

**RÉSOLUTION N° 92/1 SUR LE FONCTIONNEMENT DU CONTINGENT
D'AUTORISATIONS MULTILATÉRALES DE LA CEMT POUR LE TRANSPORT
INTERNATIONAL DE MARCHANDISES PAR ROUTE POUR COMPTE D'AUTRUI**

[CEMT/CM(92)8/FINAL]

Lors du Comité des Suppléants du mois d'octobre 1991, la Délégation luxembourgeoise a fait remarquer que les modalités figurant en annexe II du projet de résolution relative à l'aménagement du contingent multilatéral de la CEMT nécessitaient une certaine mise à jour, compte tenu des problèmes rencontrés dans la pratique et de l'évolution du régime mis en oeuvre dans le cadre des Communautés Européennes. Par ailleurs, pendant la session du Conseil des Ministres de novembre, plusieurs délégations ont souligné l'opportunité de prévoir le traitement informatisé des autorisations CEMT.

Au cours de cette même session, l'introduction de normes applicables au camion dit "vert" en matière de pollution atmosphérique et de niveau de bruit, a été décidée (Annexe A). Cette introduction a entraîné la mise en oeuvre de dispositions particulières pour l'utilisation des autorisations sur le territoire de l'Autriche, laissant à chacun des pays membres l'option entre l'utilisation de 16 autorisations "traditionnelles" sur ce territoire, ou de 27, si celles-ci étaient affectées à ces camions dits "verts". En outre, la délégation autrichienne a exigé au cours du débat, que les "camions verts" utilisés sur son territoire soient munis d'un document de contrôle qui accompagne impérativement l'autorisation CEMT délivrée pour ces camions.

C'est ainsi qu'au cours des six derniers mois, le système a évolué sous deux aspects différents : d'une part, une mise à jour de nouvelles modalités d'application, d'autre part, l'établissement et les conditions de mise en oeuvre d'un certificat de conformité pour les "camions verts".

Dans un premier temps, en ce qui concerne le dernier aspect mentionné, le Secrétariat, dûment mandaté par le Comité des Suppléants, a mis au point un formulaire en accord avec la délégation autrichienne, fondé sur un document déjà existant et utilisé de façon satisfaisante depuis plusieurs années pour le contrôle des camions peu bruyants aux frontières autrichiennes. Les pays qui avaient opté pour les "camions verts" ont reçu quelques exemplaires de ce formulaire (Annexe B) accompagnées d'une lettre précisant qu'ils ne pouvaient être remplis que par :

- le constructeur du véhicule, ou
- le représentant agréé du constructeur dans le pays d'immatriculation, ou
- le service d'immatriculation du pays d'immatriculation, ou
- les services techniques agréés auprès du ministère concerné du pays d'immatriculation, ou
- un expert technique répondant aux critères définis dans le paragraphe 125 de la loi autrichienne actuellement en vigueur sur la circulation automobile, ou encore
- un ingénieur civil agréé par l'Etat.

A la demande des autorités autrichiennes, la présence de ces documents de contrôle à bord des "camions verts" au passage de leurs frontières était alors exigée à partir du 16 février 1992.

En outre, le Groupe ad hoc sur le contingent multilatéral s'est réuni en février 1992 pour examiner les modalités d'application du système dont il a élaboré une nouvelle version. Toutefois, au cours des discussions du Groupe, certains points ont été laissés en suspens et ont été soumis au Comité des Suppléants pour arbitrage. Il s'agissait :

- d'une part, de savoir s'il convient d'admettre sous le couvert d'une autorisation CEMT des chargements ou déchargements effectués dans des pays ne participant pas au système (pays tiers) ;
- d'autre part, de décider si le maintien d'un carnet de route accompagnant l'autorisation CEMT est utile ou non, sachant qu'au niveau des Communautés Européennes, un tel document n'existe plus.

