



**Conseil
Economique et
Social**

Distr.
GENERALE

TRANS/SC.1/2002/4/Rev.4
30 avril 2004

FRANÇAIS
Original : ANGLAIS et
FRANÇAIS et RUSSE

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail des transports routiers

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

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

Lors de sa 66^{ème} session (17-19 février 2004), le Comité des Transports intérieurs a adopté le texte final de la Résolution d'ensemble révisée (R.E.4) en y incorporant quelques modifications et améliorations par rapport à la version adoptée par le SC.1 (TRANS/SC.1/2002/4/Rev.3). A la suite de ces aménagements, une version 4 du document TRANS/SC.1/2002/4 a été élaborée. Elle est reproduite ci-après.

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

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/CM(2000)10/Final),
- la Résolution sur les transports internationaux occasionnels de voyageurs par autobus et autocars, élaborée sous les auspices de la Conférence européenne des ministres des transports (CEMT/CM(95)3/Final),
- la Résolution sur la simplification des procédures pour la délivrance des visas aux conducteurs professionnels, élaborée sous les auspices de la Conférence européenne des ministres des transports (CEMT/CM(2002)9/Final),
- 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 1^{er} janvier 2003 vis-à-vis des parties contractantes qui l'ont ratifié^{1/}. Cet Accord s'appliquera de facto, à partir du 1^{er} mai 2004, aux dix nouveaux Etats membres de l'Union européenne et à leur territoire.

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 a été conclu 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,

^{1/} dont la Communauté européenne

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 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 afin de limiter les nuisances et de respecter l'environnement.

* * *

CHAPITRE I.

RÉGLEMENTATION DES TRANSPORTS ROUTIERS INTERNATIONAUX

Section 1 - Dispositions et principes généraux

1.1 Dispositions introductives

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

1.1.1 Définitions

Aux fins du présent chapitre:

1.1.1.1 Par "autorités compétentes"^{2/}, on entend les autorités dans un pays Membre de la Commission Economique pour l'Europe des Nations Unies (CEE-ONU) qui sont compétentes dans les domaines visés par la présente Résolution.

1.1.1.2 Par «autorisation», on entend un document autorisant l'utilisation d'un véhicule sur le territoire d'un pays donné dans le cadre soit d'un transport international de voyageurs par route, soit d'un transport international de marchandises par route.

^{2/} Adaptée de la Résolution CEMT/CM (2000)10 Final (Chapitre 1 po

- 1.1.1.3 Par « entreprise »^{3/}, on entend toute personne physique ou morale avec ou sans but lucratif, toute association ou groupement de personnes sans personnalité juridique et avec ou sans but lucratif, ainsi que tout organisme relevant de l'autorité publique, qu'il soit doté d'une personnalité juridique propre ou qu'il dépende d'une autorité ayant cette personnalité.
- 1.1.1.4 Par « transporteur », on entend une entreprise qui, selon les lois et les règlements nationaux en vigueur, est autorisée à effectuer, selon les cas, un transport de voyageurs ou de marchandises, que ce soit pour compte d'autrui ou pour compte propre.
- 1.1.1.5 Par « droit d'usage »^{4/}, on entend 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 et situées sur le territoire du pays où ce droit est exigé. Il peut être matérialisé sous la forme d'une vignette.
- 1.1.1.6 Par « péage »^{4/}, on entend le paiement d'une somme déterminée pour l'exécution, par un véhicule, d'un parcours situé entre deux points d'une infrastructure. Cette somme est basée sur la distance parcourue et sur le type de véhicule.
- 1.1.1.7 Par « autoroute »^{4/}, on entend une route spécialement conçue et construite pour la circulation automobile, qui ne dessert pas les propriétés riveraines et qui :
- i) sauf en certains endroits ou à titre temporaire, comporte, pour les deux sens de la circulation, des chaussées distinctes séparées par une bande de terrain non destinée à la circulation ou exceptionnellement, par d'autres moyens ;
 - ii) ne croise à niveau ni route, ni voie de chemin de fer, ni voie de tramway, ni chemin piétonnier ;
 - iii) est spécifiquement signalée comme étant une autoroute.
- 1.1.1.8 Par "véhicule pris en location"^{5/}, on entend tout véhicule détenu, contre rémunération et pour une période déterminée, par une entreprise qui effectue des transports de marchandises ou de voyageurs par route pour compte d'autrui ou pour compte propre en vertu d'un contrat de location ou de crédit-bail avec l'entreprise à qui appartient le véhicule.

