



**Conseil Économique
et Social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/SC.1/373
10 décembre 2003

Original : FRANÇAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail des transports routiers

(Quatre-vingt-dix-septième session, 27-30 octobre 2003)

**RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL DES TRANSPORTS ROUTIERS
SUR SA QUATRE-VINGT-DIX-SEPTIÈME SESSION**

PARTICIPATION

1. Le Groupe de travail des transports routiers a tenu sa quatre-vingt-dix septième session à Genève, du 27 au 30 octobre 2003. Y ont participé des représentants des États membres de la CEE suivants: Andorre, Allemagne, Biélorussie, Bulgarie, Croatie, Espagne, Fédération de Russie, Finlande, France, Hongrie, Lettonie, Lituanie, Pays-Bas, Norvège, Pologne, Portugal, République slovaque, Roumanie, Royaume-Uni, Suède, Suisse, Turquie.

Ont également été représentées la Commission européenne, ainsi que :

- les organisations intergouvernementales suivantes: Conférence européenne des ministres des transports (CEMT), Bureau international du travail (BIT), Projet d'autoroute transeuropéenne Nord-Sud (TEM) et la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED).

- les organisations non-gouvernementales suivantes : Conseil des bureaux du système de la Carte verte, l'Union internationale des transports routiers (IRU).

Ont également participé, en tant qu'invités à la journée spéciale du 27 octobre, des représentants d'associations nationales de transporteurs et de sociétés.

OUVERTURE DE LA SESSION

2. Cette réunion a comporté deux parties : la première (journée du 27 octobre) a été entièrement consacrée à la présentation du tachygraphe digital et des implications pour les États membres de l'AETR de l'introduction de ce dispositif dans l'Accord, la deuxième (du 28 au 30 octobre), a été consacrée aux travaux proprement dits du SC.1. Elle s'est déroulée sous la présidence de M. J. Alaluusua (Finlande).

SESSION SPECIALE SUR LE TACHYGRAPHE DIGITAL (AETR)

(Documents : 2 documents informels préparés pour la session)

3. À sa soixante-cinquième session (18-20 février 2003), le Comité des transports intérieurs, vu les préoccupations exprimées par certaines délégations concernant les difficultés que risquent de rencontrer entre autres les services de contrôle des pays n'appartenant pas à l'Union européenne (UE) lorsqu'ils seront amenés à contrôler dès 2004 les véhicules de l'UE équipés d'un tachygraphe numérique, a appuyé, sur le principe, la proposition du SC.1 d'organiser une nouvelle journée d'information du type de celle qui s'était tenue en octobre 2001.

4. Tel a été l'objet de la journée d'information tenue le 27 octobre, veille de l'ouverture de la session du SC.1 proprement dite, et à laquelle ont participé de nombreux délégués. Cette réunion, présidée par le secrétariat, s'est déroulée avec le support technique d'experts de la Commission européenne, de la France, du Royaume-Uni et de la Suède sur la base du programme établi spécialement pour cette journée, contenu dans un document informel. Le SC.1 a remercié vivement l'Administration routière suédoise qui, grâce à son soutien financier, a permis la présence de Thierry Granturco, consultant à Avocat, Granturco and Associates, et spécialiste du tachygraphe numérique. En introduction, les délégués ont été informés par le représentant de la Commission européenne des derniers développements concernant la mise en application du tachygraphe digital dans l'UE. Au cours de cette présentation, ont été évoqués de manière détaillée tous les aspects liés à l'introduction du tachygraphe digital, à savoir : l'homologation de l'appareil de contrôle et des cartes, la mise en service du tachygraphe digital, la délivrance des cartes, l'utilisation du tachygraphe digital et des cartes (accès aux données et contrôles) et l'entretien du tachygraphe digital.

ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR *(Point 1 de l'ordre du jour)*

(Document : TRANS/SC.1/372)

5. L'ordre du jour provisoire établi par le secrétariat a été adopté sans modifications.

ADOPTION DU RAPPORT *(Point 2 de l'ordre du jour)*

(Documents : TRANS/SC.1/371 et TRANS/SC.1/371/Add.1)

6. Les documents précités de la quatre-vingt-seizième session ont été adoptés sans modifications.

ACTIVITÉS DES ORGANES DE LA CEE ET DES ORGANISATIONS INTERNATIONALES PRÉSENTANT UN INTÉRÊT POUR LE GROUPE DE TRAVAIL

(Point 3 de l'ordre du jour)

a) Comité des transports intérieurs et organes subsidiaires

(Documents : ECE/TRANS/152; TRANS/SC.1/369)

7. Le Groupe de travail a été informé que le Comité des transports intérieurs, lors de sa soixante-cinquième session, avait approuvé le rapport du SC.1 (ECE/TRANS/152, par. 40).

8. Le Groupe de travail a été informé par le secrétariat des décisions prises par le CTI notamment celles entérinant les propositions du SC.1 de tenir une nouvelle réunion spéciale sur

l'application de l'AGR ainsi qu'une journée spéciale d'information sur le tachygraphe digital. Concernant la réunion AGR, le secrétariat a déploré la très faible participation des délégués qui est non seulement préjudiciable à la poursuite des travaux mais aussi risque de remettre en cause à l'avenir la tenue de telles réunions avec interprétation. Le secrétariat a également signalé que le CTI avait insisté pour que le SC.1 termine, lors de sa 97^{ème} session, ses travaux sur la révision de la R.E.4 avec incorporation des dispositions sur l'accès à la profession (ECE/TRANS/152, par. 41 à 50).

b) Organisations internationales

9. La représentante de la CEMT a informé le Groupe de travail des résultats du Conseil des ministres de Bruxelles de mai 2003 qui a célébré également le 50^{ème} anniversaire de la création de la CEMT. Elle a signalé que les transports routiers avaient fait l'objet de l'adoption de deux Résolutions, l'une destinée à améliorer la gestion du système de contingent d'autorisations multilatérales CEMT, l'autre concernant l'établissement d'un système d'observation de la mise en oeuvre des réglementations sur les temps de conduite et de repos. Elle a souligné que la CEMT, dans de nombreux domaines touchant le transport routier, assurait un relais entre les pays de l'UE et les pays hors UE.

