



**Conseil
Economique et
Social**

Distr.
GENERALE

TRANS/SC.1/2001/5
7 août 2001

Original : FRANÇAIS

COMMISSION ECONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail des transports routiers

(Quatre-vingt-quinzième session, 16-19 octobre 2001,
point 5 (a) de l'ordre du jour)

**HARMONISATION DES PRESCRIPTIONS APPLICABLES AUX
OPERATIONS DE TRANSPORT INTERNATIONAL PAR ROUTE ET
FACILITATION DE CES OPERATIONS**

Rapport du Groupe de travail spécial chargé de la révision
de la Résolution d'ensemble sur la facilitation
des transports routiers internationaux (R.E.4)

(Deuxième session, 10-11 mai 2001, Genève)

PARTICIPATION

1. Le groupe de travail spécial chargé de la révision de la R.E.4 s'est réuni à Genève les 10 et 11 Mai 2001. Y ont participé les représentants de la Fédération de Russie, de la Finlande, de la Roumanie et de la Suisse ainsi que des représentants de la Commission européenne (DGTREN) et de l'Union internationale des transports routiers (IRU). Les discussions se sont déroulées en langues anglaise et française, sans interprétation, ainsi que cela avait été convenu.

ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR

2. L'ordre du jour présenté par le secrétariat a été adopté sans modification.

DÉSIGNATION DU PRÉSIDENT

3. À la demande du groupe de travail spécial, le représentant de la Roumanie, Mr. M.-C.Urlan, a assumé les fonctions de président.

GE.01-

HISTORIQUE ET MANDAT DU GROUPE DE TRAVAIL SPÉCIAL

4. Le secrétariat a ouvert la séance en rappelant que, lors de sa quatre-vingt-treizième session en 1999, le Groupe de travail des transports routiers (SC.1) avait adopté le rapport (TRANS/SC.1/1999/2) de la première réunion du groupe de travail spécial sur la révision de la R.E.4 (Genève, 25-26 mars 1999) et qu'il avait demandé au secrétariat, étant donné que de nombreux gouvernements n'avaient pas eu l'opportunité d'examiner le texte en détail, de l'envoyer pour commentaires à tous les Etats membres de la CEE/ONU (TRANS/SC.1/365, para. 38-42).

4. Il a également rappelé qu'à sa quatre-vingt-quatorzième session en 2000, le Groupe de travail des transports routiers, ayant pris note des réponses adressées par l'Autriche, le Belarus, le Danemark, l'Estonie, la Fédération de Russie, la Norvège, la Pologne, la Roumanie, la Suisse et la Turquie (TRANS/SC.1/2000/3), avait décidé de réunir à nouveau le Groupe de travail spécial (10-11 mai 2001) pour examiner les observations et réserves des gouvernements et de préparer un nouveau texte qui soit en harmonie avec la Résolution de la CEMT portant sur le même sujet (TRANS/SC.1/2000/6) et qui soit davantage acceptable pour les pays.

6. A cette fin, le SC.1 avait demandé aux délégués de la Fédération de Russie, de la Finlande, de la Roumanie, de la Suisse et de l'IRU de participer à ces travaux avec le concours si possible de la CEMT et de la Commission européenne.

7. A sa soixante-treizième session, en février 2001, le Comité des Transports intérieurs a entériné la décision du SC.1 de réunir à nouveau le Groupe de travail spécial sur la base des objectifs définis par ce dernier (TRANS/136, para.41).

CONSIDERATION DES TRAVAUX EN COURS SUR LE SUJET DANS D'AUTRES ORGANISATIONS

8. Le groupe de travail spécial a été informé des travaux ayant trait à ce sujet entrepris dans le cadre de l'Initiative de coopération pour l'Europe du Sud-Est (SECI), par la Conférence européenne des ministres des transports (CEMT) et l'Union européenne.

CONSIDERATION DES DOCUMENTS AYANT SERVI DE BASE AUX DISCUSSIONS

9. Le Groupe de travail spécial a décidé de prendre pour base de discussions le projet de texte de la nouvelle R.E.4 tel qu'adopté par lui lors de sa première réunion (TRANS/SC.1/1999/2), les commentaires adressés sur ce projet par les gouvernements (TRANS/SC.1/2000/3), la Résolution d'ensemble de la CEMT adoptée en 2000 concernant les règles à appliquer pour le transport international de marchandises par route (TRANS/SC.1/2000/6), la résolution déjà adoptée par le SC.1 lors de sa quatre-vingt-quatorzième session sur le système de la carte internationale d'assurance dit « carte verte » (TRANS/SC.1/367, para. 40 et annexe 2) reproduite à l'annexe 1 (anciennement annexe 2) du nouveau projet de la R.E.4 ci-joint et les textes adoptés au niveau communautaire notamment l'Accord INTERBUS.

CONCLUSIONS DU GROUPE DE TRAVAIL SPECIAL

10. Les principales décisions prises par le Groupe de travail spécial sont résumées ci-après.
11. Parmi les changements apportés par rapport au texte précédent, le Groupe de travail spécial a considéré qu'il était souhaitable de faire référence, dans la partie introductive de la nouvelle R.E.4, à l'Accord INTERBUS d'origine communautaire, au cas où il serait signé par la Communauté européenne avant la date limite du 30 juin 2001 et de mettre en conformité le chapitre 2 de la R.E.4. avec les dispositions de cet Accord.
12. Le groupe de travail spécial a décidé d'insérer dans le chapitre I le principe de non discrimination dans le transport international en raison de la nationalité ou de l'origine ou de la destination du véhicule.
13. Le groupe de travail spécial a considéré que la question de la délivrance des visas pour les conducteurs professionnels était importante pour la facilitation des opérations de transport et a inséré des dispositions sur ce point au paragraphe 1.2.1.6
14. La définition du « transport pour compte propre » a été ajoutée dans les chapitres sur le transport de voyageurs (2.1.8) et sur le transport de marchandises (3.1.9).
15. Il a été considéré que le concept de l'utilisation d'une vignette acquittée par les usagers de la route devait être développé dans le Chapitre I (point 1.2.1.7) relatif aux principes applicables et non dans chacune des sections II et III traitant respectivement du transport de voyageurs et du transport de marchandises. Le groupe de travail spécial a demandé au secrétariat de développer la définition de la vignette au regard des expériences mises en oeuvre par la République tchèque, la Slovaquie et l'Union européenne.
16. Concernant la possibilité de faire référence dans la R.E.4 au « certificat de pesée du véhicule » déjà développé dans le cadre du projet SECI ainsi que dans le nouveau projet d'annexe à la Convention internationale sur l'harmonisation du contrôle des marchandises aux frontières du 21 octobre 1982, le groupe de travail spécial a considéré que, malgré la facilitation qu'un tel certificat apporterait dans le transport routier international, il n'y avait pas encore un accord suffisant pour l'utilisation d'un tel certificat. Il a cependant décidé d'inclure dans la partie du chapitre I traitant des principes applicables une disposition incitant les Etats à harmoniser les poids et dimensions des véhicules engagés dans le transport international en soumettant à autorisation spéciale les véhicules hors normes.
17. Concernant les types de transport de marchandises qui ne devraient pas être soumis à autorisation, le groupe de travail spécial a décidé de reprendre dans la R.E.4 la liste figurant dans la Résolution d'ensemble adoptée par la CEMT en 2000. A cet égard, il a estimé que cette liste ne devrait plus susciter des réserves dans la mesure où la formulation proposée dans la R.E.4 introduit pour les Etats une certaine flexibilité en leur permettant de soumettre ces transports à autorisation. Toutefois, dans ce cas, il est demandé que ces autorisations soient délivrées sans délai.