^{3/} Cf. article 1 de la Directive 96/26 du Conseil du 29 avril 1996 (JOCE L 124 du 23/07/1996) modifiée par la Directive 98/76/CE du Conseil du 1/10/98

^{4/} Cf. article 2 de la Directive 1999/62/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 1999 (JOCE L 187 du 50/07/1999)

^{5/} Cf. Résolution CEMT/CM (2000)10 Final (Chapitre 1, point 2)

1.1.1.9 Aux fins du présent chapitre, on entend par « profession de transporteur international par route », l'activité de toute entreprise qui consiste à effectuer:

- soit du transport international de marchandises pour le compte d'autrui au moyen de véhicules isolés ou d'ensembles de véhicules couplés,
- soit du transport international de voyageurs, offert au public ou à certaines catégories d'usagers contre rémunération payée par la personne transportée ou par l'organisateur de transport, au moyen de véhicules automobiles aptes, d'après leur type de construction et leur équipement, à transporter plus de neuf personnes (y compris le conducteur) et affectés à cette utilisation.

1.2 Principes applicables

1.2.1 Les régimes définis aux paragraphes 3.2 et 4.2 ci-dessous devraient, sans préjudice des engagements internationaux pris, être appliqués conformément aux dispositions suivantes:

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.

1.2.1.2 Un État accorde sur son territoire des facilités à des transporteurs étrangers, si ses propres transporteurs bénéficient de facilités équivalentes sur le territoire des pays où ces transporteurs étrangers sont établis.

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 Etats 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.

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 de douanes ainsi que 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.

- de réduire, là où des attentes ont été constatées aux frontières, les temps d'attente, avec pour objectif général de ne pas dépasser à terme une heure et d'établir des objectifs pour réduire les temps d'attente aux heures de pointe ^{6/}.
- 1.2.1.6 Les Etats devraient, dans le cadre de la réglementation et des procédures en vigueur, examiner régulièrement les possibilités de faciliter l'obtention de visas pour les conducteurs professionnels et étudier la possibilité de ^{7/}:
- simplifier les formalités et limiter le nombre et les types de justificatifs exigés,
 - réduire les délais d'obtention des visas pour les conducteurs professionnels,
 - émettre des visas à entrées multiples d'une durée de validité d'une année,
 - accepter la présentation par les associations de transport reconnues des demandes de visas pour les conducteurs professionnels.
- 1.2.1.7 Des droits d'usage ou des péages (cf. points 1.1.1.5 et 1.1.1.6) 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 de ses routes. Ces péages et droits d'usage ne devraient en général 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.
- 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 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 bilatéral 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 des autorités compétentes une autorisation aux transporteurs de tous les pays hormis ceux avec lesquels ils ont conclu des accords bilatéraux ou multilatéraux pour autant que le principe de réciprocité soit respecté.
- 1.2.1.11 Sous réserve des autres dispositions contenues dans les présents principes, la liberté de transit devrait 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 (hors

^{6/} Inspirée de la Résolution CEMT/CM (99)3 Final

^{7/} Cf. Résolution CEMT/CM (98)9 Final

droits d'usage et péages liés à l'utilisation des infrastructures de transport) ou être contingenté.

- 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 de marchandises, lors de leur passage à une frontière.
- 1.2.1.13 Les États devraient 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.
- 1.2.1.13.1 Les normes et standards relatifs aux poids et dimensions appliqués par les États à l'égard de leurs transporteurs nationaux devraient également être applicables aux transporteurs des autres États engagés dans un transport international par route.
- 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;
- 1.2.1.15 Les États devraient garantir des conditions de circulation favorables sur les tronçons des grandes routes de trafic international situées 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.
- 1.2.1.15.1 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 - Accès à la profession^{8/}

2.1 Généralités

2.1.1 L'exercice de la profession de transporteur international par route est soumis à l'obtention d'une autorisation préalable délivrée par l'autorité compétente du pays d'établissement.

2.1.2 Les entreprises de transport qui présentent une demande pour l'exercice d'une activité de transport international par route doivent apporter la preuve ainsi que justifier durant toute leur activité :

- a) de leur honorabilité ;
- b) de leur capacité financière ;
- c) de leur capacité professionnelle.