10. Le représentant de l'Union internationale des transports routiers (IRU) a informé le Groupe de travail des travaux menés par son organisation au cours de l'année 2003 qui ont porté notamment sur la recherche des meilleures pratiques industrielles possibles, lesquelles vont être prochainement synthétisées dans une publication, ainsi que sur les aspects liés à la facilitation du transport routier aux frontières. Il a d'autre part indiqué que la deuxième conférence Euro-Asie sur le transport routier, tenue à Téhéran les 6 et 7 octobre 2003, avait mis l'accent sur la promotion du transport routier sur la route de la Soie et dans le corridor de transports eurasiens, notamment par le biais de la création d'un réseau d'infrastructure routière acceptable et sûr pour le trafic international. Enfin, il a signalé la tenue à Courtrai (Belgique) le 17 octobre 2003 du deuxième forum sur la sécurité des autobus et autocars.

MISE EN ŒUVRE DE L'ACCORD AETR (Point 4 de l'ordre du jour)

(Documents : TRANS/SC.1/371/Add.1, TRANS/SC.1/2003/2 et documents informels n°3 et 6 de la session)

11. Le Groupe de travail a été informé que la proposition d'amendement à l'article 12 de l'AETR concernant les procédures de contrôle, communiquée aux Parties contractantes le 27 mai 2003 par le biais de la notification dépositaire C.N.512.2003.TREATIES-1, sera considérée comme adoptée définitivement le 27 novembre 2003 et entrera en vigueur trois mois plus tard.

12. Le Groupe de travail a examiné les amendements visant à clarifier la situation des véhicules immatriculés dans des pays non membres de l'Union européenne et équipés d'un tachygraphe numérique avant l'entrée en vigueur des dispositions relatives au tachygraphe numérique dans l'AETR (en 2008 ou 2009 environ), présentés par la France dans le document TRANS/SC.1/2003/2, par la Commission européenne, la France et le Royaume-Uni dans le document informel n° 3 et par la Commission européenne dans un document établi lors de la réunion sur l'article 14 de l'annexe à l'AETR.

13. Le Groupe de travail a adopté les nouveaux amendements concernant l'article 13 de l'Accord et l'article 14 de l'annexe à l'Accord. Les modifications apportées par rapport au texte

contenu dans le document TRANS/SC.1/371/Add.1 figurent en gras. Ces amendement sont repris en annexe 1 du présent rapport.

14. L'ensemble des amendements adoptés par le SC.1, y inclus ceux cités ci-dessus est repris dans le document TRANS/SC.1/373/Add.1.

15. Le secrétariat a informé les délégués qu'une version consolidée de la volumineuse annexe IB intégrant les derniers amendements techniques adoptés par la Commission européenne, ainsi que les adaptations nécessaires pour la prise en compte du contexte propre à l'AETR, sera élaborée dans les trois langues officielles de la CEE-ONU.

INFRASTRUCTURE DES TRANSPORTS ROUTIERS (*Point 5 de l'ordre du jour*)

a) Accord européen sur les grandes routes de trafic international (AGR)

(Documents: TRANS/SC.1/AC.5/36; TRANS/SC.1/AC.5/38; TRANS/SC.1/2003/3; TRANS/SC.1/2003/9)

i) État des précédents amendements à l'AGR

16. Le Groupe de travail a été informé que les projets d'amendements à l'AGR adoptés par le SC.1 à sa quatre-vingt-seizième session en 2002 entreront en vigueur le 24 novembre 2003.

ii) Examen de nouvelles propositions d'amendements à l'annexe I de l'AGR

17. Le Groupe de travail a entériné, comme suggérée par la réunion spéciale sur l'AGR du 6 mai 2003 (TRANS/SC.1/AC.5/38), la proposition de l'Allemagne visant à étendre la route E 441 à Hof (nouvelle désignation générale: E 441: Chemnitz - Plauen - Hof)

18. Concernant la proposition de l'Azerbaïdjan (prolongation de la route E 002 par Ordubad, Djulfa, Nakhchivan, Sadarak jusqu'à la frontière turque), le SC.1 a été informé que la réunion spéciale sur l'AGR avait demandé au secrétariat de vérifier auprès de l'Arménie et de la Turquie, également concernés, que cette proposition était acceptable pour ces deux pays. Ceux-ci ont donné leur accord (TRANS/SC.1/2003/9) mais dans sa réponse la Turquie a proposé de continuer l'itinéraire 002 sur son territoire et a proposé également une nouvelle route se terminant à Vale en Géorgie.

Le SC.1 a procédé à un examen attentif de cette proposition et des itinéraires proposés en Turquie sur la base d'une carte fournie en séance par la délégation de ce pays. A l'issue de cet examen, le SC.1 a adopté les décisions suivantes:

- La proposition de l'Azerbaïdjan (prolongation de la route E 002 par Ordubad - Djulfa - Nakhchivan - Sadarak - frontière turque) a été adoptée. Néanmoins le SC.1 a considéré qu'il serait plus logique que la route 002 se continue, à partir de Sadarak, vers le nord jusqu'à la route E 117 en Arménie comme proposé par ce dernier ainsi que par la réunion spéciale sur l'AGR. En l'absence de représentants de l'Azerbaïdjan, le SC.1 a demandé au secrétariat de prendre l'attache de ce pays pour obtenir son accord sur ce point ainsi que sur l'attribution d'un nouveau numéro à la route partant de Sadarak vers la Turquie et se continuant jusqu'à Sanliurfa comme proposé par la Turquie (voir ci-après). En cas d'accord de l'Azerbaïdjan, la désignation générale de la route 002 deviendrait Alyat - Saatli - Megri - Ordubad - Djulfa - Nakhchivan - Sadarak - Yereskhavan (jonction avec la E117).

Concernant les propositions présentées par la Turquie, le SC.1 a adopté les propositions de nouveaux itinéraires visant à :

- Créer une nouvelle route E de Sadarak (de la E 002 en Azerbaïdjan) à Sanliurfa (Désignation générale : Sadarak - Dilucu - Igdir - Dogubeyazit - Bitlis - Diyarbakir - Sanliurfa) dont le numéro à attribuer est à définir par le secrétariat.
- Créer, sous réserve de l'accord de la Géorgie, une nouvelle route nord-sud de Vale (E 691) en Géorgie à Horasan (E 80) (Désignation générale : Vale-Turkgözü-Posof-Kars-Horasan) dont le numéro est également à définir par le secrétariat.

iii) Examen de nouvelles propositions d'amendements à l'annexe II de l'AGR

19. À sa quatre-vingt-seizième session, en octobre 2002, le Groupe de travail avait entériné les propositions d'amendements à l'annexe II de l'AGR adoptées, sur la base d'une proposition du projet TEM, par la Réunion spéciale sur l'application de l'AGR (TRANS/SC.1/AC.5/36, annexe 2) lors de sa dix-huitième session. Il avait cependant décidé d'attendre que les autres propositions d'amendements à l'annexe II soient adoptées afin que toutes les propositions concernant cette annexe soient transmises en bloc au Secrétaire général pour notification.