18. Le groupe de travail spécial a décidé de supprimer le paragraphe 3.2.8 y compris ses sous-paragraphe 3.2.8.1 à 3.2.8.6 ainsi que l'annexe I de la R.E.4 définissant le formulaire d'autorisation dans la mesure où le groupe des transports routiers de la CEMT, qui avait déjà examiné l'idée de créer un formulaire unique, avait estimé qu'il n'était pas utile de poursuivre ce travail.

19. La partie 1 de l'actuelle annexe 3 qui traite de l'immatriculation temporaire des véhicules a été supprimée étant donné qu'elle ne concerne que les véhicules de tourisme, lesquels n'entrent pas dans le champ d'application du projet de résolution entièrement dédié au transport professionnel. En revanche, sa partie 2 qui encourage la délivrance d'extraits ou de copies de certificat d'immatriculation pour les véhicules pris en location présente de l'intérêt pour les véhicules de transport professionnels et doit, à ce titre, être maintenue. Elle figure désormais sous l'annexe 2.

20. Le groupe de travail spécial a estimé que l'annexe 4 (cf. nouvelle annexe 3) ne devrait citer que les instruments juridiques pertinents pour le transport routier international moderne. Il a donc demandé au secrétariat de supprimer de la liste les instruments qui ne sont plus adaptés ou ont un caractère obsolète.

21. La version révisée de la R.E.4, prenant en compte les décisions et remarques du groupe de travail spécial, est reproduite dans l'annexe au présent rapport et sera soumise au Groupe de travail des transports routiers pour adoption à sa quatre-vingt-quinzième session (16-19 octobre 2001).

22. Afin d'améliorer la lisibilité du texte de la résolution, le secrétariat signale qu'il a apporté de nombreuses modifications dans la présentation du document, notamment par le biais d'une simplification de la numérotation des paragraphes. Par ailleurs, le Groupe de travail spécial ayant demandé au secrétariat de vérifier la compatibilité de certaines des dispositions du projet, notamment celles concernant les définitions, avec celles déjà existantes au plan communautaire ou international, le secrétariat signale que toutes les modifications introduites dans ce cadre sont accompagnées de la mention, entre parenthèses en caractères italiques non gras, du texte de référence d'où est inspirée la modification proposée.

Annexe

RÉSOLUTION D'ENSEMBLE SUR LA FACILITATION DES TRANSPORTS ROUTIERS
INTERNATIONAUX (R.E.4)

Deuxième projet de révision

(Les modifications apportées apparaissent en italiques gras)

Le Groupe de travail des transports routiers

Constatant que dans le cadre de la *présente* Résolution d'ensemble, il convient de tenir compte des traités internationaux et d'autres instruments juridiques internationaux, non élaborés sous les auspices de la CEE, dont certaines dispositions se rapportent directement aux transports internationaux par route. *Il s'agit* notamment de:

- l'Acte final de la Conférence sur la sécurité et la coopération en Europe (Helsinki, 1975),
- l'Accord de Marrakech de 1994 (GATT de 1994 et AGCS de 1994) instituant l'Organisation mondiale du commerce,
- la Résolution d'ensemble *concernant les règles à appliquer pour les transports internationaux de marchandises par route*, élaborée sous les auspices de la Conférence européenne des ministres des transports (CEMT, 2000),
- la Résolution d'ensemble sur le transport de voyageurs, élaborée sous les auspices de la Conférence européenne des ministres des transports (CEMT, 1995),
- la Déclaration, adoptée par la Conférence de Helsinki de 1997, "Vers une politique européenne des transports",
- *l'Accord relatif au transport international occasionnel de voyageurs par autocar ou par autobus (Accord INTERBUS) négocié entre la Communauté européenne et plusieurs pays d'Europe centrale et orientale. Cet Accord, signé par la Communauté européenne et 13 pays tiers avant la date limite du 30 juin 2001, est entré en vigueur le (prévue début 2002) ;*

Constatant d'autre part que, dans le but de faciliter le transport international de voyageurs et de marchandises par route en Europe, un certain nombre d'instruments internationaux ont été conclus sous les auspices de la CEE. (voir liste à l'annexe 3 du présent document),

Constatant en outre que ces instruments ne sont pas uniformément appliqués et ne couvrent pas tous les aspects du transport routier international, dont quelques-uns sont traités dans un certain nombre de recommandations et de résolutions adoptées dans le cadre *des travaux* du Groupe de travail des transports routiers,

Conscient de la nécessité de mettre à jour et de remanier certaines de ces recommandations et résolutions,

Désirant obtenir une simplification et une harmonisation aussi grandes que possible des règles et procédures relatives aux transports routiers en Europe, en vue de constituer un régime des transports routiers qui soit à la fois cohérent, souple, simple et conçu pour promouvoir la coordination des divers moyens de transport,

Recommande aux *Etats* qui ne l'ont pas encore fait de ratifier les instruments internationaux ou d'y adhérer dès à présent et d'une façon aussi complète que possible et, s'ils ne sont pas encore en mesure de ratifier lesdits instruments ou d'y adhérer, d'en appliquer néanmoins dès à présent et d'une façon aussi complète que possible les dispositions,

Recommande aux *Etats* d'appliquer une réglementation qui soit conforme aux recommandations de la présente Résolution d'ensemble (...),

Recommande aux *Etats*, quand ils concluent entre eux des accords bilatéraux ou multilatéraux, d'accorder si possible un traitement plus libéral que celui prévu au titre de la présente résolution, auquel cas les dispositions pertinentes de la présente résolution ne seront pas applicables.

Recommande aux Etats de promouvoir une approche multimodale du transport favorisant l'environnement.

* * *

CHAPITRE I.

RÉGLEMENTATION DES TRANSPORTS ROUTIERS INTERNATIONAUX

Section 1 - Dispositions et principes généraux

1.1 Dispositions introductives

Le transport routier doit être effectué de façon à ne pas compromettre l'ordre public, la sécurité, *l'environnement*, la santé ou la moralité du pays traversé et doit être conforme à la fois à la législation de ce dernier et aux engagements internationaux dans ce domaine.

