



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/SC.1/2008/4
19 août 2008

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail des transports routiers

Cent troisième session

Genève, 29-31 octobre 2008

Point 6 a) de l'ordre du jour provisoire

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

Propositions concernant un Accord multilatéral mondial relatif au transport
régulier international de voyageurs par autobus et autocar (*OmniBUS*)

Communication de l'Union internationale des transports routiers

À la cent unième session du Groupe de travail, le représentant de l'Union internationale des transports routiers (IRU) a proposé d'établir un nouvel accord international relatif aux services réguliers internationaux de transport de voyageurs par autobus et autocar. Un tel accord permettrait de faciliter le déplacement des personnes et aiderait à éliminer les difficultés et les obstacles rencontrés dans les services de transport de voyageurs en circulation internationale. Le Groupe de travail, tout en reconnaissant l'intérêt d'un tel accord, a estimé qu'un examen plus poussé de cette question devrait être effectué au préalable et il a invité l'IRU à établir, avec la participation de représentants volontaires de certaines autorités, une note pour la prochaine session du Groupe (ECE/TRANS/SC.1/381, par. 43). On trouvera ci-joint le document de l'IRU, soumis pour examen à la cent troisième session en cours.

**PROPOSITION DE L'IRU D'ÉTABLIR UN ACCORD MULTILATÉRAL
MONDIAL SUR LE TRANSPORT RÉGULIER INTERNATIONAL
DE VOYAGEURS PAR AUTOBUS ET AUTOCAR
(*Omnibus*)**

SOUS L'ÉGIDE DE LA COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE
DES NATIONS UNIES (CEE)

I. INTRODUCTION

1. Il existe actuellement en Europe et dans les pays voisins un vaste réseau de plus de 3 000 lignes régulières internationales de transport de voyageurs par route reliant entre eux pays, régions et villes. Elles constituent une infrastructure de transport souple, fiable, sûre et écologiquement compatible à un prix raisonnable.
2. Malgré un environnement très concurrentiel, les services réguliers internationaux de transport par autobus et autocar demeurent l'un des moyens de transport les plus utilisés par un très grand nombre de voyageurs en Europe et au-delà.
3. Le transport par autobus et autocar représente en fait le mode de transport routier le plus sûr et le mode de transport le plus écologiquement compatible de tous, ce qui en fait une solution privilégiée pour les décideurs politiques aux niveaux national et international souhaitant améliorer la sécurité routière et prendre en compte les problèmes de changement climatique et autres problèmes environnementaux et les problèmes de trafic routier par des solutions collectives.
4. Bien que le processus de libéralisation des transports et des déplacements se poursuive, les formalités d'obtention des diverses autorisations nécessaires pour établir des services réguliers internationaux, dans le cadre des divers accords bilatéraux existants, qui réglementent les liaisons régulières par autobus et autocar, demeurent compliquées, et les procédures administratives liées aux demandes d'autorisation demeurent dans de nombreux cas excessivement lourdes.
5. En outre, les services réguliers internationaux, tout en étant censés fonctionner selon un horaire fixe et acheminer les voyageurs à destination dans les délais prévus, subissent des temps d'attente très longs lors de la traversée des frontières, principalement faute de procédure prioritaire appliquée à ces services.
6. Un accord multilatéral sur les services réguliers internationaux de transport par autobus et autocar devrait permettre de faciliter considérablement ces services en établissant une base harmonisée et équitable et qui concerne le cadre juridique, les documents de contrôle et, en dernier stade, les procédures de contrôle de l'application au niveau général, tout en allégeant le fardeau administratif et les coûts pour les autorités aussi bien que pour les exploitants.
7. C'est pour toutes ces raisons que l'Union internationale des transports routiers (IRU) a présenté en 2003 une proposition tendant à l'élaboration d'un accord multilatéral sur les services réguliers internationaux d'autobus et d'autocars en Europe, sur le modèle de l'Accord Interbus sur les services occasionnels internationaux de transport par autocar.