Une autre réunion du Groupe ad hoc a eu lieu en mars 1992 pour résoudre plus spécialement les difficultés rencontrées au regard des conditions de mise en oeuvre du certificat devant accompagner les autorisations multilatérales octroyées aux "camions verts" circulant en Autriche. Au cours de cette réunion, un accord de principe a pu se dégager en ce qui concerne la forme du certificat. Celle-ci était maintenue et il était convenu que le Secrétariat mettrait à la disposition des pays qui en feraient la demande, autant de certificats qu'il leur paraissait nécessaire en fonction du parc de "camions verts" existant. Le Secrétariat s'était par ailleurs engagé, à la demande de la délégation autrichienne, à numéroter ces certificats et à communiquer en temps utile la liste de concordance entre numéros des certificats et pays concernés aux autorités autrichiennes. Une question restait cependant en suspens : la date d'exigence effective de ces certificats. Repoussée une première fois au 16 mars 1992 du fait du délai trop court accordé aux différents pays membres pour satisfaire les autorités autrichiennes, le Groupe a demandé à l'Autriche de reculer encore une fois, si possible, cette entrée en vigueur au 1er janvier 1993, à défaut, au 1er juillet 1992.

Lors de la session du Comité des Suppléants tenue au mois d'avril 1992, la délégation autrichienne a fait savoir qu'elle envisageait l'entrée en vigueur de ce document à partir du 30 mai 1992. L'ensemble des autres délégations concernées par ce système a protesté contre la date proposée. En poursuivant ses travaux en l'absence de la délégation autrichienne, le Comité a insisté pour que le système de contrôle n'entre pas en vigueur avant le 1er juillet 1992, parce que notamment, à cette date, le Conseil des Ministres avait eu lieu à Athènes et aurait ainsi pu entériner les dispositions prévues.

Toujours à la même session du Comité des Suppléants, la délégation allemande a fait savoir qu'elle réservait sa position sur la forme retenue pour le certificat de conformité des "camions verts", lui préférant un document simplifié émis par les constructeurs desdits camions eux-mêmes. Etant donné le grand nombre de certificats déjà en circulation, il a été convenu que ce problème serait réglé sur une base bilatérale par des contacts d'experts autrichiens et allemands et que tous les efforts nécessaires seraient mis en oeuvre pour qu'il puisse être résolu avant le Conseil des Ministres d'Athènes.

Mais le Comité des Suppléants du mois d'avril devait également examiner la nouvelle version des modalités d'application régissant le fonctionnement du système (Annexe C). Aux deux questions soumises à l'arbitrage du Comité, il n'y a manifestement pas eu unanimité dans les réponses apportées. C'est pourquoi, il a été convenu que l'extension aux "pays tiers" des bénéfices du système ne serait pas retenue. Quant à la disparition des carnets de route, celle-ci a paru prématurée à une majorité de délégations en raison des fonctions qu'ils remplissent pour les contrôles d'itinéraires et les besoins statistiques.

La délégation autrichienne a, par ailleurs, réclamé certaines modifications quant à l'Article 4.4 et l'Article 6.3 des modalités d'application, à propos du certificat devant accompagner l'utilisation de licences octroyées à des "camions verts". La demande autrichienne a reçu satisfaction dans son ensemble, le

Conseil des Ministres ayant décidé toutefois un ajout à l'Article 4, reproduit à l'Annexe C du document, au sujet des sanctions encourues en cas de dépassement.

Le Conseil qui s'est tenu à Athènes les 10 et 11 juin 1992, s'est mis d'accord pour que la référence à la législation autrichienne relative à la mesure des niveaux de bruit contenus dans le certificat de conformité soit complétée le plus tôt possible par des normes internationales dès que celles-ci entreront en vigueur au sein des Communautés Européennes. De telles normes devront naturellement correspondre au moins aux normes mentionnées présentement dans le document de contrôle (à savoir 78 et 80 dB respectivement). Le Conseil a été informé que, dans l'état actuel des choses, il est prévu que la fixation de ces normes communautaires intervienne au plus tard en 1995.

Il convient d'ajouter que la délégation autrichienne a déclaré en séance que les contrôles spécifiques portant sur les caractéristiques techniques des camions "verts" ne constitueront pas des entraves supplémentaires à la circulation de ces véhicules, mais seront effectués -- sous forme de sondage -- dans le cadre des contrôles routiers de routine tels qu'ils sont pratiqués normalement.