Si le requérant est une personne physique qui ne satisfait pas à la condition prévue sous c), les autorités compétentes peuvent néanmoins l'autoriser à exercer la profession de transporteur international par route à condition qu'il désigne à ces autorités une autre personne satisfaisant aux conditions sous a) et c) qui dirige effectivement et en permanence l'activité de transport de l'entreprise.

Si le requérant est une personne morale, les conditions mentionnées sous a) et c) doivent être remplies par la ou les personnes qui dirigent effectivement et en permanence l'activité de transport de l'entreprise.

2.1.3 La condition « d'honorabilité » est remplie si la ou les personnes physiques qui sont censées la remplir en vertu du paragraphe 2.1.2 :

- n'ont pas fait l'objet d'une condamnation pénale grave, en particulier dans le domaine commercial ;
- n'ont pas été déclarées inaptes à l'exercice de la profession de transporteur;
- n'ont pas été condamnées pour des infractions graves au droit du travail, à la législation du transport, et notamment aux règles relatives au temps de conduite et temps de repos des conducteurs ou à la législation relative à la circulation routière en particulier la sécurité des véhicules ainsi qu'à la protection de l'environnement.

La condition « d'honorabilité » est remplie aussi quand les personnes en question ont été réhabilitées.

2.1.4 La « capacité financière » consiste à disposer des ressources financières nécessaires pour assurer la mise en marche correcte et la bonne gestion de l'entreprise.

Pour évaluer la capacité financière, l'autorité compétente prend en considération: les comptes annuels de l'entreprise, le cas échéant les fonds disponibles y compris les liquidités en banque, les possibilités de découvert et d'emprunt, les avoirs y compris les biens, qui peuvent servir de garantie pour l'entreprise, les frais y compris le prix d'achat ou le premier versement pour l'achat des véhicules, des locaux, des installations et du matériel, ainsi que le fonds de roulement.

^{8/} Inspirée de la Résolution CEMT/CM (2000)10 Final (Chapitre 2)

L'entreprise devrait disposer d'un capital et de réserves d'une valeur au moins égale aux minima requis au sein de l'Union européenne^{9/}. Au cas où un pays Membre de la CEE-ONU n'appartenant pas à l'Union européenne ne serait pas en mesure d'appliquer ces minima, il communique au secrétariat, dans les trois mois qui suivront l'adoption de la présente Résolution, les délais qui lui paraissent nécessaires pour se conformer progressivement à ces dispositions. Ces délais ne peuvent en aucun cas dépasser 6 ans.

L'autorité compétente peut accepter ou imposer, à titre de preuve, la confirmation ou l'assurance donnée par une banque ou un autre établissement dûment qualifié. Cette confirmation ou cette assurance peut être fournie par une garantie bancaire, éventuellement sous forme d'un nantissement ou d'un cautionnement ou de tout autre moyen similaire.

2.1.5 La "capacité professionnelle" consiste à posséder des connaissances suffisantes pour exercer de façon convenable et viable la profession de transporteur international par route, comprenant au moins les matières suivantes :

- gestion commerciale et financière de l'entreprise,
- normes et exploitation techniques,
- sécurité routière,
- accès aux marchés,
- éléments de droit commercial,
- éléments de droit social et de travail,
- éléments de droit civil,
- éléments de droit fiscal.

La capacité professionnelle est constatée par un examen écrit obligatoire qui peut être complété par un examen oral, par l'autorité ou l'instance désignée à cet effet par le pays Membre.

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 fonder cette formation sur les meilleures pratiques existantes en s'efforçant de rechercher la plus grande harmonisation possible.

Cependant, les personnes physiques qui justifient avoir été, avant l'introduction du système, autorisées dans un pays Membre à exercer la profession de transporteur international par route sont dispensées de fournir la preuve qu'elles satisfont aux dispositions prévues au point 2.1.2 c). La même disposition s'applique aux personnes physiques qui ont dirigé l'activité de transport d'une entreprise.

^{9/} Minima requis au sein de l'Union Européenne (Directive 98/76/CE du Conseil du 1.10.1998) :
-- 1er véhicule: 9 000 euros
-- chaque véhicule supplémentaire: 5 000 euros.