8. Cette proposition a été par la suite évoquée à plusieurs occasions, comme par exemple au Forum commun CEMT-IRU tenu à Courtrai en 2005, dans le cadre du débat en cours à l'UE sur l'accès au marché pour les services d'autobus et d'autocar dans l'Union européenne et à la réunion du Groupe de travail des transports routiers (SC.1) de la CEE tenue du 16 au 18 octobre 2007.

9. À cette dernière réunion, le SC.1, tout en soulignant l'intérêt d'un tel accord, a estimé que cette question devrait être examinée de plus près au préalable (ECE/TRANS/SC.1/381 du 11 décembre 2007). C'est pourquoi il a invité l'IRU, avec l'aide de représentants volontaires des autorités des États membres de la CEE, à établir une note pour la prochaine session.

II. SUITE DONNÉE À LA DÉCISION DU SC.1

10. Au début de 2008, l'IRU a eu des consultations avec les représentants d'États membres de la CEE favorables à l'initiative de l'IRU sur la meilleure manière de donner suite à la demande du SC.1. Il a été convenu que l'approche la plus efficace consisterait à établir directement une proposition de projet d'accord, qui servirait de base au lancement d'un débat concret au sein du Groupe de travail des transports routiers SC.1 de la CEE.

11. En outre, lors d'une conférence internationale sur les questions relatives aux transports par autobus et autocar, tenue à Moscou le 5 mars 2008, une présentation a été faite du concept, ainsi que des principaux éléments d'un tel accord, devant 150 représentants du secteur des affaires et décideurs politiques, appartenant principalement à des pays de la CEI. Le débat qui a eu lieu a démontré qu'il existait un intérêt et un soutien suffisants pour ce projet de la part de nombreux organismes de l'industrie et autorités compétentes de la région de la CEI.

12. En conséquence, au cours des mois d'avril et de juillet 2008, l'IRU, en collaboration avec une douzaine d'associations volontaires d'États membres de l'UE et d'autres États, a élaboré une proposition de projet d'accord international sur les liaisons régulières par autobus et autocar.

13. Dans ces travaux, il a aussi été tenu compte des apports et observations utiles de plusieurs autorités compétentes d'États membres de la CEE, faisant partie de l'UE ou non.

14. Le processus d'élaboration s'est déroulé parallèlement au débat au sein de l'UE sur la révision des règles actuelles de l'Union Européenne sur l'accès à la profession et l'accès aux marchés pour les services d'autobus et d'autocar, dont les résultats ont (sous une forme préliminaire) été pris en considération et incorporés, dans la mesure du possible, dans la proposition.

15. Il en a été de même à propos de l'Accord Interbus relatif au transport international occasionnel de voyageurs par autocar ou autobus, négocié entre l'UE et un groupe de pays tiers. Plusieurs propositions pertinentes de l'Accord Interbus ont été transposées directement ou adaptées pour les incorporer au texte de la proposition.

16. Les éléments pertinents des accords bilatéraux actuellement en vigueur ont également été repris dans la mesure du possible.

17. Ainsi, en réponse à des besoins s'exprimant de plus en plus à l'échelle transcontinentale, il a été établi la proposition actuelle, qui combine des dispositions d'instruments bilatéraux,

multilatéraux et communautaires avec celles d'instruments cadres existants internationaux et mondiaux, tels que la Résolution d'ensemble sur la facilitation des transports routiers internationaux de la CEE (R.E.4) du 30 avril 2004, les Conventions sur la circulation routière de 1949 et de 1968 de Vienne et l'Accord général sur le commerce des services du 15 avril 1994 de Marrakech de l'OMC.

