



**Conseil
Economique et
Social**

Distr.
GENERALE

TRANS/SC.1/2002/4
29 juillet 2002

Original : FRANÇAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail des transports routiers
(Quatre-vingt-seizième session, 7-10 octobre 2002,
Session spéciale du 7 octobre)

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

**Projet de Résolution d'ensemble révisée sur la facilitation
des transports routiers internationaux (R.E.4)**

Texte consolidé présenté par le secrétariat

Lors de sa quatre-vingt-quinzième session, le Groupe de travail SC.1 n'avait pu procéder à un examen approfondi du projet de résolution issu de la réunion du groupe de travail spécial sur la révision de la R.E.4 (TRANS/SC.1/2001/5). Suite aux nombreux avis émis, le Groupe de travail avait demandé au secrétariat d'adresser un courrier aux pays membres de la CEE les invitant à faire part, par écrit, de leurs commentaires accompagnés de propositions concrètes de rédaction sur les paragraphes qu'ils souhaiteraient voir modifier et a invité le secrétariat à préparer une version corrigée du projet prenant en compte les réponses reçues. Le Groupe de travail avait toutefois indiqué qu'il n'avait pas l'intention de convoquer une troisième fois le Groupe spécial pour réexaminer le projet et que son objectif était d'adopter cette Résolution R.E.4 révisée lors de sa quatre-vingt-seizième session de manière à la présenter à l'approbation du CTI en 2003. À cette fin, le Comité des transports a approuvé la tenue, la veille de la session du SC.1, d'une journée spéciale dédiée à cet examen.

Sur la base des 9 réponses reçues (Autriche, Allemagne, France, Grande-Bretagne, Lituanie, Norvège, Pologne, Suisse et Turquie), le secrétariat a préparé le texte ci-après mettant en exergue les propositions et commentaires formulés. Ceux-ci apparaissent en italiques. Il est signalé que la Norvège et la Turquie ont donné leur accord à l'ensemble du projet contenu dans le document TRANS/SC.1/2001/5. Par ailleurs, la Lituanie propose d'inclure les points principaux d'organisation du transport combiné qui est indispensable pour assurer le suivi de la facilitation du transport international.

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

Projet corrigé incorporant les propositions et commentaires des pays
Ces propositions et commentaires apparaissent en italiques

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 [...], est entré en vigueur le..... *vis-à-vis des premières parties qui l'ont ratifié (proposition du secrétariat).*

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 États 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 États d'appliquer une réglementation qui soit conforme aux recommandations de la présente Résolution d'ensemble,

Recommande aux États, 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 États de promouvoir une approche multimodale du transport [favorisant l'environnement] *afin de limiter les nuisances ou de respecter l'environnement (proposition de la France)*.

* * *

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, sans préjudice des engagements internationaux pris, être appliqués conformément aux dispositions suivantes:

Autriche (observations): *rejette ce point dans la mesure où il introduirait les principes des points 3.2 - 3.2.7)*

- 1.2.1.1 Les États 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.

Autriche (observations): *rejette ce point dans la mesure où la question de discrimination et de non-discrimination dans l'UE ne peut être résolue individuellement par chacun des pays et qu'elle est sujette à la législation communautaire. Toutefois, si le terme «particulièrement» était supprimé, le texte pourrait être acceptable étant donné qu'il ne se rapporterait alors qu'aux «dispositions fiscales, contrôles et sanctions»*

- 1.2.1.2 Lorsqu'un État 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] **dans lesquels (proposition de la France)** des facilités ont été accordées pour leurs transporteurs.

- 1.2.1.3 Les États 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 États 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.

Autriche (observations): *les points 1.2.1.5–1.2.1.16 relatifs aux passages des frontières et questions douanières sont en général problématiques et l'Autriche doit émettre une réserve générale étant donné que certains de ces points touchent les compétences de plusieurs ministères et autorités concernés et aussi les activités d'organisations internationales. L'Autriche ne peut promettre d'une manière générale d'être en mesure de mettre en œuvre toutes les dispositions stipulées. Certaines questions sont également sujettes à d'autres activités à venir de la CEE et non encore finalisées, c'est-à-dire les questions douanières, les visas et les sujets concernant les passages aux frontières (Convention internationale sur l'harmonisation du contrôle aux frontières des marchandises de 1982, nouvelle annexe 8).*

- 1.2.1.5 Afin de limiter les temps d'attente, les formalités et les contrôles aux frontières, les États 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 États de toute nouvelle exigence en matière de contrôle aux frontières.

Lituanie (*proposition d'ajout d'un nouveau sous-point*):

« - d'établir un temps limite maximum pour l'accomplissement aux frontières des procédures de contrôle par les douanes et autres institutions de contrôle ».