20. Le Groupe de travail a procédé, lors de sa quatre-vingt-dix-septième session, à un examen détaillé des propositions d'amendement à l'annexe II concernant l'environnement et la sécurité dans les tunnels telles qu'adoptées par la réunion spéciale sur l'AGR du 6 mai 2003 (TRANS/SC.1/AC.5/38).

21. Il a approuvé sur le principe les propositions d'amendement concernant les dispositions relatives à l'environnement (TRANS/SC.1/AC.5/38, annexe 1) sur lesquelles les Pays-Bas et la Turquie ont émis quelques réserves.

22. Concernant les propositions portant sur la sécurité dans les tunnels, le SC.1 a décidé, au point V.3 (TRANS/SC.1/AC.5/38, annexe 2), d'une part de supprimer au premier alinéa (3^{ème} ligne) les mots « au cas par cas », d'autre part, au deuxième paragraphe (dernière ligne), de supprimer les mots « des véhicules » devant « des services de secours ». L'Allemagne et la France ont émis des réserves sur les taux maximaux de déclivité proposés au point III.2.1. Par ailleurs, les délégations de l'Allemagne, des Pays-Bas et de la Norvège ont considéré qu'il était prématuré d'adopter ces dispositions tant que la directive communautaire sur la sécurité dans les tunnels, en cours de discussion, n'était pas encore adoptée. Au regard des préoccupations exprimées sur des risques de non-cohérence avec la prochaine directive de l'UE, le SC.1 a considéré qu'il était nécessaire de reporter l'adoption de ces dispositions à sa quatre-vingt-dix-huitième session. Il a demandé aux pays ayant mis des réserves de faire connaître le plus rapidement possible au secrétariat leurs propositions de modification en gardant comme fil directeur que celles-ci doivent être suffisamment générales pour pouvoir s'adresser à toutes les Parties contractantes à l'AGR.

b) Projet d'autoroute transeuropéenne Nord-Sud (TEM)

(Document : TRANS/SC.1/2003/4)

23. Le directeur du projet TEM, M. Marian Hantak, après avoir rappelé les objectifs de ce projet, a communiqué les derniers renseignements concernant son évolution (TRANS/SC.1/2003/4). Il a notamment souligné :

- qu'au 1^{er} janvier 2003, la longueur totale prévue du réseau TEM était de 23 705 km, dont 9763 étaient en service et 1031 en construction,
- que la Turquie possédait la plus grande longueur de réseau TEM (29,2 %),

- que la Slovaquie avait le taux de construction le plus rapide (7,1 % pour son réseau national) et,
- que l'Italie avait le taux le plus élevé d'achèvement (99,7 %).

24. Par ailleurs, M. Hantak a informé le Groupe de travail que le Comité directeur du projet, qui s'est réuni en mai 2003, avait approuvé le plan cadre des activités à mener pour les trois prochaines années. Il a remercié l'IRU pour son support financier à la réalisation du plan cadre. Il a également invité les pays qui ne l'avaient pas encore fait à verser leur cotisation au projet pour éviter l'arrêt de certaines activités. Enfin, il a invité les autres États membres de la CEE, notamment les pays baltes et les pays de l'Europe du Sud-Est, à se joindre au projet.

25. Le Groupe de travail a demandé que des informations à jour lui soient communiquées lors de la prochaine session.

c) **Projet «Corridor bleu»**

26. Le secrétariat a rappelé que le projet «Corridor bleu» vise à promouvoir l'utilisation du gaz naturel comprimé (GNC) comme carburant pour le transport international de marchandises au lieu du gas-oil et à définir des corridors qui seraient empruntés par les véhicules fonctionnant au gaz naturel. L'utilisation de ce carburant permettrait d'abaisser le coût du transport routier ainsi celui des émissions polluantes.

27. Il a informé le SC.1 que le rapport final de l'Equipe spéciale chargée du projet "Corridor bleu" était sorti en anglais et russe et qu'il pouvait être obtenu auprès du secrétariat de la CEE-ONU. Il a signalé que sur les trois corridors pilotes retenus :

- Moscou - Minsk - Varsovie - Berlin (le long de la E 30) ;
- Berlin - République tchèque - Autriche - Rome (le long des E 55 et E 45)
- Helsinki - St. Pétersbourg - Moscou (le long des E 18 et E 105).

des études de faisabilité avaient été menées, basées sur les volumes de trafic, la réduction des coûts économiques engendrés, la réduction des émissions et le nombre de stations existantes distribuant le gaz naturel comprimé.

28. Le rapport final de l'Equipe spéciale chargée du projet sera présenté au CTI et devrait servir de référence pour rechercher des sources de financement auprès des banques de développement et de consortiums et sociétés privés.

29. Le Groupe de travail a demandé au secrétariat de continuer à le tenir informé de l'évolution du projet.

HARMONISATION DES PRESCRIPTIONS APPLICABLES AUX OPÉRATIONS DE TRANSPORT INTERNATIONAL PAR ROUTE ET FACILITATION DE CES OPÉRATIONS (*point 6 de l'ordre du jour*)

a) **Élaboration de dispositions relatives à la facilitation des transports routiers internationaux (R.E.4)**

(*Documents : TRANS/SC.1/2002/4/Rev.2, TRANS/SC.1/2002/4/Rev.2/Add.1 et documents informels n°1, 2 et 4 de la session*)

30. Le secrétariat a rappelé que le Comité des transports intérieurs, à sa soixante-cinquième session de février 2003, avait insisté pour que le texte définitif de la R.E.4 soit arrêté lors de la présente session du SC.1 de manière à être soumis à son adoption lors de sa soixante-sixième session, en février 2004. Il a par ailleurs rappelé que le CTI s'étant déclaré favorable à l'intégration, dans cette résolution, de dispositions sur l'accès à la profession de transporteur routier afin de prendre en compte la recommandation y afférente du Groupe pluridisciplinaire d'experts sur la sécurité dans les tunnels, il avait préparé un nouveau projet intégrant ces dispositions (TRANS/SC.1/2002/4/Rev.2) qui avait été envoyé aux Etats membres pour avis en juin 2003.