1.2 Principes applicables

1.2.1 Les régimes définis aux paragraphes 2.2 et 3.2 ci-dessous devraient être appliqués, *sans préjudice des engagements internationaux pris*, conformément aux dispositions suivantes:

- 1.2.1.1 *Les Etats devraient appliquer le principe de non-discrimination en s'abstenant de faire des distinctions en raison de la nationalité ou du lieu d'établissement du transporteur et de l'origine ou de la destination des véhicules, en particulier au regard des dispositions fiscales, des contrôles et des sanctions.*
- 1.2.1.2 *Lorsqu'un Etat accorde sur son territoire des facilités aux transporteurs étrangers, ses propres transporteurs devraient bénéficier de facilités équivalentes lorsqu'ils circulent sur le territoire des pays auxquels des facilités ont été accordées pour leurs transporteurs.*
- 1.2.1.3 Les *Etats* se réservent le droit de priver de certaines facilités prévues dans la présente Résolution d'ensemble les transporteurs d'autres pays qui ne respectent pas le principe de la réciprocité.
- 1.2.1.4 Les *Etats* devraient veiller à ce que les transporteurs se conforment aux lois et règlements à caractère technique ou administratif en vigueur sur le territoire où s'effectue le transport, notamment aux lois et aux règlements régissant le transport et la circulation routière ainsi que les accords multilatéraux et bilatéraux.
- 1.2.1.5 Afin de limiter les temps d'attente, les formalités et les contrôles aux frontières, les *Etats* devraient s'efforcer:
- de mettre en place des installations, si possible communes, qui s'adaptent régulièrement à l'évolution des exigences du trafic et des contrôles;
 - d'affecter aux postes frontière des effectifs en nombre suffisant pour répondre aux besoins du trafic et possédant la formation et les moyens nécessaires pour s'acquitter de leurs fonctions;
 - d'harmoniser les heures d'ouverture des postes frontière et les activités des services de contrôle;
 - d'effectuer les contrôles avec le minimum de délai et d'organiser, avec les *autorités* des pays voisins, des procédures de contrôle coordonnées;
 - d'informer préalablement *les autorités compétentes des autres Etats* de toute nouvelle exigence en matière de contrôle aux frontières.
- 1.2.1.6 *Les Etats pourraient considérer la possibilité de ne plus exiger dans l'avenir des visas pour les conducteurs professionnels. Les premières étapes pour atteindre cet objectif devraient être la simplification des formalités exigées de la part des conducteurs pour obtenir les visas nécessaires, la limitation du nombre et des types de documents exigés, et la délivrance de visas à entrées multiples pour une période d'une année. La possibilité pour les associations de transport reconnues de présenter les demandes de visas pour les conducteurs professionnels devrait également être étudiée.*

1.2.1.7 Des droits de péage ou *des droits d'usage* (termes utilisés dans la directive 1999/62/CE de l'UE) acquittés par les usagers de la route peuvent être perçus (...) pour des frais supportés par ce pays pour la construction et l'entretien des routes y **inclus leur impact sur l'environnement**. Tout **droit d'usage** instauré par une législation nationale ou par des accords bilatéraux ou multilatéraux doit être proportionnel au coût réel engendré par la circulation routière. « **Le droit d'usage** » est le paiement d'une somme déterminée donnant droit à l'utilisation, par un véhicule, pendant une durée donnée (tels qu'une semaine, un ou plusieurs mois, une année etc.) des infrastructures routières situées sur le territoire du pays où ce droit est exigé. Le droit d'usage peut être matérialisé sous la forme d'une vignette.

(Pour tenir compte davantage du contexte communautaire, il pourrait être utile de compléter ce paragraphe. Dans ce cadre, le secrétariat suggère la formulation suivante inspirée de la directive précitée: « Les péages et droits d'usage ne devraient être perçus que pour les catégories de routes les plus élevées au point de vue technique (par exemple autoroutes, routes à chaussées séparées) ou, à défaut d'un réseau similaire basé sur les routes « E », pour l'utilisation des routes servant au transport international et interrégional et, le cas échéant, pour l'utilisation de ponts, tunnels et routes de cols de montagne. Sauf pour l'utilisation de ces dernières infrastructures, les péages et droits d'usage ne doivent pas être perçus cumulativement pour un même tronçon de route ».

1.2.1.8 Chaque *Etat* apportera, si les circonstances le permettent, à ses lois et règlements ou accords internationaux (...) les modifications nécessaires pour les mettre en conformité avec les principes *définis ci-dessus*, et s'interdira d'édicter des nouvelles lois ou de conclure de nouveaux accords *qui seraient* contraires à ces principes.

1.2.1.9 S'agissant *des péages, droits d'usage*, règlements et formalités relatifs au transit et au trafic bilatéral, et sous réserve des principes *définis aux paragraphes 1.2.1.1, 1.2.1.2, 1.2.1.3 et 1.2.1.12*, chaque *Etat* accordera aux véhicules routiers et à leurs équipages, immatriculés dans un pays ayant souscrit *aux principes énoncés ci-dessus*, un traitement non moins favorable que celui accordé au trafic de transit en provenance ou à destination de n'importe quel pays tiers.

(...) *Ex 1.2.1.10 supprimé*

1.2.1.10 Les (...) pays dans lesquels les transports routiers bilatéraux sont soumis à un régime d'autorisation devraient, si possible, délivrer à la demande une autorisation aux transporteurs de tous pays autres que ceux avec lesquels ils ont conclu des accords bilatéraux ou multilatéraux.

1.2.1.11 Sous réserve des autres dispositions contenues dans les présents principes, la liberté de transit doit être garantie sur les grandes routes de trafic international (routes E en Europe et routes analogues sur les autres continents). Le transit ne *devrait* pas être interdit (...) ou assujéti à *des mesures telles que* des droits de transit, taxes ou être contingenté. (...)

(...) *Ex 1.2.1.12.1 et 1.2.1.12.2 supprimés*

- 1.2.1.12 (...) *Les Etats devraient accorder aux* véhicules transportant des voyageurs ou des marchandises périssables ou aux véhicules sous le couvert d'un document de transit douanier, *la priorité par rapport aux autres véhicules effectuant des transports, lors de leur passage à une frontière.*
- 1.2.1.13 *Les Etats devraient s'efforcer à harmoniser leurs exigences en matière de poids et de dimensions maximum admissibles pour les véhicules engagés dans le transport routier international et soumettre à autorisation spéciale les véhicules hors normes.*
- 1.2.1.14 Tout *Etat* peut, à condition de ne faire aucune distinction entre les véhicules routiers des pays ayant accepté les présents principes et de ne pas abuser des droits énoncés ci-dessous:
- Suspendre temporairement, sur certains tronçons des grandes routes de trafic international passant sur son territoire, l'exercice du droit de transit des véhicules routiers, à condition que cette suspension soit indispensable à la sauvegarde de l'ordre public, de la sécurité ou de la santé publique du pays;
 - Mettre en place temporairement, sur certains tronçons des grandes routes de trafic international traversant son territoire, les déviations nécessitées par la construction ou l'entretien de routes ou dictées par des circonstances exceptionnelles résultant de la situation de la circulation routière;
 - Assigner des horaires ou des itinéraires particuliers aux convois exceptionnels ou aux véhicules transportant des marchandises dangereuses;
 - Garantir des conditions de circulation favorables sur les tronçons des grandes routes de trafic international situés sur leur territoire et, notamment, éliminer les goulets d'étranglement sur ces routes et aux frontières *des Etats* qu'elles traversent et faciliter l'écoulement du trafic en transit au moyen d'autres mesures spéciales.
- 1.2.1.15 *Dans les pays où des périodes de restriction de la circulation ont été instaurées, les autorités compétentes de ces pays s'efforceront à harmoniser ces périodes avec celles mises en place dans les pays voisins et informeront, dans un délai raisonnable, les autres pays de tout changement intervenu afférent à ces périodes.*
- 1.2.1.16 Aucune disposition *contenue dans les principes énoncés ci-dessus* ne saurait empêcher les *Etats* formant une union douanière, une union d'un autre type ou encore un espace économique d'adopter *d'autres dispositions* ou des dispositions particulières réglementant, *au sein de la zone considérée*, les transports routiers, le cabotage, le trafic *avec* les pays tiers et le trafic de transit.

