

**RÉSOLUTION N° 95/4 RELATIVE A L'INTRODUCTION
DU CAMION "PLUS VERT ET SÛR" DANS
LE CADRE DU SYSTÈME DE CONTINGENT MULTILATÉRAL**

[CEMT/CM(95)4/FINAL]

Le Conseil des Ministres de la CEMT, réuni les 7 et 8 juin 1995, à Vienne,

CONSIDÉRANT QUE :

- l'intégration des nouveaux pays Membres de la CEMT peut contribuer à l'instauration de conditions socio-économiques comparables dans toute l'Europe ;
- le contingent multilatéral de la CEMT peut être considéré comme un instrument important pour intégrer les nouveaux pays Membres, car il donne accès au marché européen, tout en s'attachant à harmoniser les obligations sociales, techniques et environnementales ;
- la protection de l'environnement, notamment dans le domaine des transports, est devenue de plus en plus importante avec la croissance du marché des transports, d'une part, et la montée des problèmes écologiques, d'autre part ;
- certains pays Membres de la CEMT, notamment les nouveaux pays Membres, souhaitent voir le contingent multilatéral augmenté, alors que d'autres, notamment l'Allemagne et l'Autriche, refusent une nouvelle augmentation du contingent à moins que des progrès substantiels ne soient accomplis en ce qui concerne les normes sociales, techniques et environnementales ;
- une solution doit donc être recherchée pour tenir également compte des efforts d'intégration des nouveaux pays Membres et des efforts de protection de l'environnement ;
- l'importance que revêt la simplification du système de contingent multilatéral a été soulignée lors du Conseil des Ministres d'Annecy ;

RAPPELANT QUE :

- le système actuel de contingent multilatéral distingue entre le contingent "normal", pour lequel les poids lourds ne sont pas tenus de respecter des conditions particulières, et le contingent de "camions verts", lesquels doivent remplir certaines conditions minimales en matière de bruit et d'émissions à l'échappement ;
- certains pays Membres de l'Union Européenne n'ont pas encore accepté le système du camion vert, car jusqu'à présent seules sont entrées en vigueur dans l'Union Européenne (Directive 91/542/CEE) les dispositions applicables aux camions verts qui visent les émissions à l'échappement, tandis que celles relatives aux émissions sonores n'entreront pas pleinement en vigueur avant le 1er octobre 1996 ;

- pratiquement tous les nouveaux pays Membres de la CEMT ont d'ores et déjà opté pour le système du camion vert ;

NOTANT CEPENDANT QUE :

- certains pays Membres de l'Union Européenne ont fait valoir, à plusieurs reprises, qu'ils ne seraient en mesure de lever leurs réserves que lorsque les dispositions des Directives communautaires seront pleinement mises en oeuvre, c'est-à-dire après le 1er octobre 1996 ;

DÉCIDE :

- de maintenir le système en l'état jusqu'au 1er janvier 1997, tout en pressant les pays qui ont émis des réserves autres que celles liées à l'introduction du "camion vert" à les lever pendant cet intervalle de temps ;
- d'introduire un contingent spécial pour un camion "plus vert et sûr" à compter du 1er janvier 1997 ;
- de donner aux pays Membres, à partir de cette date, la possibilité de choisir entre le contingent "classique", le contingent du "camion vert" et le contingent du "camion plus vert et sûr" ;
- de donner progressivement la priorité au contingent du "camion plus vert et sûr", par rapport à celui du "camion vert" et du contingent classique : soit, par exemple, l'idée d'un échange
 - d'une autorisation valable pour un camion "vert" contre deux autorisations à utiliser pour des camions "plus verts et sûrs" sur l'ensemble du territoire couvert par la CEMT, ou
 - d'une autorisation valable pour un camion "classique" contre quatre autorisations à utiliser pour des camions "plus verts et sûrs" sur l'ensemble du territoire couvert par la CEMT,

en suivant un raisonnement analogue à celui tenu lors de l'introduction du camion vert [CEMT/CM(93)12Final/REV1].

- de donner mandat au Groupe des Transports Routiers de faire au Comité des Suppléants, pour sa session d'avril 1996, en vue de la session ministérielle de mai-juin 1996, des propositions relatives à la détermination d'un nouveau contingent multilatéral pour tenir compte de la mise en place, à partir du 1er janvier 1997, du contingent d'autorisations spéciales pour un camion "plus vert et sûr".