31. Le SC.1, après avoir passé en revue l'ensemble du projet de texte et avoir pris en considération les propositions formulées par l'IRU (document informel n°1), par la Fédération de Russie (document informel n°2) et les commentaires formulés par 13 autres pays (document informel n°4), a adopté la R.E.4 révisée avec les modifications suivantes. Lors de la session, plusieurs pays ont présenté des réserves sur certaines dispositions indiquées également ci-après. De leur côté, l'Allemagne et les Pays-Bas ont informé le SC.1 qu'un examen était en cours dans leur pays sur le bien fondé de la R.E.4 dans son ensemble.

- Dans le préambule
- Il a été ajouté la référence à la résolution CEMT sur la délivrance des visas, comme proposée par la Fédération de Russie.
 - La note de bas de page 1 a été remplacée par « dont la Communauté européenne ». A la fin du paragraphe, il a été ajouté une phrase indiquant que l'Accord INTERBUS sera, de facto, appliqué aux 10 nouveaux Etats membres à l'UE en mai 2004.
- 1.1.1.5 Les termes « *visés au premier alinéa ci-dessus* » ont été supprimés.
- 1.1.1.6 Même remarque qu'au 1.1.1.5.
- 1.1.1.8 Modifier comme suit: « *des transports de marchandises ou de voyageurs* ... ».
- 1.1.1.9 La définition de « *profession de transporteur international par route* » qui figurait auparavant à la section II a été transféré sous ce nouveau numéro pour être intégrée à la rubrique « *définitions* » étant donné qu'elle concerne l'ensemble du chapitre I.
- 1.2.1.2 - La proposition de modification formelle présentée par la France n'ayant pas été retenue, le texte a été adopté en l'état.
- 1.2.1.5 - Le Portugal a fait connaître qu'il levait sa réserve. Le sixième tiret a été modifié comme suit « *des postes frontière et de douanes ainsi que les activités des services de contrôle* ».
- 1.2.1.6 - Réserve de l'Allemagne, de la Finlande, des Pays-Bas et du Portugal. Réserve d'attente de la Norvège et de la Turquie. La proposition d'ajout de la Fédération de Russie visant à autoriser les associations de transport à présenter les demandes de visas a été mise entre crochets. La Biélorussie et la Fédération de Russie ont demandé le maintien de ces dispositions.
- 1.2.1.7 Réserve de la Turquie.
- 1.2.1.7.1 Point supprimé.
- 1.2.1.7.2 Point supprimé. La proposition additionnelle de la Fédération de Russie n'a pas été acceptée.
- 1.2.1.9 Le Portugal a rappelé la décision prise par le SC.1 lors de sa 96^{ème} session de supprimer toute référence au trafic de transit. La Commission européenne a appuyé cette position. Le SC.1 a décidé de ne faire référence

- qu'au trafic bilatéral. L'IRU a regretté cette décision.
- 1.2.1.11 Le mot **«devrait»** a été préféré a « doit ». Le texte entre parenthèses figurant à la deuxième phrase a été modifié comme suit : «... (*hors droits d'usage et péages liés à l'utilisation des infrastructures*) ou être contingenté. »
- 1.2.1.12 A la fin de la phrase, les mots « transports commerciaux» ont été remplacés par «transports de marchandises».
- 1.2.1.13 Les mots «et soumettre à autorisation spéciale les véhicules hors normes » ont été supprimés car ils faisaient double emploi avec le point 4.2.7.
Le texte additionnel proposé par la Fédération de Russie a été accepté : **« Les normes et standards relatifs aux poids et dimensions appliqués par les Etats à l'égard de leurs transporteurs nationaux devraient également être applicables aux transporteurs des autres Etats engagés dans un transport international par route. »** Il a suscité une réserve d'attente de la Finlande. Ce point deviendra le 1.2.1.13.1.
- 2.1 Ce point a été transféré au 1.1.1 comme indiqué plus haut.
- 2.1.1 La Fédération de Russie a signalé des problèmes de traduction en russe.
- 2.1.3 La proposition de la Fédération de Russie n'a pas été retenue.
- 2.1.4 Le SC.1 a décidé de fixer la période de mise en oeuvre des dispositions à 6 ans au lieu des 5 prévus initialement. Réserve de la Fédération de Russie sur le capital et les réserves minimum exigés pour une entreprise de transport.
- 2.1.5 La proposition de l'IRU modifiant et complétant le troisième alinéa a été adoptée. Elle se lit comme suit : **« Lors de la fixation du niveau de formation et de la détermination des matières à connaître pour prouver la capacité professionnelle, les autorités compétentes des pays Membres de la CEE/ONU [...] s'inspirent et prennent en compte, dans toute la mesure du possible, l'acquis communautaire en la matière. Pour ce faire, les autorités compétentes devraient baser cette formation sur les meilleures pratiques existantes en s'efforçant de rechercher la plus grande harmonisation possible. »**
- 2.1.5 et 2.2 La Fédération de Russie a signalé des problèmes de traduction en russe.
- 3.1.4 Réserve de la Fédération de Russie.
- 3.1.5 Les dispositions relatives aux services de navette ont été supprimées.
- 3.1.6 Réserve de la Fédération de Russie
- 3.2.1.2 et 3.2.1.3 Réserve de la Fédération de Russie. Il a été demandé au secrétariat de vérifier que le texte provient de la législation communautaire.
- 3.2.1.4 Au 5ème tiret, l'utilisation du mot « famille » pour « nom » en russe n'est pas correcte.
- 3.2.1.5 La Commission européenne a exprimé des doutes sur le libellé de ce paragraphe et a indiqué qu'elle enverrait une proposition d'amendement.
- 3.2.2 L'ensemble des dispositions sous couvert de ce paragraphe traitant des services de navette a été supprimé pour être cohérent avec le point 3.1.5. Suite à cette suppression, la numérotation des dispositions relatives aux services occasionnels a du être décalée et commence avec la cote 3.2.2.
- 3.2.3.1 (devenu 3.2.2.1) Le nouveau sous-paragraphe suivant a été inséré : **« Les services internationaux occasionnels de transport de voyageurs dispensés d'autorisation (voir paragraphes 3.2.2.2 à 3.2.2.5 ci-dessous) devrait être effectués sous couvert d'un document de contrôle (feuille de route**

détachable dont l'original doit se trouver à bord de l'autobus ou de l'autocar). Lorsque les services sont effectués pour le compte d'autrui, une copie certifiée conforme de la licence nationale de transport de voyageurs (ou licence communautaire pour les pays de l'UE) doit être conservée à bord de l'autobus ou de l'autocar et être présentée, à leur demande, aux autorités de contrôle compétentes. »