Section 2 - Transport de voyageurs

2.1 Définitions

Aux fins de la présente *Section*:

- 2.1.1 Par l'expression "*service routier de voyageurs*" on entend:
- le transport de voyageurs par route au moyen de véhicules qui, de par leur conception et leur équipement, sont aptes à transporter plus de neuf personnes, y compris le conducteur, et sont destinés à cette fin;
 - les déplacements à vide des véhicules *précités (...) en vue d'effectuer* un transport *visé ci-dessus*.
- 2.1.2 Un service de voyageurs est dit "*en transit*" dans un pays déterminé lorsqu'il traverse ce pays au cours d'un voyage *dont les points* de départ et de destination *sont situés* dans un autre pays et que, sauf autorisation contraire, aucun voyageur n'est pris ou déposé sur le territoire du pays traversé.
- 2.1.3. Les "*services réguliers*" sont ceux qui assurent le transport de personnes selon une fréquence *donnée* et sur un trajet déterminé, de voyageurs pouvant être pris ou déposés en cours de route à des arrêts préalablement fixés. Les services réguliers peuvent être soumis à l'obligation de respecter des horaires et des tarifs préétablis.
(...)
- 2.1.4 Les "*services réguliers spécialisés*" *(cf. INTERBUS)* sont, *quel que soit leur organisateur, ceux qui assurent le transport de catégories particulières de personnes à l'exclusion de tous les autres voyageurs, pour autant que ces services soient effectués aux conditions indiquées au paragraphe 2.1.3. Ces services comprennent:*
- *le transport de travailleurs entre le domicile et le lieu de travail*
 - *le transport d'enfants et d'adolescents vers et en provenance de l'établissement d'enseignement.*
- Le fait qu'un service régulier spécial puisse varier en fonction des besoins des usagers n'affecte pas son classement comme service régulier.*
- 2.1.5 Les "*services de navette*" sont ceux qui sont organisés pour transporter en plusieurs allers et retours, d'un même lieu de départ à un même lieu de destination, des voyageurs préalablement constitués en groupes. Chaque groupe, composé des voyageurs ayant accompli le voyage aller, est ramené au lieu de départ au cours d'un voyage ultérieur *par le même opérateur de transport (Cf. INTERBUS)*. Par lieu de départ ou de destination, il faut entendre la localité de départ ou de destination, *ainsi que, dans chaque cas, les localités environnantes dans un rayon de 50 kilomètres. Les services de navette répondent aux conditions suivantes:*

- Au cours des services de navette, aucun voyageur ne peut être pris ni déposé en cours de route.
- Le premier voyage de retour et le dernier voyage aller d'une série de navettes ont lieu à vide.

Cependant, la classification d'un transport dans les services de navette n'est pas affectée du fait que, avec l'accord des autorités compétentes dans les pays concernés :

- des voyageurs effectuent le voyage de retour avec un autre groupe **ou un autre transporteur** (*cf. INTERBUS*);
- des voyageurs sont pris ou déposés en cours de route;
- le premier voyage aller et le dernier voyage de retour de la série des navettes ont lieu à vide.

2.1.6 Les "*services internationaux occasionnels*" sont des services **empruntant au moins le territoire de deux Etats et** qui ne répondent ni à la définition d'un service régulier y compris les services réguliers spécialisés, ni à la définition d'un service de navette. **Ces services peuvent fonctionner avec une certaine fréquence sans cesser pour autant d'être des services occasionnel** (*cf. INTERBUS*). Sauf exception autorisée par les autorités compétentes des pays concernés, aucun voyageur ne peut, au cours des services occasionnels, être pris ou déposé en cours de route. Ils comprennent les types de services ci-après:

- les "*circuits à portes fermées*" ; ce sont des services exécutés au moyen d'un même véhicule qui transporte sur tout le trajet le même groupe de voyageurs et le ramène au lieu de départ;
- les services "*aller en charge, retour à vide*" ; ce sont des services dans lesquels des voyageurs sont transportés à l'aller, le retour se faisant à vide, abstraction faite de l'équipage.

2.1.6.1 Les services qui, selon les définitions ci-dessus, ne sont ni des circuits à portes fermées ni des services **comportant le voyage aller en charge et le voyage de retour à vide**, sont appelés "*autres services*". Ils comprennent en particulier certains services où l'aller est fait à vide et le retour en charge.

2.1.7 Par "*transporteur*" on entend toute personne physique ou morale qui, selon les lois et les règlements nationaux en vigueur, est autorisée à transporter des voyageurs.

2.1.8 Par « *Transports pour compte propre de voyageurs* » (*cf. règlement CE 684/92*) on entend des transports effectués, à des fins non lucratives et non commerciales, par une personne physique ou morale, à condition que:

- ***l'activité de transport ne constitue qu'une activité accessoire pour cette personne physique ou morale,***

- *les véhicules utilisés soient la propriété de cette personne physique ou morale, ou aient été achetés à crédit par elle, ou aient été mis à sa disposition en vertu d'un contrat de location longue durée ou de leasing, et soient conduits par la personne physique elle-même ou par un salarié de l'entreprise.*

Ils peuvent être soumis à l'obtention d'une autorisation ou d'un certificat délivré(e) par les autorités compétentes du pays où est effectué un tel transport, si ce dernier ne répond pas aux conditions définies au point 2.2.3 ci-après.