2.2 **Retrait de l'autorisation d'exercer la profession de transporteur international par route**

Les pays Membres assurent que les autorités compétentes retirent l'autorisation d'exercer la profession de transporteur international par route, s'ils constatent qu'il n'est plus satisfait aux dispositions du point 2.1.2 a), b) ou c). Lorsqu'une entreprise ne remplit pas les conditions de l'article 2.1.2.b), elle aura au maximum un an pour présenter un plan financier montrant que la capacité financière sera satisfaite de manière durable dans un avenir prévisible. Lorsqu'une entreprise ne remplit pas les conditions 2.1.2 c), elle pourra bénéficier d'un délai maximum d'un an pour le recrutement d'un remplaçant.

Section 3 - Transport de voyageurs

3.1 **Définitions**

Aux fins de la présente Section:

3.1.1 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.

3.1.2 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.

3.1.3. Les «services réguliers»^{10/} sont ceux qui assurent le transport de personnes selon une fréquence donnée et sur un trajet déterminé, les 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.

3.1.4 Les «services réguliers spécialisés»^{11/} 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 3.1.3. 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.

^{10/} Cf. article 3, para. 3, de l'Accord INTERBUS

^{11/} Cf. article 3, para. 4, de l'Accord INTERBUS

- 3.1.5 Les «services internationaux occasionnels»^{12/} sont des services empruntant le territoire d'au moins deux États et qui ne répondent pas à la définition des services réguliers ou des services réguliers spécialisés. Ces services peuvent fonctionner avec une certaine fréquence sans cesser pour autant d'être des services occasionnels. 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, ce dernier étant situé sur le territoire du pays où est établi le transporteur.
 - 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. Le lieu de départ est situé sur le territoire du pays où est établi le transporteur.
- 3.1.5.1 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.
- 3.1.6 Par «transports pour compte propre de voyageurs»^{13/}, on entend des transports effectués, à des fins non lucratives et non commerciales, par une entreprise, à condition que:
- l'activité de transport ne constitue qu'une activité accessoire pour cette entreprise;
 - les véhicules utilisés soient la propriété de cette entreprise, ou aient été achetés à tempérament 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 un membre 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 3.2.2 ci-après.

3.2 Régime applicable

3.2.1 Services réguliers

- 3.2.1.1 Les services réguliers et les services réguliers spécialisés tels qu'ils sont définis aux paragraphes 3.1.3 et 3.1.4 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»).
- 3.2.1.2 Les décisions concernant la demande d'un transporteur relative à la création d'un service régulier, à un changement des conditions dans lesquelles un service est

^{12/} Cf. article 3, para. 2, et article 6, para. 1 à 3 de l'Accord INTERBUS

^{13/} Cf. article 2, para. 4 du Règlement (CEE) n° 684/92 du Conseil, modifié par le Règlement (CE) n° 11/98 du 11 décembre 1997

exploité ou au renouvellement d'une autorisation devraient être prises par les autorités compétentes des pays concernés.

3.2.1.3 L'autorité compétente du pays auquel une demande est adressée par le transporteur devrait s'efforcer d'accorder ou refuser l'autorisation aussi rapidement que possible, compte tenu toutefois des vérifications nécessaires auxquelles l'autorité veut procéder.

3.2.1.4 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) (♦).

3.2.1.5 Les États devraient donner aux autorisations qu'ils accordent pour l'exploitation des services réguliers une durée de validité maximale de cinq ans. Si leur législation ne leur permet pas de délivrer des autorisations valides pour une période autre qu'un an, ils devraient examiner la possibilité d'agir de façon à ce que les transporteurs soient assurés que leurs autorisations seront renouvelées au moins quatre 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.

3.2.1.6 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.

3.2.1.7. 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.

3.2.2 **Services internationaux occasionnels**

3.2.2.1 Sauf exception autorisée par les autorités compétentes des pays concernés, aucun voyageur ne peut, au cours des services internationaux occasionnels, être pris ou déposé en cours de route.

Sauf décision contraire des autorités compétentes des pays concernés, les dispositions ci-après ne s'appliquent pas aux services internationaux occasionnels pour compte propre.^{14/}

3.2.2.1.1 Les services internationaux occasionnels de transport de voyageurs dispensés d'autorisation (voir paragraphes 3.2.2.2 à 3.2.2.5 ci-dessous) devraient 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.