- 4.1.2 Le SC.1 a adopté, sur la base d'une proposition soumise par le secrétariat, une définition simplifiée qui se lit comme suit : « *Par “transport international de marchandises par route”, on entend les déplacements, en charge ou à vide, d'un véhicule franchissant la frontière d'au moins un autre pays membre avec ou sans transit par un ou plusieurs autre(s) pays. »*
- 4.1.4 Remplacer “disponibles” par “*délivrées*”.
- 4.2.1 Réserve du Portugal.
- 4.2.2 - La représentante de la Commission européenne a précisé que, au regard de la réglementation communautaire, elle ne pouvait accepter que les points de la liste cités sous 1, 3, 7, 10 et 12. Cependant, après les explications fournies, elle a considéré que les exceptions étaient acceptables si elles ne concernaient pas les licences communautaires. Elle a proposé d'ajouter à la fin de la phrase, après le mot « autorisations », « *(hors licences communautaires)* ».
- La Fédération de Russie a émis des réserves sur les points 2, 6 et 10 et a proposé d'ajouter une nouvelle exception 13 « *Acheminement à vide de véhicules nouvellement acquis vers leur lieu de destination finale* » qui a été entérinée par le SC.1.
- Réserve du Portugal et de la Turquie sur le point 10.
- Réserve de la Suisse sur le point 5.
- 4.2.5 Réserve de la Fédération de Russie.
- 4.2.6 La Fédération de Russie a indiqué que des mots manquaient dans la version anglaise comparée à la version russe.
- 4.2.8 Supprimé en raison de doublon avec le point 4.2.4.
- Section II du chapitre II et Annexe II Réserve du Portugal.

32. Il a été convenu que les changements rédactionnels à apporter à la version russe seraient effectués par la Fédération de Russie avant l'élaboration du texte final.

33. Une nouvelle version révisée de la R.E.4 sera envoyée à tous les Etats membres avant la fin de l'année 2003 afin que tous les pays aient la possibilité de faire connaître leurs réserves éventuelles avant la 66^{ème} session du CTI. Ces réserves seront consignées dans un document séparé de la R.E.4 suivant en cela la procédure mise en oeuvre en 1985 (document TRANS/SC.1/323).

b) **Examen des possibilités d'accords ou d'autres mesures concernant le passage des frontières et des postes frontières dans le transport routier entre l'Europe orientale et l'Europe occidentale**

(*Document* : TRANS/SC.1/2003/5)

34. Le Groupe de travail a été informé du résultat des réponses reçues au questionnaire relatif à la délivrance de visas aux conducteurs routiers professionnels (TRANS/SC.1/2003/5) ainsi que

des discussions menées sur ce sujet au sein du Comité des transports intérieurs lors de sa soixante-cinquième session, en février 2003. Le Groupe de travail a également été informé du contenu d'une lettre de la Commission européenne (DG Justice et Affaires intérieures) sur le sujet des visas reçue juste avant la réunion du SC.1. Les passages les plus importants de cette lettre sont repris ci-après : « ...L'enquête menée parmi les Etats membres de l'Union sur les procédures de délivrance des visas aux conducteurs professionnels a confirmé l'existence de pratiques actuelles assez différentes, ainsi qu'une certaine réticence des Etats membres à harmoniser ces pratiques et à faciliter la délivrance de visas à cette catégorie de personnes. Aucune initiative n'est pour l'instant envisagée, à l'échelle de l'Union, visant à harmoniser les pratiques actuelles ou à faciliter la délivrance de visas pour les conducteurs professionnels, sans pour autant exclure la possibilité que de telles initiatives puissent être entreprises à l'avenir, compte tenu aussi des évolutions au niveau international, et notamment au sein de la CEE. »

35. Le Groupe de travail a, par ailleurs, été informé par le secrétaire du WP.30 des progrès réalisés dans les discussions sur le nouveau projet d'Annexe 8 de la Convention sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières. Il a ainsi indiqué qu'un groupe ad hoc s'était réuni en septembre 2003 pour travailler sur les points non encore résolus dont la question des visas et qu'un texte simplifié sur les dispositions y relatives sera soumis à l'adoption du Comité administratif du WP.30, en février 2004.

36. Le Groupe de travail, après avoir considéré les résultats de l'enquête et les travaux du WP.30, et devant les divergences d'opinion sur les suites à donner sur ce sujet au sein du SC.1, a estimé qu'il était prématuré pour l'instant d'entreprendre des travaux parallèles par le biais de la création d'un groupe ad hoc sur le problème des visas. Il s'en remet néanmoins à la décision que prendra le CTI sur ce point.

c) **Etablissement d'un protocole à la CMR**

(Documents : TRANS/SC.1/2003/1, TRANS/SC.1/2003/1/Add.1 et Add.2, TRANS/SC.1/2002/2 et Add.1 à Add.3; TRANS/SC.1/2001/7)

37. À sa quatre-vingt-seizième session, le Groupe de travail avait examiné un projet de texte de protocole à la CMR, visant à inclure l'échange de données informatisé dans ses procédures (TRANS/SC.1/2001/7), qui avait été élaboré par le professeur J. Putzeys d'UNIDROIT. Il avait également examiné les réponses reçues au questionnaire envoyé par le secrétariat (TRANS/SC.1/2002/2 et Add.1, 2 et 3) et demandant aux pays de définir leur position sur le nouveau projet de protocole. Toutes les réponses reçues étaient largement en faveur de l'établissement d'un protocole.

38. La représentante de l'Allemagne ayant cependant soulevé plusieurs points qui, à son avis, n'étaient pas encore résolus dans le projet de protocole présenté, notamment en ce qui concerne la signature électronique, a adressé un nouveau projet de texte repris dans le document TRANS/SC.1/2003/1. Ce projet a suscité des réserves de fond de l'IRU et d'UNIDROIT (TRANS/SC.1/2003/1/Add.1 et Add.2). Plusieurs pays (Finlande, Fédération de Russie, Pays-Bas) se sont déclarés en faveur du texte d'UNIDROIT. De son côté, le représentant de l'Allemagne a proposé la création d'un petit groupe de travail pour essayer de trouver une solution de compromis.