2.2 Régime applicable

2.2.1 Services réguliers

- 2.2.1.1 Les services réguliers et les services réguliers spécialisés tels qu'ils sont définis aux paragraphes 2.1.3 et 2.1.4 ci-dessus sont exécutés sous le couvert d'une autorisation de service régulier ou de service régulier spécialisé, selon le cas (ci-après dénommée "autorisation").
- 2.2.1.2 Les décisions concernant la demande relative à la création d'un service régulier, à un changement des conditions dans lesquelles un service est exploité, ou au renouvellement d'une autorisation devraient être prises par les autorités compétentes des pays concernés.
- 2.2.1.3 L'autorités compétente du pays auquel une demande est adressée devrait s'efforcer d'accorder ou refuser l'autorisation aussi rapidement que possible, compte tenu toutefois des vérifications nécessaires auxquelles l'autorité veut procéder.
- 2.2.1.4 Chaque autorisation doit préciser les points suivants (*Les informations signalées par (?) devront figurer en annexe de l'autorisation*):
- L'itinéraire du service, notamment les points de passage aux frontières, les points d'arrêts où des voyageurs sont pris en charge ou déposés et, en ce qui concerne les services réguliers spécialisés, la catégorie de personnes admises au transport et leur destination;
 - La période d'exploitation des services;
 - La fréquence des services;
 - Les horaires (?);
 - ***Le nom des opérateurs de transport impliqués dans les services réguliers (?);***
 - Les conditions particulières (le cas échéant) (?).
- 2.2.1.5 Les ***Etats*** devraient donner aux autorisations qu'ils accordent pour l'exploitation des services réguliers une durée de validité qui ne soit pas inférieure à trois ans ou, si leur législation ne leur permet pas de délivrer des autorisations valides pour une période autre qu'un an, examiner la possibilité d'agir de façon que les transporteurs soient assurés que leurs autorisations seront renouvelées au moins deux fois, étant entendu

que, quelle que soit la date d'expiration de l'autorisation, rien n'empêchera l'annulation d'une autorisation si les conditions auxquelles elle a été accordée ne sont pas remplies. Les dates de l'entrée en vigueur ou de l'expiration des autorisations quand elles sont délivrées par plus d'un pays devraient être harmonisées.

2.2.1.6 L'autorisation étant valide pour la partie du trajet comprise dans le territoire du pays qui la délivre, les *Etats* devraient, chaque fois que faire ce peut, conclure des arrangements bilatéraux ou multilatéraux prévoyant que les autorisations délivrées par les pays d'origine valent aussi pour les pays traversés en transit.

2.1.7. *Lorsque, dans le cadre d'un service régulier de transport de voyageurs, les autorités des pays de départ et de destination sont disposés à délivrer les autorisations nécessaires, les autorités des pays dont le territoire est traversé sans prise en charge ou dépose de passagers, devraient également, sur présentation d'une demande indiquant l'itinéraire, la fréquence et les horaires, accorder les autorisations de transit nécessaires.*

2.2.2 Services de navette

2.2.2.1 Les services de navette tels que définis au paragraphe 2.1.5 ci-dessus sont exécutés sous le couvert d'une autorisation de service de navette (ci-après dénommée "autorisation"). Un hébergement peut être requis comme condition pour la délivrance de l'autorisation.

2.2.2.2 Les demandes d'autorisations doivent être adressées aux autorités compétentes des pays sur le territoire desquels le transporteur a l'intention d'effectuer le transport.

2.2.2.3 L'autorité compétente recevant la demande devra accorder ou refuser l'autorisation si possible dans un délai de 30 jours.

2.2.2.4 Chaque autorisation précisera les points suivants (*Les informations signalées par (?) devront figurer en annexe de l'autorisation*):

- La forme du service de navette;
- L'itinéraire du service, notamment le lieu de départ, le lieu de destination et les points d'arrêt ainsi que les points de passage aux frontières;
- La durée de validité de l'autorisation;
- Les horaires (?);
- Le nombre et les dates des voyages (?);
- ***Le nom des opérateurs de transport impliqués dans les services de navette (?);***
- Le cas échéant les dérogations ***ou facilités*** accordées en vertu des dispositions des paragraphes 2.1.5 et 2.2.2.5 (?).

2.2.2.5 Les facilités suivantes seront également accordées:

- Il est permis au titulaire de l'autorisation d'admettre, **à titre exceptionnel**, au voyage retour une partie des voyageurs qui a effectué le voyage aller avec un autre groupe.
- Le titulaire d'une autorisation peut être autorisé à prendre des passagers lors du voyage aller (...) sur le territoire du pays de départ du service, et à déposer des passagers, lors du voyage retour, (...) sur le territoire du pays de destination du service. (...)
- Dans le cas de voyageurs en provenance de pays tiers groupés dans un aéroport à leur descente d'avion ou dans un port à leur descente d'un navire **et voyageant** sous contrat conclu avant leur arrivée dans le pays où s'effectue leur prise en charge, il est possible, **sous couvert d'une autorisation spéciale délivrée par les autorités des pays concernés**, de faire à vide le premier voyage aller et le dernier voyage retour de la série de navettes.

2.2.3 Services *internationaux* occasionnels

2.2.3.1 Circuits à portes fermées (voir par.2.1.6 ci-dessus)

(...) Aucune autorisation n'est requise sur le territoire d'un pays autre que celui dans lequel le véhicule est immatriculé [*INTERBUS= dans lequel le transporteur est établi*].

2.2.3.2 Services comportant le voyage aller en charge, le retour à vide (voir par.2.1.6)

(...) Aucune autorisation n'est requise sur le territoire d'un pays autre que celui dans lequel le véhicule est immatriculé. [*INTERBUS= dans lequel le transporteur est établi*].

2.2.3.3 Services comportant le voyage aller à vide et le voyage de retour en charge (voir par.2.1.6.1)

Aucune autorisation n'est requise dans aucun pays autre que celui dans lequel le véhicule est immatriculé [*INTERBUS= dans lequel le transporteur est établi*] **sous réserve que, pour le voyage de retour, tous les voyageurs soient chargés au même endroit et qu'une des conditions suivantes soit satisfaite** [*Formulation semblable à celle contenue dans INTERBUS*]:

- a) **les voyageurs** sont groupés sur le territoire d'un pays autre que celui où le véhicule est immatriculé [*INTERBUS= dans lequel le transporteur est établi*] **ou** que celui où **s'effectue leur prise en charge**, par contrats de transport conclus avant leur arrivée sur le territoire de ce dernier pays, et sont transportés sur le territoire du pays dans lequel le véhicule est immatriculé [*INTERBUS= dans lequel le transporteur est établi*];

b) *les voyageurs* ont été conduits précédemment par le même transporteur, dans les conditions prévues par les dispositions concernant les services *comportant le voyage aller en charge et le voyage de retour à vide* (par.2.1.6), sur le territoire du pays où ils sont repris en charge et sont transportés sur le territoire du pays dans lequel le véhicule est immatriculé [*INTERBUS= dans lequel le transporteur est établi*];

c) *les voyageurs* ont été invités à se rendre sur le territoire d'un autre pays, les frais du transport étant à la charge de la personne invitante. Les voyageurs doivent former un groupe homogène qui ne peut pas avoir été constitué uniquement en vue de ce voyage et qui est amené sur le territoire du pays où le véhicule est immatriculé [*INTERBUS= dans lequel le transporteur est établi*];

2.2.3.4 Autres services avec entrée à vide (voir par. 2.1.6.1)

Ces autres services peuvent être soumis à autorisation de transport sur le territoire du pays concerné dès lors qu'aucune des conditions prévues aux alinéas a), b) et c) du paragraphe 2.2.3.3 n'est remplie.

Section 3. - Transport de marchandises

3.1 Définitions

Aux fins de la présente *section*:

3.1.1 Par "*transporteur*", on entend toute personne physique ou morale qui transporte des marchandises par route, pour compte d'autrui ou pour compte propre, conformément aux lois et règlements nationaux du pays dans lequel il est établi.