Le régime du camion dit "vert" pourra donc entrer dans sa phase de fonctionnement normal à partir du 1er juillet 1992, date à laquelle les autorités autrichiennes exigeront définitivement la présence du certificat de contrôle à bord des véhicules concernés.

Le Conseil a par ailleurs donné mandat au Comité des Suppléants d'examiner les possibilités d'une augmentation significative du système du contingent multilatéral ainsi que la généralisation éventuelle du système du "camion vert" lié à ce contingent et de le saisir dès sa session d'automne de propositions concrètes en la matière.

Annexe A

**RÉSOLUTION N°91/2 RELATIVE À LA SITUATION DU
CONTINGENT MULTILATÉRAL DE LA CEMT DANS LE
TRANSPORT INTERNATIONAL DE MARCHANDISES PAR ROUTE
au 1er janvier 1992**

Le Conseil des Ministres des Transports, réuni à Paris, le 21 novembre 1991,

SE RÉFÉRANT à sa décision prise lors de sa 73^{ème} session tenue le 22 mai 1991 à Antalya, portant sur une augmentation en principe de 70 pour cent du contingent multilatéral de la CEMT à compter du 1er janvier 1992 ;

TENANT COMPTE des réserves exprimées par certains pays Membres et des dispositions particulières retenues pour l'utilisation des autorisations sur le territoire de l'Autriche, laissant à chacun des pays Membres l'option entre :

-- l'utilisation de 16 autorisations comme par le passé, si celles-ci sont affectées à des véhicules ne présentant pas de spécificités particulières au regard des nuisances ;

-- l'utilisation de 27 autorisations, si celles-ci sont affectées à ces camions dits "verts" dont les caractéristiques techniques sont fixées à ce stade selon les normes suivantes :

a) pollution atmosphérique : CO : 4.9 g/kWh
HC : 1.23 g/kWh
NOx : 9.0 g/kWh
Part. : 0.4 g/kWh¹

b) bruit : 80 dB (A) pour les véhicules de plus de 150 kW
78 dB (A) pour les véhicules jusqu'à 150 kW

DÉSIREUX d'intégrer pleinement les nouveaux pays Membres de la CEMT -- Hongrie, Pologne, Tchécoslovaquie -- à toutes les formes de coopération internationale au sein de la Conférence et par conséquent de les faire participer, dès à présent, au système du contingent multilatéral ;

RAPPELANT que la participation à ce système est soumise à l'accomplissement d'un certain nombre de conditions préalables, définies dans les Résolutions pertinentes de la CEMT ;

ESTIMANT le moment opportun de mettre à jour le texte sur les modalités régissant l'instauration d'un contingent multilatéral dans le transport international de marchandises par route, tel qu'il figure dans la Résolution n° 26 de 1973, modifié à plusieurs reprises notamment par les Résolutions ultérieures n°s 29, 31, 34, 42, 46 et 55 ;

DÉCIDE d'allouer, à compter du 1er janvier 1992, une fraction du contingent multilatéral aux trois nouveaux pays Membres de la Conférence. Cette fraction est fixée, pour une phase initiale à 94 autorisations pour la Hongrie, 102 autorisations pour la Pologne et 94 autorisations pour la Tchécoslovaquie, dans le cadre d'un volume global du contingent s'élevant à 2 278 autorisations réparties parmi les pays Membres conformément au tableau figurant à l'Annexe I. Il est entendu que les participations mentionnées pourront être modifiées dans le cadre des ajustements ultérieurs du système;

ADOpte en outre les modalités régissant le fonctionnement du contingent multilatéral de la CEMT dans le transport international de marchandises par route, telles qu'elles sont reproduites à l'Annexe II avec ses appendices qui font alors partie intégrante de la présente Résolution;

CHARGE le Comité des Suppléants de veiller au bon fonctionnement du système et d'examiner en temps opportun les possibilités de ses ajustements ultérieurs.

Note

-
1. Dans le cas de moteurs de 85 kW ou moins, un coefficient de 1.7 est appliqué pour la valeur limite des émissions de particules.