39. Face aux positions divergentes exprimées, le SC.1 a demandé au secrétariat de consulter, via un questionnaire, tous les pays afin de connaître leur position sur le texte de base à partir duquel devrait travailler le groupe de travail qui serait créé ainsi que sur les éléments qui devraient

être pris en compte dans le projet de Protocole. Il a donc demandé au Comité d'approuver la tenue, si nécessaire, d'une réunion ad hoc en 2004 afin de finaliser le texte en question en vue d'une adoption possible à la quatre-vingt-dix-huitième session du SC.1.

d) Examen de la situation et des questions concernant la facilitation du transport routier international

(Documents : TRANS/SC.1/2003/8; document informel n° 5 de la session)

i) Carte internationale d'assurance automobile (carte verte)

40. Le Secrétaire général du Conseil des bureaux a informé le Groupe de travail des derniers faits et développements relatifs au système de la carte internationale d'assurance automobile, tels qu'exposés dans le rapport du Président (TRANS/SC.1/2003/8), dont un résumé figure à l'annexe II du présent rapport. Il a notamment signalé que le système de la carte verte s'étendait à toute l'Europe à l'exception de la Fédération de Russie et des pays du Caucase. Il a également indiqué que les pays d'Asie centrale avaient manifesté leur volonté de participer à un tel système et a souhaité, pour ce faire, les bons offices de la CEE pour examiner la possibilité de créer dans ces pays un système analogue. Le Groupe de travail a aussi pris note de la liste mise à jour des accords inter-bureaux, décrivant la dernière position en ce qui concerne la participation au système de la carte verte (document informel n° 5).

ii) Adhésion aux instruments juridiques internationaux de la CEE-ONU dans le domaine du transport routier et application desdits instruments

41. Le Groupe de travail a été informé de l'adhésion de la Mongolie (18/9/03) à la CMR et de celle de Chypre à l'AETR (5/9/03) et à la CMR et à son Protocole (2/7/03). Il est rappelé que des renseignements détaillés et à jour sur la position des instruments juridiques sont disponibles sur le site Web de la Division des transports de la CEE/ONU:

<http://www.unece.org/trans/conventn/legalinst.html>

SUIVI DE LA CONFÉRENCE RÉGIONALE SUR LES TRANSPORTS ET L'ENVIRONNEMENT (*point 7 de l'ordre du jour*)

(Document : ECE/AC.21/2003/6)

42. Le Groupe de travail a été informé par le secrétariat que le Comité directeur du Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement (PPE-TSE) avait tenu sa première réunion les 10 et 11 avril 2003 (ECE/AC.21/2003/6) et qu'il avait approuvé, dans son plan de travail pour 2003-2005, les quatre avant-projets suivants: (i) mécanisme d'échange d'information sur les transports, l'environnement et la santé, (ii) plans de transport viables du point de vue de la santé et de l'environnement, (iii) impact des transports sur la santé et coûts de cet impact, (iv) établissement d'un ensemble d'indicateurs pour le suivi de l'intégration des questions d'environnement et de santé dans les politiques des transports et de l'impact de ces politiques sur la santé et l'environnement.

43. Il est rappelé que tous les documents afférents au suivi de ces travaux peuvent être consultés sur le site web de la CEE/ONU à l'adresse suivante :

<http://www.unece.org/the-pep/new/en/welcome.htm>

44. Le Groupe de travail a demandé au secrétariat de le tenir informé des développements à venir dans le cadre du suivi de ces travaux et de lui signaler tous ceux qui pourraient avoir un impact sur ceux du SC.1.

PROJET DE PROGRAMME DE TRAVAIL 2004-2008 (*point 8 de l'ordre du jour*)

(Document : TRANS/SC.1/2003/7)

45. Le Groupe de travail a adopté son projet de programme de travail 2004-2008 présenté dans l'annexe 3 au présent rapport. Celui-ci sera transmis au Comité des transports intérieurs pour adoption finale à sa soixante-sixième session en février 2004. Il a été rappelé que, conformément à une décision prise par le Comité des transports intérieurs, le programme de travail n'est désormais examiné que tous les deux ans.

ELECTION DU BUREAU (*Point 9 de l'ordre du jour*)

46. Le Groupe de travail a élu M. A. Pinson (Fédération de Russie), Président, et M. J. Alaluusua (Finlande), Vice-Président. Il a chaleureusement remercié M. Alaluusua pour avoir assuré pendant 6 ans la présidence du SC.1.

QUESTIONS DIVERSES (*Point 10 de l'ordre du jour*)

47. Le Groupe de travail a été informé de la demande faite par le Comité au secrétariat de procéder à une analyse de l'application des accords et conventions de la CEE-ONU relatifs aux transports. Le SC.1 a estimé que pour l'AGR, ce travail était déjà effectué dans le cadre du recensement de la circulation et de l'inventaire des normes et paramètres effectués à intervalle régulier. A ce propos, le secrétariat a indiqué que les derniers en date pour l'année 2000 venait d'être terminés et que les résultats étaient disponibles. Pour l'AETR, le contrôle de son application devrait être effectué à l'avenir par le biais de la mise en œuvre du nouvel article 12, adopté définitivement le 27 novembre 2003. Le SC.1 a néanmoins considéré qu'il pourrait être opportun de lancer une enquête auprès des pays n'ayant pas adhéré aux Conventions et accords pour connaître les raisons ou obstacles qui s'opposent ou freinent leur adhésion.

48. Le Groupe de travail a été informé que sa quatre-vingt-dix-huitième session était fixée aux dates suivantes: 27-29 octobre 2004.

ADOPTION DES DECISIONS (*point 11 de l'ordre du jour*)

49. Le Groupe de travail a adopté le relevé de décisions de sa quatre-vingt-dix-septième session sur la base du projet établi par le secrétariat.