3.1.2 Par "*transport de marchandises par route*", on entend un transport impliquant l'utilisation de véhicules pour le transport de marchandises par route, et par "*transport international de marchandises par route*", un transport d'un lieu de chargement situé dans un pays à un lieu de déchargement situé *dans le même pays lorsque le véhicule transite par un autre pays ou à un lieu de déchargement situé dans un autre pays que le véhicule transite ou non par des pays tiers.*

3.1.3 Par "*véhicule*", on entend un véhicule à moteur immatriculé dans un pays, ou un ensemble de véhicules dans lequel au moins le véhicule à moteur est immatriculé dans un pays, destiné au transport de marchandises. Un véhicule peut *soit* être la propriété d'un transporteur *soit* être mis à sa disposition par un contrat de louage ou de crédit-bail.

3.1.4 Par "*autorisation*", on entend un document autorisant l'utilisation d'un véhicule sur le territoire d'un pays donné dans le cadre du transport international de marchandises par route.

- 3.1.5 Par "*contingent*", on entend le nombre maximum d'autorisations disponibles permettant à des véhicules en provenance d'un pays de se rendre dans un autre pays pendant une période définie.
- 3.1.6 Par "*transit*", on entend le transport de marchandises par route à travers un pays qui n'est ni le pays de chargement ni celui de déchargement des marchandises.
- 3.1.7 Par "*cabotage*", on entend une **opération** de transport de marchandises par route chargées en un point d'un pays donné et déchargées dans un autre point du même pays par un véhicule immatriculé dans un autre pays.
- 3.1.8 Par "*trafic entre pays tiers*", on entend le transport de marchandises qui sont chargées dans un pays et déchargées dans un autre pays par un véhicule immatriculé dans un pays autre que celui où le transport commence ou se termine(...).
- 3.1.9 ***Par "transport pour compte propre" (cf. résolution CEMT) on entend le transport de marchandises qui sont la propriété de l'entreprise ou qui ont été vendues, achetées, louées, produites, extraites, transformées ou réparées par elle. Le but du transport doit être de transporter les marchandises en provenance ou à destination de l'entreprise ou de les déplacer soit dans l'entreprise, soit hors de l'entreprise pour ses besoins propres. Les véhicules à moteur utilisés pour de tels transports doivent être conduits par les salariés de l'entreprise et doivent être soit la propriété de l'entreprise, soit être mis à sa disposition en vertu d'un contrat de location ou de leasing. Le transport doit constituer une activité accessoire dans le cadre de l'ensemble des activités de l'entreprise.***

3.2 **Régime applicable**

- 3.2.1 Les *Etats* devraient envisager d'assouplir progressivement les restrictions imposées par le système d'autorisations.
- 3.2.2 Pour autant qu'il ne s'agisse pas d'une **opération** de cabotage tel que définie au paragraphe 3.1.7, (...) ***les types de transports internationaux de marchandises par route définis ci-après (cf. résolution CEMT) ne devraient pas, y compris lorsqu'ils sont en transit, être soumis à autorisation. Si toutefois c'était le cas, cette autorisation devrait être délivrée rapidement hors contingentement.***
- 1) ***Les transports de marchandises par des véhicules dont le Poids Total Autorisé en Charge PTAC), y compris celui des remorques, ne dépasse pas 6 tonnes ou dont la charge utile autorisée, y compris celle des remorques, ne dépasse pas 3.5 tonnes;***
 - 2) ***Les transports occasionnels de marchandises à destination ou en provenance des aéroports, en cas de déviation des services;***
 - 3) ***Les transports de véhicules endommagés ou à dépanner et les déplacements des véhicules de dépannage;***

- 4) *Les déplacements à vide d'un véhicule affecté au transport des marchandises et destiné à remplacer un véhicule mis hors d'usage à l'étranger ainsi que le retour du véhicule tombé en panne après réparation;*
- 5) *Les transports d'animaux vivants au moyen de véhicules construits ou aménagés spécialement d'une façon permanente pour assurer le transport d'animaux vivants et admis comme tels par les autorités compétentes des pays;*
- 6) *Les transports de pièces de rechange et de produits destinés à l'avitaillement des navires de mer et des avions;*
- 7) *Les transports d'articles nécessaires aux soins médicaux en cas de secours d'urgence, notamment en cas de catastrophes naturelles, et en cas d'aide humanitaire;*
- 8) *Les transports, à des fins non commerciales, d'objets et d'œuvres d'art destinés aux expositions et aux foires;*
- 9) *Les transports à des fins non commerciales de matériel, d'accessoires et d'animaux à destination ou en provenance de manifestations théâtrales, musicales, cinématographiques, sportives, de cirques, de foires ou de kermesses, ainsi que ceux destinés aux enregistrements radiophoniques, aux prises de vues cinématographiques ou à la télévision;*
- 10) *Les transports de marchandises pour compte propre;*
- 11) *Les transports funéraires;*
- 12) *Les transports postaux effectués dans le cadre d'un régime de service public;*

- 3.2.3 Le transport *effectué dans le cadre d'un* « trafic entre pays tiers » tel que défini au paragraphe 3.1.8 est admis, pour autant qu'il soit couvert par une autorisation spéciale délivrée par les autorités compétentes des pays concernés.
- 3.2.4 (...) Les opérations internationales de déménagement par route effectuées (...) par des transporteurs qui possèdent du personnel et du matériel spécialisés ne devraient pas être soumises à un contingentement (...). *Si une autorisation est requise*, celle-ci devrait être délivrée rapidement et sans restrictions quantitatives.
- 3.2.5 Le cabotage tel que défini au paragraphe 3.1.7 est en principe interdit; toutefois il peut être admis pour autant qu'il soit effectué sous couvert d'une autorisation spéciale délivrée par les autorités compétentes des pays concernés. Les *Etats* devraient considérer les conditions dans lesquelles pourrait être introduite une libéralisation progressive du cabotage.
- 3.2.6 Lorsque des transports internationaux sont effectués au moyen d'un train routier composé d'un tracteur et d'une remorque ou semi-remorque, aucune autorisation ne devrait être exigée pour la remorque et la semi-remorque *prises* séparément; dans ce cas, la nationalité du tracteur détermine la nationalité de l'ensemble du train routier.

- 3.2.7 Les *Etats* devraient, dans le cadre des accords sur le transport international des marchandises par route, continuer la pratique visant à déléguer au pays d'immatriculation du véhicule le pouvoir de délivrer pour leur compte des autorisations lorsqu'elles sont requises.

3.2.8 et 3.2.8.1 à 3.2.8.6 supprimés

Section 4 - Information

- 4.1 Les *pays* devraient communiquer au secrétariat de la CEE, pour distribution aux autres gouvernements, les informations sur tout changement intervenant dans leurs lois et règlements nationaux qui pourrait affecter le transport international de marchandises par route.
- 4.2 Les *pays* ou les organisations internationales responsables, selon le cas, devraient communiquer au secrétariat de la CEE, pour distribution aux autres *pays*, le texte des accords bilatéraux ou multilatéraux concernant les transports routiers conclus entre eux.
- 4.3 Les administrations nationales compétentes devraient, en temps utile, mettre à la disposition des organisations professionnelles intéressées les informations pertinentes concernant la documentation et les procédures requises des opérateurs qui s'occupent de transports routiers internationaux, en demandant à ces organisations de s'assurer que leurs membres sont pleinement informés de la nécessité d'établir une documentation complète et précise et de se conformer aux règlements et aux procédures.