DEMANDE aux pays Membres de la CEMT de communiquer par écrit, au Secrétariat, avant le 31 octobre de chaque année la répartition souhaitée pour que les autorisations puissent être imprimées à temps ;

FIXE comme suit les prescriptions applicables au camion "plus vert et sûr" :

1. *Émissions sonores* :
(Comme indiqué dans la Directive 92/97/CEE)

78 dB(A) pour les véhicules ≤ 150 kW
80 dB(A) pour les véhicules > 150 kW

2. *Émissions à l'échappement :*

(Comme indiqué dans la Directive 91/542/CEE ou dans le formulaire B du Règlement CEE/ONU N° 49/02 "EURO 2")

CO	4.0 g/kWh
HC	1.1 g/kWh
NOx	7.0 g/kWh
particules	0.15 g/kWh

3. *Prescriptions minimales en matière de normes techniques et de sécurité :*

1. La profondeur minimale de sculpture doit être de 2 mm sur la totalité des pneumatiques des véhicules et de leurs remorques.
2. Les véhicules et leurs remorques doivent être équipés d'un dispositif anti-encastrement à l'arrière (conformément au Règlement CEE/ONU n° 58/01 ou à la Directive 70/221/CEE des Communautés Européennes, dans sa dernière version amendée Directive 81/333/CEE).
3. Les véhicules et leurs remorques doivent être équipés de dispositifs anti-encastrement sur les côtés, conformément au Règlement CEE/ONU n° 73/00 ou à la Directive 89/297/CEE.
4. Les véhicules doivent être équipés de feux de danger, selon le Règlement CEE/ONU n° 6/01 ou la Directive 66/759/CEE et d'un triangle rouge de danger, selon le Règlement CEE/ONU n° 27/03.
5. Les véhicules doivent utiliser un tachygraphe, selon le Règlement 3821/85 des Communautés Européennes, tel qu'amendé dans sa dernière version par le Règlement 3688/92.
6. Les véhicules doivent être équipés de limiteurs de vitesse conformes au Règlement 89 de la CEE/ONU ou à la Directive 92/24/CEE.
7. Les véhicules lourds et longs doivent être équipés à l'arrière de plaques rétro réfléchissantes conformes au Règlement 70 de la CEE/ONU.
8. Les véhicules doivent être dotés de freins équipés de systèmes d'antiblocage (conformément au Règlement CEE/ONU N°13/06 ou à la Directive 71/320/CEE, modifiée en dernier lieu par la Directive 91/422/CEE).
9. Les véhicules doivent être équipés d'un dispositif de direction, conforme au Règlement CEE/ONU 79/01 ou à la Directive 70/311/CEE des Communautés Européennes, modifiée en dernier lieu par la Directive 92/62/CEE.
10. Les véhicules doivent remplir les conditions relatives au contrôle technique telles que définies dans la Directive 77/143/CEE. En particulier les Directives 92/54/CEE et 94/23/CEE (freins), de même que la Directive 92/55/CEE (fumées, entrée en vigueur pour les moteurs diesel au 1er janvier 1996) doivent être prises en compte.

Conformément à la Directive, le contrôle technique doit être effectué tous les ans, de telle sorte que le certificat de conformité ne puisse dater de plus de 12 mois.

DEMANDE aux Organisations et aux Autorités compétentes d'utiliser les documents reproduits dans l'Annexe I (concernant le bruit et les émissions à l'échappement) et dans l'Annexe II (concernant le contrôle technique conformément à la Directive 77/143/CEE et le système d'antiblocage) pour certifier que les critères susmentionnés sont remplis concernant les normes d'émissions et les normes techniques ;

SOULIGNE le fait que :

- les obligations générales applicables au contingent multilatéral telles que définies dans la Résolution n°91/2 continuent de s'appliquer en toutes circonstances ;
- les obligations applicables au camion vert telles que définies dans les Résolutions n°91/2 et 92/1 demeurent inchangées ;
- les autorisations CEMT pour le camion plus vert et sûr ne peuvent être utilisées que par des véhicules qui respectent les spécifications techniques définies dans la présente Résolution et ne sont valables qu'accompagnées de certificats dûment complétés attestant du respect de ces normes techniques ;
- le certificat relatif au contrôle technique et attestant du respect de la Directive 77/143/CEE ne doit pas dater de plus de 12 mois ;

INSISTE SUR le lien entre les dispositions relatives au "camion plus vert et sûr" et l'augmentation du contingent multilatéral ;

CHARGE le Comité des Suppléants de :

- faire rapport d'ici un an après sa mise en oeuvre, du système du camion plus vert et sûr ;
- soumettre un nouveau rapport d'ici deux ans après l'introduction de ce nouveau système, indiquant si la simplification du système a été réalisée à un degré satisfaisant, la mesure dans laquelle le système existant de contingent multilatéral est effectivement utilisé, si une nouvelle augmentation du contingent doit être envisagée, et si de nouvelles améliorations des normes d'environnement et de sécurité sont jugées nécessaires.