III. PROPOSITIONS DE L'IRU EN CE QUI CONCERNE LES QUESTIONS PRIORITAIRES À PRENDRE EN COMPTE DANS UN FUTUR ACCORD INTERNATIONAL

18. Pour l'IRU, un futur accord multilatéral mondial sur les services réguliers internationaux de transport par autobus et autocar devrait traiter des questions principales suivantes en priorité:

a) Harmonisation des formulaires d'autorisation et de différents aspects des procédures de demande et d'octroi des autorisations;

b) Délais de consultation pour la délivrance des autorisations: les procédures devraient être plus rapides, transparentes pour les autorités et le transporteur demandeur, et le transporteur devrait pouvoir faire appel contre une décision;

c) Harmonisation de la durée des autorisations bilatérales et de transit: conformément aux pratiques de l'UE, il est proposé de délivrer une seule autorisation s'appliquant à l'ensemble du voyage;

d) Simplification et harmonisation des procédures de contrôle, et amélioration de la sécurité et de la compatibilité environnementale des opérations;

e) Octroi aux services réguliers internationaux d'autobus et d'autocar de modalités de traitement prioritaire aux frontières, pour permettre aux services de respecter leurs horaires;

f) Contrôle des documents de voyage des voyageurs: il devrait demeurer du ressort des autorités.

19. Le texte proposé pour un accord multilatéral mondial sur le transport régulier international de voyageurs par autocar et par autobus (*OmniBUS*), incluant les procédures administratives applicables à la délivrance d'autorisations et d'autres documents administratifs apparentés, accompagné d'une brève note explicative sur les divers articles, est joint à la présente note.

**PROPOSITIONS DE L'IRU CONCERNANT UN ACCORD MULTILATÉRAL
MONDIAL RELATIF AU TRANSPORT RÉGULIER INTERNATIONAL
DE VOYAGEURS PAR AUTOBUS ET AUTOCAR (OMNIBUS)
[et procédures administratives applicables à la délivrance
des autorisations et autres documents
administratifs apparentés]**

LES PARTIES CONTRACTANTES

[...]

RECONNAISSANT L'IMPORTANCE:

De la Résolution d'ensemble sur la facilitation des transports routiers internationaux (R.E.4) du 30 avril 2004 pour ce qui est de la simplification et de l'harmonisation des règlements et procédures s'appliquant aux transports routiers,

De l'Accord général sur le commerce des services signé à Marrakech le 15 avril 1994 pour ce qui est de l'harmonisation des règles concernant le commerce des services,

L'opportunité de promouvoir le développement ordonné et la facilitation des transports réguliers internationaux de voyageurs et de leurs bagages par autobus et autocar,

L'importance de renforcer la sécurité de la circulation routière et la protection de l'environnement,

L'importance d'assurer la protection des intérêts des voyageurs dans les transports internationaux par route,

La nécessité d'uniformiser les procédures administratives relatives à la délivrance des autorisations pour les transports réguliers internationaux de voyageurs par autobus et autocar, ainsi que les documents administratifs connexes,

[...]

SONT CONVENUES de ce qui suit:

CHAPITRE PREMIER

DÉFINITIONS ET CHAMP D'APPLICATION

Article premier

Définitions

Aux fins du présent accord, on entend par:

«autobus et autocars», ci-après également appelés «véhicules», les véhicules automobiles – avec ou sans remorque pour le transport des bagages des voyageurs – destinés, de par leur construction et leur équipement, au transport de plus de neuf personnes, conducteur compris, et affectés à cet usage;

«autorisation», un document autorisant l'utilisation d'un autobus ou d'un autocar sur le territoire d'une Partie contractante dans le cadre d'un service régulier international de transport de voyageurs par route;

«entreprise», toute personne physique ou morale, toute association ou tout groupement de personnes non doté de la personnalité juridique, agissant avec ou sans but lucratif, ou tout organisme officiel, doté d'une personnalité juridique propre ou dépendant d'une autorité dotée de cette personnalité, ayant une activité de transport de voyageurs;

«transporteur», une entreprise, enregistrée sur le territoire d'une Partie contractante, qui est autorisée à assurer des services internationaux de transport de voyageurs par route, conformément aux lois et règlements nationaux en vigueur;

«service de transport de voyageurs par route», le transport par autobus ou par autocar offert au public ou à certaines catégories d'usagers contre rémunération versée par la personne transportée ou par l'organisateur du transport;

«services réguliers», des services de transport de voyageurs et de leurs bagages à une fréquence donnée et selon des itinéraires fixes, les voyageurs pouvant être pris en charge ou déposés au cours du voyage à des arrêts prédéterminés. Les services réguliers peuvent être tenus de respecter des horaires préétablis;