CHAPITRE II. QUESTIONS RELATIVES AUX VÉHICULES ROUTIERS

Section 1 - Assurance

Les *Etats* devraient demander et faciliter la conclusions d'accords s'inspirant des principes énoncés à l'annexe 1 par les assureurs qui couvrent les risques de responsabilité civile des automobilistes entrant dans les pays où l'assurance contre ces risques est obligatoire.

Section 2 - Certificats d'immatriculation des véhicules pris en location

1. Afin de faciliter le transport international par routes des véhicules de transport de voyageurs et de marchandises, les Etats devraient permettre, comme indiqué à l'annexe 2, la délivrance d'extraits ou de copies certifiées conformes des certificats d'immatriculation des véhicules pris en location longue durée ou en crédit-bail utilisés dans le cadre du transport international.

2. Dans le même but, les Etats devraient accepter, en remplacement du certificat d'immatriculation original, les extraits, copies ou photocopies délivrés, selon les critères définis à l'annexe 2, à des véhicules pris en location longue durée ou en crédit-bail, immatriculés à l'étranger.

[ex Annexe 1 (MODÈLE DE FORMULAIRE D'AUTORISATION) supprimée]

Annexe I

Le système de la carte internationale d'assurance automobile ("Système de la carte verte")

1. Dans chaque pays, le gouvernement reconnaît officiellement à une seule et même organisation, créée par les assureurs agréés, la qualité de bureau national d'assurance. Seuls les assureurs ayant obtenu l'agrément pour exercer l'assurance de responsabilité civile automobile au tiers peuvent être membres du bureau d'un pays et donc être habilités à émettre les certificats d'assurance visés à l'article 3 ci-dessous. Tous ces assureurs sont obligatoirement membres du bureau et participent à son financement afin de lui donner les moyens de faire face à ses obligations financières.
2. Les bureaux, établis conformément au paragraphe 1 ci-dessus, adhèrent et apportent leur appui à l'organisme international appelé "Conseil des bureaux". Le Conseil des bureaux est l'organe d'administration du Système de la carte internationale d'assurance automobile, ("Système de la carte verte"), placé sous l'égide du Groupe de travail des transports routiers de la Commission économique pour l'Europe. Le Conseil fournit des moyens pour l'administration des accords entre les bureaux et pour l'examen des questions présentant un intérêt commun pour les bureaux participants.
3. Le bureau fournit aux assureurs qui sont ses membres des certificats d'assurance (carte internationale d'assurance automobile ou carte verte), valables dans un ou plusieurs pays, ou les autorise à imprimer leurs propres certificats et à les délivrer à leurs assurés pour tout véhicule automobile assuré par eux au tiers. Dans tous les cas, ces certificats doivent être établis conformément à l'un des modèles figurant aux appendices 1 à 4 de la présente annexe.
4. Une carte verte valable pour le ou les pays visité(s) atteste l'existence d'une assurance au tiers, dans l'éventualité d'un accident de la circulation provoqué par un automobiliste de passage. Cette assurance est obligatoire.
5. L'acceptation d'une carte verte par l'assuré habilite le bureau, sous l'autorité duquel elle a été délivrée et le bureau de tout pays auquel ce pouvoir est délégué, à recevoir les notifications d'ordre juridique concernant toute demande d'indemnisation recevable.
6. Lorsqu'une demande d'indemnisation vise un détenteur de carte verte, le bureau du pays où l'accident a eu lieu, habilité conformément au paragraphe 5 ci-dessus, reçoit les notifications d'ordre juridique contre ce détenteur. Le bureau traite et, le cas échéant, règle la demande d'indemnisation pour le compte du bureau qui a délivré la carte verte.
7. Toutefois, dans la mesure où la loi le permet, des accords sont conclus entre les bureaux afin de permettre à un assureur habilité à exercer son activité dans le pays où l'accident a eu lieu de traiter lui-même les demandes d'indemnisation à l'encontre de ses propres assurés.
8. Si la demande lui en est faite, le bureau du pays où l'accident a eu lieu tient compte, lorsqu'il traite une demande d'indemnisation, des conditions et des restrictions prévues dans

la police d'assurance, dans la mesure où elles sont compatibles avec la loi sur l'obligation d'assurance au tiers en vigueur dans ce pays.

9. Les accords entre bureaux prévoient le remboursement intégral des indemnités payées ainsi que le paiement des frais et honoraires convenus.

10. Chaque fois que possible, les gouvernements participants s'efforcent de supprimer l'obligation de présenter la carte verte à leurs frontières en faisant conclure par leurs bureaux respectifs des accords à cette fin. La Convention multilatérale de garantie ou toute convention que le Conseil des bureaux lui substituerait ou encore d'autres conventions similaires conclues bilatéralement entre les bureaux en sont autant d'exemples.

11. Dans chaque pays dont le gouvernement aura adopté la présente Recommandation, les cartes vertes établies conformément à l'un des modèles visés au paragraphe 3 ci-dessus auront, sans autre formalité ou frais, valeur de preuve d'une assurance conforme à la loi de ce pays sur l'obligation de s'assurer au tiers, en ce qui concerne les véhicules pour lesquels ces cartes vertes auront été émises.

12. Les personnes entrant avec un véhicule automobile, sans toutefois être détentrices d'une carte verte valable du type prévu, dans un pays où l'assurance est obligatoire ou dans un pays dont le bureau n'est pas signataire de la Convention multilatérale de garantie (ou de toute convention que le Conseil des bureaux lui substituerait, ou encore de toute autre convention similaire conclue entre ce bureau et le bureau du pays d'"origine" du véhicule), peuvent être tenues de :

- ?? souscrire une assurance frontière ou, dans la mesure où la loi de ce pays le permet,
- ?? souscrire la police d'assurance automobile normale pour ce pays, ou
- ?? verser une contribution à un système de garantie en faveur des victimes d'accident.

13. Dans les pays où l'assurance n'est pas obligatoire pour la catégorie à laquelle appartient le véhicule de l'automobiliste de passage, il n'est pas exigé de document prouvant qu'une assurance a été contractée.

14. La carte verte doit être conforme par sa couleur, son contenu et sa présentation aux modèles visés au paragraphe 3 ci-dessus. Ses dimensions peuvent varier, sans que son format en soit modifié ni que ses dimensions hors tout excèdent le format A4. La carte verte doit être établie dans la langue du bureau d'émission et son titre doit dans tous les cas être libellé en anglais et en français. Tous les renseignements figurant sur la carte verte doivent être écrits en lettres de l'alphabet latin avec possibilité, si on le souhaite, de les indiquer aussi dans un autre alphabet.