3.2.2.2 Circuits à portes fermées (voir par. 3.1.5 ci-dessus)
Cette catégorie de transport international occasionnel devrait être dispensée d'autorisation sur le territoire des pays autres que celui dans lequel le transporteur est établi»^{15/}.

3.2.2.3 Services comportant le voyage aller en charge, le retour à vide (voir par. 3.1.5)
Cette catégorie de transport international occasionnel devrait être dispensée d'autorisation sur le territoire des pays autres que celui dans lequel le transporteur est établi»^{16/}.

3.2.2.4 Services comportant le voyage aller à vide et le voyage de retour en charge (voir par. 3.1.5.1)

Cette catégorie de transport international occasionnel devrait être dispensée d'autorisation sur le territoire des pays autres que celui dans lequel le transporteur est établi, sous réserve que, pour le voyage de retour, tous les voyageurs soient chargés au même endroit et qu'une des conditions suivantes soit satisfaite^{17/}:

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

b) les voyageurs ont été conduits précédemment par le même transporteur, dans les conditions prévues par les dispositions concernant les services comportant le voyage aller en charge et le voyage de retour à vide (par. 3.1.5), sur le territoire du pays où ils sont repris en charge et sont transportés sur le territoire du pays dans lequel le transporteur est établi;

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

^{14/} Cf. article 1, para. 4, de l'Accord INTERBUS

^{15/} Cf. article 6, para.1, de l'Accord INTERBUS

^{16/} Cf. article 6, para.2, de l'Accord INTERBUS

^{17/} Cf. article 6, para.3, de l'Accord INTERBUS

3.2.2.5 Autres services avec entrée à vide (voir par. 3.1.5.1)

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 3.2.2.4 n'est remplie.

Section 4. - Transport de marchandises

4.1 Définitions

Aux fins de la présente section:

- 4.1.1 Par «transport de marchandises par route», on entend un transport impliquant l'utilisation de véhicules pour le transport de marchandises par route.
- 4.1.2 Par «transport international de marchandises par route»^{18/}, 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.
- 4.1.3 Par «véhicule»^{19/}, on entend un véhicule à moteur immatriculé dans un pays ou un ensemble de véhicules couplés dans lequel au moins le véhicule à moteur est immatriculé dans un pays, destiné au transport de marchandises. Un véhicule peut être la propriété d'un transporteur ou être mis à sa disposition en vertu d'un contrat de location de longue durée ou de crédit-bail.
- 4.1.4 Par «contingent», on entend le nombre maximum d'autorisations délivrées permettant à des véhicules en provenance d'un pays de se rendre dans un autre pays pendant une période définie.
- 4.1.5 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.
- 4.1.6 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.
- 4.1.7 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.
- 4.1.8 Par «transport pour compte propre»^{20/}, on entend le transport de marchandises qui sont la propriété de l'entreprise ou ont été vendues, achetées, louées, produites,

^{18/} Inspirée, mais d'une manière simplifiée, de la définition donnée dans la Résolution CEMT/CM (2000)10 Final (Chapitre 1, point 2)

^{19/} Inspirée de la Résolution CEMT/CM (2000)10 Final (Chapitre 1, point 2)

^{20/} Cf. Résolution CEMT/CM (2000)10 Final (Chapitre 1, point 2)

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 des membres de l'entreprise et doivent soit être la propriété de l'entreprise, soit être mis à sa disposition en vertu d'un contrat de location de longue durée ou de crédit-bail. Le transport doit constituer une activité accessoire dans le cadre de l'ensemble des activités de l'entreprise.

4.2 Régime applicable

4.2.1 Les États devraient envisager d'assouplir progressivement les restrictions imposées par les systèmes d'autorisations (hors licences communautaires et assimilées ^{21/}).

4.2.2 Pour autant qu'il ne s'agisse pas d'une opération de cabotage telle que définie au paragraphe 4.1.6, les types de transports internationaux de marchandises par route définis ci-après ne devraient pas, y compris lorsqu'ils sont en transit, être soumis à autorisation ^{22/}. Si toutefois c'était le cas, cette autorisation devrait être délivrée rapidement hors contingentement.

