millions de USD)

Pays	1	2	3	4	5	Classement	
						Tout CEMT	non EEE
1 Autriche	145389	7491	152880	0.95	7491	16	
2 Belgique	321437	7372	328809	0.98	7372	18	
3 Danemark	87944	2186	90131	0.98	2186	31	
4 Finlande	65032	7325	72357	0.90	7325	19	
5 France	542321	18890	561210	0.97	18890	7	
6 Allemagne	937569	52926	990495	0.95	52926	3	
7 Grèce	36380	6528	42908	0.85	6528	20	
8 Irlande	107904	2077	109981	0.98	2077	33	
9 Italie	374426	37140	411566	0.91	37140	4	
10 Luxembourg	25936	699	26634	0.97	699	40	
11 Pays-Bas	361350	15907	377257	0.96	15907	10	
12 Portugal	70039	855	70894	0.99	855	39	
13 Espagne	268104	7816	275920	0.97	7816	15	
14 Suède	138344	4252	142596	0.97	4252	23	
15 Royaume-Uni	417908	17273	435181	0.96	17273	9	
16 Norvège	88684	1590	90274	0.98	1590	37	
17 Liechtenstein	0	0	0	0.00	0	42	
18 Suisse	179357	10445	189802	0.94	10445	12	
19 République tchèque	84137	5112	89249	0.94	5112	21	
20 Estonie	9893	2262	12154	0.81	2262	30	
21 Hongrie	67774	7421	75195	0.90	7421	17	
22 Lettonie	7892	1815	9706	0.81	1815	35	
23 Lituanie	11300	3522	14822	0.76	3522	25	
24 Malte	4255	402	4657	0.91	402	41	
25 Pologne	91304	10138	101442	0.90	10138	13	
26 Slovaquie	35903	3931	39834	0.90	3931	24	
27 Slovénie	22569	2551	25120	0.90	2551	28	
28 Albanie	1697	301	1998	0.85	1998	34	13
29 Arménie	632	334	966	0.65	966	38	15
30 Azerbaïdjan	2212	1207	3419	0.65	3419	26	9
31 Bélarus	4603	13349	17952	0.26	17952	8	5
32 Bosnie Herzégovine	4635	214	4849	0.96	4849	22	8
33 Bulgarie	10572	3566	14138	0.75	14138	11	6
34 Croatie	13934	2169	16104	0.87	2169	32	12
35 ERY Macédoine	2277	460	2737	0.83	2737	27	10
36 Géorgie	696	1026	1722	0.40	1722	36	14
37 Moldavie	1123	1403	2526	0.44	2526	29	11
38 Roumanie	30852	4622	35474	0.87	35474	5	3
39 Fédération de Russie	121291	36348	157638	0.77	157638	1	1
40 Serbie & Monténégro	6207	1876	8082	0.77	8082	14	7
41 Turquie	64920	11802	76721	0.85	76721	2	2
42 Ukraine	16446	15883	32329	0.51	32329	6	4

Colonnes :

1 - Commerce avec les pays UE/EEE/CH

2 - Commerce avec les pays non UE/EEE/CH

3 - Commerce total avec tous les pays de la CEMT (colonne 1+ colonne 2)

4 - Part du commerce avec les pays UE/EEE/CH dans le commerce total (colonne 1/colonne2)

5 - Commerce non intra UE/EEE/CH

Source: Direction du Commerce Statistiques, FMI-2004

Tableau 10. Classement des pays selon les critères donnés et moyenne des classements