15. Les gouvernements des autres pays où l'obligation d'assurance automobile au tiers est en vigueur et qui ont l'intention d'adopter la présente Recommandation doivent notifier au secrétariat du Groupe de travail ce qui suit :

- ?? les assureurs automobile agréés ont créé ou se proposent de créer un bureau habilité à émettre des cartes vertes en faveur de leurs assurés se rendant à l'étranger,
- ?? le bureau des cartes vertes est ou sera en mesure de gérer les demandes d'indemnisation pour sinistres couverts par les cartes vertes délivrées aux automobilistes de passage,

- ?? le bureau des cartes vertes a les moyens de faire face à ses obligations financières,
- ?? ils acceptent d'admettre les cartes vertes comme preuve que les automobilistes de passage sont assurés dans les limites requises par la loi sur l'obligation d'assurance automobile au tiers en vigueur dans leur pays.

16. Il résulte de l'adoption de la présente Recommandation que les gouvernements ne doivent pas faire obstacle au transfert des devises nécessaires à l'exécution des obligations internationales encourues en vertu des conventions du Système de la carte verte. Les gouvernements notifient, par écrit, leur engagement à cet égard à la Commission économique pour l'Europe.

17. Le secrétariat communique aux gouvernements de tous les pays intéressés ainsi qu'au Conseil des bureaux, dans les délais les plus brefs, les notifications qui lui parviennent conformément aux paragraphes 15 et 16 ci-dessus.

18. Toute modification du Système de la carte verte ou du format de celle-ci qu'un gouvernement participant ou le Conseil des bureaux jugerait nécessaire à la lumière de l'expérience acquise doit être signalée au secrétariat. Le secrétariat soumet les propositions de modification au Groupe de travail pour décision.

APPENDICES 1 à 4

Modèles de la carte internationale d'assurance automobile (carte verte)

Appendice

- | | | |
|----|-----------|------------------------------------|
| 1. | Page 1.1: | Format vertical, anglais, recto |
| | Page 1.2: | Format vertical, anglais, verso |
| 2. | Page 2.1: | Format vertical, français, recto |
| | Page 2.2: | Format vertical, français, verso |
| 3. | Page 3.1: | Format horizontal, anglais, recto |
| | Page 3.2: | Format horizontal, anglais, verso |
| 4. | Page 4.1: | Format horizontal, français, recto |
| | Page 4.2: | Format horizontal, français, verso |

Annexe 2**CERTIFICATS D'IMMATRICULATION DES VÉHICULES PRIS EN LOCATION**

[ex Partie 1 (Immatriculation temporaire) supprimée]

Les pays où la remise aux locataires des certificats d'immatriculation des véhicules en location de transport de voyageurs et de marchandises entraînerait des difficultés devraient prendre les mesures nécessaires pour que des extraits ou des copies du certificat d'immatriculation, contenant au moins toutes les mentions exigées par le paragraphe 1 de l'article 35 de la Convention de 1968 sur la circulation routière, puissent être émis par **les autorités compétentes de ces pays (...)** ou par une association **qu'elles auraient habilitée à cet effet (...)**, étant entendu que:

- Si elles le désirent, **les autorités compétentes** pourront, au lieu de délivrer ou de faire délivrer des copies proprement dites ou des extraits, certifier conforme à l'original, une photocopie du certificat d'immatriculation (...) **ou habiliter une association à cet effet;**
- Il appartient à l'autorité qui délivre l'extrait ou la copie ou certifie conforme la photocopie d'exiger ou non le dépôt de l'original du certificat d'immatriculation;
- Les extraits, copies ou photocopies porteront la mention "Véhicule en location. Extrait (ou copie ou photocopie) du certificat d'immatriculation établi (e) pour être utilisé(e) par le locataire".

Annexe 3

LISTE DES INSTRUMENTS INTERNATIONAUX CONCLUS SOUS LES AUSPICES
DE LA CEE POUR FACILITER LE TRANSPORT INTERNATIONAL PAR ROUTE
EN EUROPE DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES

Transport de voyageurs

Convention relative au contrat de transport international de voyageurs et de bagages par route (CMR), en date du 1er mars 1973

Protocole à la Convention relative au contrat de transport international de voyageurs et de bagages par route (CVR), en date du 5 juillet 1978

Transport de marchandises

Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR), en date du 19 mai 1956

Protocole à la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR), en date du 5 juillet 1978

Transport de marchandises dangereuses

Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR), en date du 30 septembre 1957

Protocole portant amendement des articles 1 a), 14 1) et 14 3) de l'Accord européen du 30 septembre 1957 relatif au transport international de marchandises dangereuses par route (ADR), en date du 28 octobre 1993

Convention sur la responsabilité civile pour les dommages causés au cours du transport de marchandises dangereuses par route, rail et bateaux de navigation intérieure (CRTD), en date du 10 octobre 1989

Transport de denrées périssables

Accord relatif aux transports internationaux de denrées périssables et aux engins spéciaux à utiliser pour ces transports (ATP), en date du 1er septembre 1970

Trafic routier et réglementation liée au transport

Convention sur la circulation routière, en date du 19 septembre 1949

Convention sur la circulation routière, en date du 8 novembre 1968

Protocole relatif à la signalisation routière, en date du 19 septembre 1949

Convention sur la signalisation routière, en date du 8 novembre 1968

Accord européen complétant la Convention sur la circulation routière (1968), en date du 1^{er} mai 1971

Accord européen complétant la Convention sur la signalisation routière (1968), en date du 1^{er} mai 1971

Accord européen relatif aux marques routières, en date du décembre 1957

Protocole sur les marques routières, additionnelles à l'Accord européen complétant la Convention sur la signalisation routière, en date du 1^{er} mars 1973

Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR), en date du 1^{er} juillet 1970

Accord sur les exigences minimales pour la délivrance et la validité du permis de conduire (APC), en date du 1^{er} avril 1975

Infrastructures de transport

Accord européen sur les grandes routes de trafic international (AGR), en date du 15 novembre 1975

Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC), en date du 1^{er} février 1991

Protocole à l'Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC) concernant le transport combiné par voie navigable, en date du 17 janvier 1997

Véhicules routiers

Accord concernant l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables aux véhicules à roues, aux équipements et aux pièces susceptibles d'être montés ou utilisés sur un véhicule à roues et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces prescriptions, en date du 20 mars 1958

Accord concernant l'adoption de conditions uniformes applicables au contrôle technique périodique des véhicules à roues et à la reconnaissance réciproque des contrôles, en date du 13 novembre 1997

Accord concernant l'établissement de règlements techniquement applicables aux véhicules à roues, ainsi qu'aux équipements et pièces qui peuvent être montés et/ou utilisés sur les véhicules à roues, en date du 25 juin 1998

Douanes

(...)

(...)

Convention douanière relative à l'importation temporaire des véhicules routiers commerciaux, en date du 18 mai 1956

Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert des carnets TIR, en date du 15 janvier 1959, et sa version révisée en date du 14 novembre 1975

Convention internationale sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières, en date du 21 octobre 1982

Convention européenne relative au régime douanier des palettes utilisées dans les transports internationaux, en date du 9 décembre 1960

Convention relative au régime douanier des conteneurs utilisés en transport international dans le cadre d'un pool (Convention Pool), en date du 21 janvier 1994

(...)

(...)

Régime fiscal des véhicules

(...)

(...)

(...)