- 1.2.1.6 Les États 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.

Allemagne (*commentaires*): *Tant que des recommandations concrètes sur la manière dont les procédures de délivrance des visas devraient être effectuées seront évoquées sous ce point, elles ne pourront être approuvées. Les procédures concernant les visas sont effectuées dans le strict respect des règlements en matière de travail et de résidence de l'Etat concerné et exigent ainsi une connaissance approfondie de ces domaines. Les ministères des Transports n'ont pas toujours cette connaissance. De plus, le Comité des transports intérieurs - au même titre que la CEMT - n'est pas l'organe approprié pour traiter de ces questions.*

France (*proposition*): *«Les États pourraient mettre à l'étude un aménagement spécifique tendant à rendre plus facile et plus rapide la délivrance des visas pour les conducteurs routiers professionnels. Les premières étapes de cet aménagement pourraient 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 donnée. La possibilité pour les associations de transport reconnues de présenter les demandes de visas pour les conducteurs professionnels pourrait également être étudiée.»*

Royaume-Uni: *Emet une réserve sur les propositions concernant la facilitation des procédures de visas pour les conducteurs professionnels. Ceci est une réponse intérimaire sujette à évolution en fonction des consultations ultérieures menées au plan national...*

Suisse (*Proposition*): *il serait préférable de remplacer le texte par celui figurant dans le document CEMT/CM(98)9 Final et commençant par **Recommande...***

- 1.2.1.7 Des péages 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 un pays pour la construction, l'entretien **et le développement** (*Ajout proposé par le secrétariat*) de ses routes y inclus leur impact sur l'environnement.

Secrétariat (proposition): *Afin de rapprocher davantage ces dispositions du contexte communautaire, le secrétariat suggère de compléter cet alinéa par la formulation suivante inspirée de la directive précitée: «Ces péages et droits d'usage ne devraient être perçus que pour les catégories de routes les plus élevées du point de vue technique (autoroutes, routes à chaussées séparées ayant des caractéristiques similaires ou, à défaut, des routes utilisées pour le transport international et interrégional de marchandises (type routes «E»)) 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».*

«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 visées au premier alinéa et situées sur le territoire du pays où ce droit est exigé.». Le droit d'usage peut être matérialisé sous la forme d'une vignette. **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 secrétariat propose d'insérer cette phrase à la fin de cet alinéa plutôt qu'à la fin du premier alinéa et de la compléter par les dispositions suivantes reprises de la directive communautaire: «Ses taux doivent être différenciés en fonction des coûts engendrés par les véhicules routiers. Les États peuvent prévoir que les véhicules immatriculés sur leur territoire sont soumis au droit d'usage pour l'utilisation de l'ensemble de leur réseau routier».)**

Secrétariat (proposition d'ajout):

«Le péage» est le paiement d'une somme déterminée pour l'exécution, par un véhicule, d'un parcours situé entre deux points d'une des infrastructures visées au premier alinéa ci-dessus. Cette somme est basée sur la distance parcourue et sur le type de véhicule. Les péages moyens pondérés devraient être liés aux coûts de construction, d'exploitation et de développement du réseau d'infrastructure concerné» (Définition reprise de la directive 1999/62/CE et proposée par le secrétariat).

Allemagne (observations): *La définition des infrastructures routières soumises à des droits devrait être donnée en premier dans la mesure où cela s'applique tant aux droits d'usage qu'aux péages. Il ne paraît pas satisfaisant de passer d'aspects techniques aux aspects transport au niveau de la définition. Cela serait plus clair si les États qui n'ont pas d'autoroutes ou de réseaux similaires étaient autorisés à percevoir des droits sur les routes qui correspondent au plus haut standard technique du pays.*

Une distinction plus précise devrait être faite entre droits d'usage et péages:

- *Conformément à la directive 1999/62/CE, les droits d'usage devraient être liés à la période d'utilisation des routes concernées. Dans un souci de parvenir à une harmonisation, des taux maximums devraient être déterminés.*
- *Conformément également à cette directive, les dépenses de construction, d'exploitation et de développement de routes à péage (droits liés à la distance) sont incluses dans les coûts dits d'infrastructure mais non les coûts liés aux effets sur l'environnement. A moins d'avoir un modèle fiable pour quantifier les effets sur l'environnement, ceux-ci ne devraient pas faire partie des coûts d'infrastructure).*

Suisse (observations): *La directive communautaire sur les péages et droits d'usage est en phase de modification. Une fiscalité routière basée sur des kilomètres parcourus et les types d'émission des véhicules pourrait être discutée (cf. Livre blanc) et est déjà en phase de concrétisation dans certains États membres (Allemagne). Aussi, conviendrait-il d'y faire référence dans le paragraphe 1.*

Le paragraphe 2 ne correspond pas au système de taxation suisse (la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP) étant appliquée sur l'ensemble du territoire). La Suisse émet donc une réserve.