Annexe 1**Amendements à l'AETR****Article 13 de l'Accord**

« *Modifier les paragraphes 1 et 2 comme suit :*

1. Toutes les nouvelles dispositions du présent Accord, y compris son annexe et ses appendices 1B et 2, relatives à l'introduction **d'un appareil de contrôle numérique** deviendront obligatoires pour les pays qui sont Parties contractantes audit Accord au plus tard quatre ans après la date d'entrée en vigueur des amendements pertinents résultant de la procédure définie à l'article 21. En conséquence, tous les véhicules visés par le présent Accord qui auront été mis en circulation pour la première fois après l'expiration de ce délai devront être équipés d'un appareil de contrôle conforme à ces nouvelles prescriptions. **Pendant cette période de quatre ans, les Parties contractantes qui n'auront pas encore mis en œuvre ces dispositions devront accepter et contrôler sur leur territoire les véhicules immatriculés dans une autre Partie contractante à l'Accord déjà équipés de l'appareil de contrôle numérique en question.**

2.a) Les Parties contractantes prennent les mesures nécessaires pour pouvoir délivrer les cartes de conducteur visées dans l'annexe au présent Accord, telle qu'amendée, au plus tard trois mois avant la date d'expiration du délai de quatre ans, visé au paragraphe 1. Ce délai minimum de trois mois doit aussi être observé en cas de mise en œuvre par une Partie contractante des dispositions relatives à **l'appareil de contrôle numérique conformément à l'appendice 1B de la présente annexe**, avant l'expiration du délai de quatre ans. Ladite **Partie contractante** doit informer le secrétariat du Groupe de travail des transports routiers de la Commission économique pour l'Europe de la progression de la mise en œuvre de **l'appareil de contrôle numérique conformément à l'appendice 1B de la présente annexe** sur son territoire;

b) **Dans l'attente de la délivrance par les Parties contractantes des cartes visées à l'alinéa a, les dispositions de l'article 14 de l'annexe au présent Accord sont applicables aux conducteurs qui pourraient être amenés à conduire des véhicules équipés d'un appareil de contrôle numérique conforme à l'appendice 1B de la présente annexe. »**

Ajouter un nouvel article 14 à l'annexe de l'AETR, ainsi conçu:

« Article 14

1. **En application de l'alinéa b du paragraphe 2 de l'article 13 de l'Accord, les conducteurs qui, pendant la période transitoire de quatre ans visée au paragraphe 1 du présent article, conduisent en circulation internationale un véhicule équipé d'un appareil de contrôle numérique conforme à l'appendice 1B de la présente annexe et auxquels les autorités compétentes n'ont pas encore pu délivrer de carte de conducteur, doivent pouvoir présenter, à toute réquisition, les feuillets imprimés ou les relevés indiquant leurs**

horaires pendant la semaine en cours et, dans tous les cas, le feuillet et/ou le relevé correspondant à leur dernier jour de conduite pendant la semaine précédente.

2. Le paragraphe 1 ne s'applique pas aux conducteurs de véhicules immatriculés dans un pays où la carte de conducteur est obligatoire. Les conducteurs sont cependant tenus de présenter des feuillets imprimés à toute réquisition.

3. Les feuillets imprimés dont il est question au paragraphe 1 ci-dessus doivent contenir tous les éléments d'information permettant d'identifier le conducteur (nom et numéro du permis de conduire), ainsi que sa signature. »

Annexe 2**Résumé du rapport du président du Conseil des Bureaux
du système de la Carte verte**

- 1) L'adhésion des dix nouveaux pays à l'Union européenne (UE) en 2004 aura un impact significatif sur le système de la carte verte. À compter du 1^{er} mai 2004, toutes les cartes vertes émises par des Bureaux non encore membres de l'UE, mais valables dans les pays de l'Union européenne, fourniront une couverture aux 25 pays de l'UE lesquels, aux fins de l'assurance responsabilité civile automobile obligatoire au plan international, seront considérés comme un territoire unique et indivisible.
- 2) Un projet de cinquième Directive sur l'assurance responsabilité civile automobile propose une hausse des montants minimums garantis qui pourrait poser de sérieux problèmes pour les bureaux des 10 pays allant adhérer à l'Union européenne étant donné qu'ils sont bien supérieurs aux montants minimums garantis existants dans ces pays. Le Conseil des Bureaux a recommandé aux bureaux de ces pays de saisir leurs gouvernements respectifs afin qu'ils interviennent auprès de l'UE en vue de rechercher l'établissement, pour leur pays, d'une phase transitoire pour l'introduction des nouveaux montants minimums garantis.
- 3) Les membres du Conseil des Bureaux ont été grandement touchés par la hausse des primes de réassurance et par la réduction de la couverture imposées par les quelques grands réassureurs qui réassurent les Bureaux membres. Ces faits nouveaux ont eu pour conséquence de réduire d'autant la couverture d'assurance demandée par les Bureaux membres qui fournissent une garantie «illimitée». Dans un avenir proche, un certain nombre de Bureaux pourraient rencontrer des difficultés au regard de la couverture de réassurance. Si cette situation devait perdurer, de profondes modifications structurelles du système de la carte verte se révéleraient indispensables.
- 4) Le Bureau du Bélarus est devenu le 1^{er} mars 2003 le quarante-quatrième membre actif du système de la carte verte. La Lituanie a été admise le 1^{er} juillet 2003, comme membre du Conseil des Bureaux à titre transitoire et doit devenir signataire de l'Accord multilatéral lors de son adhésion à l'UE le 1^{er} mai 2004. Les assureurs automobiles russes ont présenté officiellement leur candidature pour adhérer au Conseil des Bureaux en octobre 2002. Dans ce pays, la loi sur l'assurance responsabilité civile automobile a été adoptée en mai 2002 et est entrée en vigueur le 1^{er} juillet 2003. La Fédération de Russie ne pourra au plus tôt devenir membre actif du Conseil des Bureaux avant le 1^{er} janvier 2005.
- 5) Le Conseil des bureaux planifie de coopérer avec le système d'assurance automobile carte orange qui fonctionne dans 19 pays arabes. Il investigate aussi la possibilité d'établir un système d'assurance automobile international pour l'Asie centrale.
- 6) Le système de la carte verte est en évolution constante et les perspectives à moyen terme sont actuellement à l'étude. Cinq questions clefs ont été retenues : L'augmentation constante du nombre de pays membres de l'UE aura-t-elle des répercussions sur les activités des Bureaux? Quelles seront les nouvelles fonctions du système de la carte verte? Le système de la carte verte répond-il aux attentes politiques? L'activité des Bureaux nationaux répond-elle aux attentes des compagnies membres? L'organisation actuelle du secrétariat répond-elle aux exigences de demain?

Annexe 3

PROJET DE PROGRAMME DE TRAVAIL POUR 2004 – 2008

Le texte à supprimer est biffé; les adjonctions sont en caractères gras.