Pays	1	2	3	4	5	5a	6	7	8	9	Moy.
1 Autriche	16	10	11	36.5	20.5	21	9.5	20.5	10	16	17.1
2 Belgique	9	8	9	34	15	35	30	32.5	6	18	19.7
3 Danemark	22	13	15	15.5	26	31	23.5	26	13	31	21.6
4 Finlande	13	16	16	27.5	26	8	40	20.5	17	19	20.3
5 France	2	3	3	33	4.5	4	35.5	23	2	7	11.7
6 Allemagne	1	1	1	41	2	7	9.5	13	1	3	8.0
7 Grèce	17	17	17	19.5	12	15	29	19	21	20	18.7
8 Irlande	20	19	19	3	30.5	23.5	33.5	38	12	33	23.2
9 Italie	5	4	4	36.6	6	11	9.5	12	4	4	9.6
10 Luxembourg	39	24.5	26	11.5	40	40	39	38	25	40	32.3
11 Pays-Bas	12	6	6	38.5	11	32	25.5	17	5	10	16.3
12 Portugal	25	18	18	35	15	19	25.5	38	20	39	25.3
13 Espagne	3	5	5	26	8	5	24	30	7	15	12.8
14 Suède	11	9	10	31	18	6	31.5	27	11	23	17.8
15 Royaume-Uni	7	2	2	30	4.5	12	35.5	25	3	9	13.0
16 Norvège	19	11.5	14	38.5	26	9	37	35	15	37	24.2
17 Liechtenstein	37	34.5	42	25	42	42	42	41.5	42	42	39.0
18 Suisse	14	7	8	40	23	33	33.5	28	9	12	20.8
19 République tchèque	10	20	20	27.5	15	22	19	14	18	21	18.7
20 Estonie	31	34.5	33	8	39	30	20	11	31	30	26.8
21 Hongrie	21	21	21	19.5	15	18	22.5	10	19	17	18.4
22 Lettonie	28	34.5	32	4	37	25.5	21	9	33	35	25.9
23 Lituanie	24	34.5	29	9	34	25.5	9.5	3	30	25	22.4
24 Malte	42	34.5	38	15.5	41	41	28	41	34	41	35.6
25 Pologne	8	15	13	32	9	10	9.5	7	14	13	13.1
26 Slovaquie	18	24.5	24	24	26	29	9.5	15	23	24	21.7
27 Slovénie	29	24.5	27	23	37	39	9.5	22	26	28	26.5
28 Albanie	34	34.5	36	6	34	37	38	35	38	34	32.7
29 Arménie	41	34.5	40	2	34	36	41	35	40	38	34.2
30 Azerbaïdjan	30	34.5	34	1	20.5	20	31.5	29	36	26	26.3
31 Bélarus	26	34.5	28	13.5	15	14	9.5	6	27	8	18.2
32 Bosnie-Herzégovine	40	34.5	35	10	30.5	28	9.5	41.5	35	22	28.6
33 Bulgarie	32	34.5	31	13.5	20.5	16	9.5	5	29	11	20.2
34 Croatie	27	24.5	25	17.5	30.5	27	9.5	24	28	32	24.5
35 ERY Macédoine	35	34.5	37	42	37	38	9.5	18	37	27	31.5
36 Géorgie	38	34.5	39	21	26	23.5	27	31	41	36	31.7
37 Moldavie	36	34.5	41	11.5	30.5	34	9.5	16	39	29	28.1
38 Roumanie	23	22	22	22	10	13	9.5	1	24	5	15.2
39 Fédération de Russie	4	11.5	7	7	1	1	9.5	4	8	1	5.4
40 Serbie & Monténégro	33	34.5	30	17.5	20.5	17	9.5	32.5	32	14	24.1
41 Turquie	6	14	12	29	3	2	9.5	2	16	2	9.6
42 Ukraine	15	34.5	23	5	7	3	9.5	8	22	6	13.3

Colonnes - Classement des pays respectivement pour:

- | | |
|---|---|
| 1. Transport de marchandises par route (Mln T-km) | 5b. Superficie 2002 |
| 2. Contribution au budget de la CEMT | 6. Pourcentage d'utilisation des autorisations CEMT, 2004 |
| 3. Produit Intérieur Brut | 7. Utilisation des carnets TIR (%) |
| 4. Produit Intérieur Brut - Croissance annuelle | 8. Commerce de marchandises Total (milliards USD) |
| 5a. Population 2002 | 9. Commerce non Intra- UE/EEE/CH |

**Tableau 11. Redistribution du contingent - Proposition au 1er janvier 2006
avec un contingent minimum de 30 autorisations**

		Class. moy. pour 9 critères	Classement		Contingent		Ajust.*
			Nouveau	Ancien	Ancien	Nouveau	
1	Fédération de Russie	5.4	1	3	234	266	266
2	Allemagne	8.0	1	1	342	266	266
3	Turquie	9.6	2	7	141	239	239
4	Italie	9.6	2	11	67	67	67
5	France	11.7	2	2	288	239	239
6	Espagne	12.8	3	6	149	213	149
7	Royaume-Uni	13.0	3	6	149	213	149
8	Pologne	13.1	3	5	153	213	153
9	Ukraine	13.3	3	9	141	213	213
10	Roumanie**	15.2	3	7	141	213	213
11	Pays-Bas	16.3	4	3	234	187	187
12	Autriche	17.1	4	12	16	16	16
13	Suède	17.8	4	5	153	187	153
14	Bélarus	18.2	4	7	141	187	187
15	Hongrie	18.4	4	7	141	187	141
16	République tchèque	18.7	4	7	141	187	141
17	Grèce	18.7	4	6	149	149	149
18	Belgique	19.7	5	4	171	161	161
19	Bulgarie**	20.2	5	7	141	161	161
20	Finlande	20.3	5	6	149	161	149
21	Suisse	20.8	5	8	135	161	135
22	Danemark	21.6	5	7	141	161	141
23	Slovaquie	21.7	5	9	128	161	128
24	Lituanie	22.4	6	9	128	135	128
25	Irlande	23.2	6	7	141	135	135
26	Serbie & Monténégro	24.1	6	10	120	135	135
27	Norvège	24.2	6	6	149	135	135
28	Croatie	24.5	6	9	128	135	135
29	Portugal	25.3	6	7	141	135	135
30	Lettonie	25.9	7	9	128	109	128
31	Azerbaïdjan	26.3	7	10	120	109	120
32	Slovénie	26.5	7	9	128	109	128
33	Estonie	26.8	7	9	128	109	128
34	Moldavie	28.1	7	9	128	109	128
35	Bosnie-Herzégovine	28.6	7	10	120	109	120
36	ERY Macédoine	31.5	8	9	128	82	128
37	Géorgie	31.7	8	10	120	82	120
38	Luxembourg	32.3	9	10	120	56	56
39	Albanie	32.7	9	9	128	56	128
40	Arménie	34.2	9	10	120	56	120
41	Malte	35.6	10	10	120	30	30
42	Liechtenstein	39.0	10	10	120	30	30
					6060	6060	5970

* - Ajustement selon les cinq étapes décrites dans le document

** - Devant être réajusté à 141 dès que Membre UE