- 1.2.1.8 Chaque État 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.
- 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 les 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.

Suisse (observations): *la deuxième phrase prête à confusion dans la mesure où elle prévoit l'exonération de droits de transit ou de taxes. Or, tout trafic en Suisse est soumis au droit d'usage représenté par la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP). S'agit-il ici de droit de transit douanier?*

Ex 1.2.1.12.1 et 1.2.1.12.2 supprimés

- 1.2.1.12 Les États 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 États 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 État 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 *États* 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 d'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 *États* 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. *Accord 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. *Accord 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. *Accord 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 *États* 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. *Accord 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 États 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 États 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.

2.2.1.7. 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 [**Lituanie (proposition)**: « dans lequel le transporteur est établi» (Accord INTERBUS)].

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 [**Lituanie (proposition)**: « dans lequel le transporteur est établi» (Accord INTERBUS)].

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 [**Lituanie (proposition)**: « dans lequel le transporteur est établi» (Accord INTERBUS)] 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 l'Accord INTERBUS]:

- a) les voyageurs sont groupés sur le territoire d'un pays autre que celui où le véhicule est immatriculé [**Lituanie (proposition)**: « dans lequel le transporteur est établi» (Accord INTERBUS)] 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 [**Lituanie (proposition)**: « dans lequel le transporteur est établi» (Accord INTERBUS)];
- 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 [**Lituanie (proposition)**: « dans lequel le transporteur est établi» (Accord INTERBUS)];
- 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 [**Lituanie (proposition)**: « dans lequel le transporteur est établi» (Accord INTERBUS)];

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

Autriche (*observations*): **Points 3.1 –3.1.9:** *l'Autriche voudrait indiquer que c'est essentiel d'harmoniser- si besoin est- ces définitions avec les définitions respectives de l'UE et de la CEMT.*

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 États devraient envisager d'assouplir progressivement les restrictions imposées par le système d'autorisations.

Autriche (observations): *rejette ce point. L'Autriche ne peut promettre d'une manière générale «d'assouplir progressivement les restrictions imposées par le système d'autorisations» dans la mesure où ce n'est pas lié seulement à la législation autrichienne mais doit aussi être examiné dans le contexte d'autres organisations, principalement l'UE et la CEMT.*

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;

Suisse (Réserve) : *La Suisse a une législation particulière sur le transport d'animaux ongulés.*

- 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, sportives, cinématographiques, 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;

Autriche (observations): *rejette ce point 3.2.2 pour les mêmes raisons que celles sous 3.2.1. Cela concerne spécialement les points 1, 5, 10 et 12 ci-dessus.*

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.

Pologne (proposition d'ajout): *« Les États pourraient adopter, dans le cadre des accords sur le transport routier, des dispositions plus libérales réglementant le trafic entre pays tiers ».*

Autriche (observations): *rejette les points 3.2.2 – 3.2.7 (autorisations), dans la mesure où ces points sont contraires à nos objectifs en politique des transports qui visent à atteindre un système de transport durable en limitant la croissance du transport routier de marchandises via une politique favorisant les modes de transport favorables à l'environnement.*

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 États 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.

Allemagne (commentaires): *Les exigences sous le point 3.2.6 sont problématiques parce que, conformément à la Convention de Vienne de 1968, les conditions d'immatriculation et de marquage des véhicules doivent être remplies séparément; cependant, une préoccupation identique ne serait guère prise en compte du point de vue des règles sur l'immatriculation.)*

- 3.2.7 Les États 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 États devraient communiquer au secrétariat de la CEE, pour distribution aux autres pays, 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 États 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 États 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 États 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 États 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.

Allemagne (commentaires): *Il n'y a pas d'objection au regard de la législation sur l'immatriculation au fait que, pour des buts d'assurance, il puisse être présenté des extraits ou des copies certifiées conformes des documents d'immatriculation.*

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

Annexe 1

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.

Allemagne (commentaires): *ces propositions sont-elle supposées signifier que dans le futur il y aura des dispositions spéciales pour les véhicules loués, c'est-à-dire que la Convention de Vienne de 1968, en particulier son article 35(1) ne sera pas appliqué ? Cette convention internationale sera et peut-elle être changée à cet égard ? En application de l'article 10 de la réglementation allemande sur la circulation internationale des véhicules à moteur, le conducteur doit toujours être en possession du ou des certificat(s) d'immatriculation correspondant au véhicule et éventuellement à la remorque. Des copies ou des extraits ne répondent pas à cette exigence. Des exceptions qui privilégieraient des véhicules loués remettraient totalement en question la réglementation allemande).*

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