ACTIVITÉ 02.2: TRANSPORT ROUTIER

02.2.1 Infrastructure routière

ACTIVITÉS PERMANENTES

I. Application et amendement de l'Accord européen sur les grandes routes de trafic international (AGR)

Exposé succinct : Pour adapter le réseau routier européen aux besoins futurs et pour l'étendre aux pays d'Asie centrale et du Caucase membres de la CEE, le Groupe de travail des transports routiers (SC.1) prendra les mesures nécessaires en vue de faire appliquer l'Accord et de modifier s'il y a lieu ses dispositions concernant, en particulier, la structure du réseau et sa numérotation (annexe I), les normes techniques applicables (annexe II) et l'information et la sécurité des usagers, compte tenu de l'évolution des flux de trafic.

Travail à faire:

- a) Examen de l'AGR compte tenu des nouveaux flux de trafic ~~en vue d'introduire dans le réseau de routes E les grandes liaisons routières internationales des États d'Europe orientale, d'Asie centrale et du Caucase membres de la CEE.~~

Résultats escomptés d'ici ~~2002-2003~~ 2004-2005: Adoption d'amendements à l'annexe I à l'AGR, y compris la création de nouvelles routes E en Asie centrale et dans le Caucase.
Publication d'une nouvelle carte du réseau.

Priorité 1

- b) Examen de l'AGR en vue de renforcer les dispositions et les règles de l'AGR qui ont des incidences sur la sécurité routière, la protection de l'environnement et les économies d'énergie.

Résultats escomptés d'ici ~~2002-2003~~ 2004-2005 : **Adoption des** amendements à l'annexe II à l'AGR relatifs à la sécurité, y compris la sécurité dans les tunnels et les critères de protection de l'environnement **et lancement de la procédure de leur mise en œuvre.**

Priorité 1

II. Projet d'autoroute transeuropéenne Nord-Sud (TEM)

Exposé succinct : Pour contribuer à la construction, l'entretien et l'exploitation du réseau TEM dans le cadre d'une infrastructure routière internationale intégrée, le Groupe de travail des transports routiers poursuivra sa coopération étroite avec le TEM.

Travail à faire :

- a) Évaluation des progrès accomplis et escomptés dans la réalisation du projet TEM et examen des possibilités de contribuer à son extension (par exemple, transport combiné, financement).

Résultats escomptés d'ici ~~2002-2003~~ 2004-2005 : ~~Surveillance~~ ~~Orientation dans le cadre~~ du développement du projet TEM.

Priorité 2

02.2.2 Harmonisation des prescriptions applicables aux opérations de transport international par route et facilitation de ces opérations

Exposé succinct : Pour simplifier et harmoniser les prescriptions concernant le transport international par route et la facilitation de ces opérations, le Groupe de travail des transports routiers élaborera et mettra à jour, si besoin est, les instruments internationaux appropriés et étudiera certains aspects du transport international de voyageurs et de marchandises par route, concernant en particulier la facilitation du transport routier entre l'Europe orientale et l'Europe occidentale ainsi que la simplification et l'harmonisation des procédures administratives et de la documentation.

Travail à faire:

- a) Mise en œuvre de l'Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR).

Résultats escomptés d'ici ~~2002-2003~~ 2004-2005 : **Lancement de la procédure de mise en œuvre** ~~Adoption d'un~~ de l'ensemble d'amendements à l'AETR en vue de l'introduction ~~dans~~ l'AETR du nouveau tachygraphe numérique. **Alignement de l'AETR sur les nouvelles dispositions adoptées par l'Union européenne concernant la réglementation des temps de conduite et de repos des conducteurs professionnels. Organisation, éventuellement, d'une nouvelle journée d'information sur le tachygraphe numérique.**

Priorité 1

- b) Examen des questions liées au système de la carte internationale d'assurance automobile (Carte verte).

Résultats escomptés d'ici ~~2002-2003~~ 2004-2005 : Adhésion accrue au système de la Carte verte.

Priorité 2

- c) Promotion de l'harmonisation des mesures fiscales et autres, en vue d'éviter toute pratique discriminatoire dans le transport routier international.

Résultats escomptés d'ici ~~2002-2003~~ 2004-2005 : Élaboration de propositions concernant l'harmonisation des mesures fiscales et autres dans le transport routier international.

Priorité 2

ACTIVITÉS DE DURÉE LIMITÉE

- d) ~~Elaboration d'une n~~ Nouvelle version révisée de la Résolution d'ensemble sur la facilitation des transports routiers internationaux (R.E.4).

Résultats escomptés d'ici ~~2002-2004~~ 2004-2005 : ~~Consensus sur~~ **Diffusion, sous une forme modernisée, de la nouvelle version de la R.E.4 adoptée.**

Priorité 1

- e) Examen des difficultés, des possibilités et des faits nouveaux en matière de facilitation du franchissement des frontières et examen des possibilités de prendre des mesures efficaces, autres que juridiques, concernant le passage des frontières et les aménagements aux frontières dans le transport routier entre l'Europe orientale et l'Europe occidentale.

Résultats escomptés d'ici ~~2002-2003~~ 2004-2005 : Coopération avec le Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports (WP.30) en ce qui concerne certains aspects de la nouvelle annexe 8 proposée à la Convention internationale sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières, tels qu'un certificat international de pesage des véhicules et un certificat de contrôle technique.

Priorité 1

- d) Révision de la Convention relative au contrat de transport international de voyageurs et de bagages par route (CVR) afin qu'elle soit plus largement acceptée par les gouvernements.

Résultats escomptés d'ici ~~2002-2003~~ 2004-2005 : ~~Décision sur l'approche à adopter pour~~ **Relance éventuelle des travaux de révision de la CVR ou identification des obstacles à la réforme.**

Priorité 3

- e) Examen de la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR) en vue de l'incorporation de l'échange de données informatisé (EDI), dans les procédures CMR.

Résultats escomptés d'ici ~~2002-2003~~ 2004-2005 : ~~Décision concernant l'a~~ **Adoption d'un nouveau Protocole à la CMR introduisant l'EDI.**

Priorité 1

- f) ~~Examen d'autres instruments juridiques en vigueur concernant le transport routier (par exemple les conventions relatives au régime fiscal des véhicules routiers effectuant des transports internationaux), en vue de vérifier s'ils sont toujours applicables.~~

~~Résultats escomptés d'ici 2002-2003 : Evaluation des conventions et stratégies restées inappliquées, pour raviver l'intérêt et stimuler d'adhésion à celle-ci.~~

- f) **Analyse de la mise en œuvre des accords et conventions de la CEE en rapport avec les transports.**

Résultats escomptés d'ici 2004-2005 : **Relance d'une étude visant à évaluer la mise en œuvre des différents accords et conventions concernant le transport routier par les Parties contractantes.**

Priorité 2