- 1) Les transports de marchandises par des véhicules dont le Poids Total Autorisé en Charge (PTAC), y compris celui des remorques, ne dépasse pas 6 tonnes ou dont la charge utile autorisée, y compris celle des remorques, ne dépasse pas 3.5 tonnes;
- 2) Les transports occasionnels de marchandises à destination ou en provenance des aéroports, en cas de déviation des services;
- 3) Les transports de véhicules endommagés ou à dépanner et les déplacements des véhicules de dépannage;
- 4) Les déplacements à vide d'un véhicule affecté au transport des marchandises et destiné à remplacer un véhicule mis hors d'usage à l'étranger ainsi que le retour du véhicule tombé en panne après réparation;
- 5) Les transports d'animaux vivants au moyen de véhicules construits ou aménagés spécialement d'une façon permanente pour assurer le transport d'animaux vivants et admis comme tels par les autorités compétentes des pays;
- 6) Les transports de pièces de rechange et de produits destinés à l'avitaillement des navires de mer et des avions;

^{21/} Le régime des licences communautaires et assimilées applicable aux transporteurs de l'UE, de l'EEE et de la Suisse pour les transports effectués entre ces pays n'est pas concerné par ce point

^{22/} Cf. Résolution CEMT/CM (2000)10 Final (Chapitre 3, point 2)

- 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.
 - 13) Acheminement à vide de véhicules nouvellement acquis vers leur lieu de destination finale^{23/}.
- 4.2.3 Le transport effectué dans le cadre d'un «trafic entre pays tiers» tel que défini au paragraphe 4.1.7 est admis, pour autant qu'il soit couvert par une autorisation spéciale délivrée par les autorités compétentes des pays concernés.
- 4.2.4 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.
- 4.2.5 Le cabotage tel que défini au paragraphe 4.1.6 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.
- 4.2.6 Lorsque des transports internationaux sont effectués au moyen d'un ensemble de véhicules couplés, composé d'un tracteur et d'une remorque ou semi-remorque, l'autorisation éventuellement requise est délivrée par les autorités compétentes du pays dans lequel est immatriculé le véhicule tracteur. Cette autorisation doit couvrir l'ensemble des véhicules couplés, même si la remorque ou la semi-remorque n'est pas immatriculée ou admise à la circulation au nom du titulaire de l'autorisation ou est immatriculée ou admise à la circulation dans un autre pays.^{24/}

^{23/} Ne figure pas dans la Résolution CEMT/CM (2000)10 Final

^{24/} Inspirée de la Résolution CEMT/CM (2000)10 Final (Chapitre 3, point 3.1)

- 4.2.7 Les transports de dimensions et de poids exceptionnels sont soumis à des autorisations spéciales délivrées par les autorités compétentes des pays où s'effectue le transport ^{25/}.
- 4.2.8 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.

Section 5 - Information

- 5.1 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.
- 5.2 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.
- 5.3 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.

^{25/} Cf. Résolution CEMT/CM (2000)10 Final (Chapitre 3, point 3.2)

CHAPITRE II

QUESTIONS RELATIVES AUX VÉHICULES ROUTIERS

Section 1 - Assurance

Les États devraient demander et faciliter les 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.
-

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 automobiles 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

Modèle de la carte internationale d'assurance automobile (carte verte) (français et anglais seulement)

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

*Pour obtenir des copies de la Carte verte, prière de contacter le Conseil des Bureaux à l'adresse
suivante: secretariat@cobx.org*

Annexe 2

CERTIFICATS D'IMMATRICULATION DES VÉHICULES PRIS EN LOCATION

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

- Si elles le désirent, les autorités compétentes pourront, au lieu de délivrer ou de faire délivrer des copies proprement dites ou des extraits, certifier conforme à l'original, une photocopie du certificat d'immatriculation ou habiliter une association à cet effet;

- Il appartient à l'autorité qui délivre l'extrait ou la copie ou certifie conforme la photocopie d'exiger ou non le dépôt de l'original du certificat d'immatriculation;

- Les extraits, copies ou photocopies porteront la mention «*Véhicule en location. Extrait (ou copie ou photocopie) du certificat d'immatriculation établi (e) pour être utilisé(e) par le locataire*».

Annexe 3

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

Transport de voyageurs

Convention relative au contrat de transport international de voyageurs et de bagages par route (CVR), 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

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 douanière relative aux conteneurs, en date du 2 décembre 1972

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