Les services réguliers doivent être accessibles à tous, sous réserve, dans certains cas, de l'obligation de réserver d'avance;

Le caractère régulier du service ne doit pas être remis en cause par des modifications éventuelles des conditions d'exploitation;

Les pauses-rafraîchissement dans les pays de transit, ainsi que dans les pays de départ et de destination, ne doivent pas avoir pour effet de modifier la nature du service. Au cours des pauses-rafraîchissement, aucun voyageur ne peut être pris en charge ou déposé;

«services réguliers spéciaux», des services, quel qu'en soit l'organisateur, qui assurent le transport de catégories particulières de voyageurs, avec leurs bagages, à l'exclusion de tous

autres voyageurs, pour autant que ces services soient fournis dans les mêmes conditions que celles fixées pour les services réguliers;

Les services réguliers spéciaux comprennent:

- a) Le transport de travailleurs entre le domicile et le lieu de travail;
- b) Le transport scolaire d'enfants et d'adolescents;

Le fait qu'un service régulier spécial puisse varier en fonction des besoins des usagers n'a pas d'incidence sur son classement comme service régulier;

«services occasionnels», des services n'entrant pas dans la définition des services réguliers ou des services réguliers spéciaux, caractérisés avant tout par le fait qu'il s'agit du transport de groupes de voyageurs rassemblés à l'initiative du client ou du transporteur lui-même;

«transports pour compte propre», des transports effectués à des fins non lucratives et non commerciales par une entreprise, pour autant:

- a) Que l'activité de transport ne constitue qu'une activité accessoire pour cette entreprise;
- b) Que les véhicules utilisés soient la propriété de cette entreprise, ou soient en cours d'achat à tempérament par celle-ci, ou soient mis à la disposition de celle-ci en vertu d'un contrat de location-vente de longue durée, et soient conduits par un membre du personnel de l'entreprise, ou par la personne physique qui représente l'entreprise ou par du personnel employé par l'entreprise ou mis à la disposition de celle-ci en vertu d'un contrat;

«transport international», une opération de transport effectuée par un véhicule dont le lieu de départ est situé sur le territoire d'une Partie contractante et le lieu de destination sur celui d'une autre Partie contractante ou d'un pays tiers, et inversement, ainsi que le déplacement à vide d'un véhicule dans le cadre de cette opération de transport;

Un service de voyageurs est dit «en transit» dans un pays déterminé lorsqu'il traverse ce pays au cours d'un voyage dont les lieux de départ et de destination sont situés dans un autre pays et que, sauf autorisation contraire, aucun voyageur n'est pris en charge ou déposé sur le territoire du pays traversé;

«services nationaux de transport de voyageurs par route assurés par des transporteurs non résidents» («cabotage»), des services de transport par route pour compte d'autrui assurés à titre temporaire par un transporteur non résident dans une Partie contractante hôte, dans le cadre d'un voyage international effectué conformément aux dispositions du présent accord;

«Partie contractante hôte», une Partie contractante dans laquelle un transporteur exerce des activités, autre que la Partie contractante où est établi le transporteur;

«opération de transport triangulaire», tout transport de voyageurs du territoire d'une Partie contractante vers une autre Partie contractante ou un pays tiers, et inversement, par un véhicule

non immatriculé sur le territoire d'un de ces pays, que le véhicule, au cours du même voyage et sur son itinéraire normal, circule ou non dans le pays dans lequel il est immatriculé;

«Parties contractantes», les pays signataires s'étant reconnus liés par le présent accord et pour lesquels l'Accord est en vigueur;

«autorités compétentes», les autorités désignées par les Parties contractantes pour exécuter les tâches prévues dans le cadre du présent accord;

«autorité d'autorisation», l'autorité compétente de la Partie contractante sur le territoire de laquelle le lieu de départ est situé, à laquelle est soumise la demande d'autorisation, et qui délivre l'autorisation. Le lieu de départ doit être entendu comme signifiant «l'un des terminus du service»;

[...]

Article 2

Champ d'application

1. Le présent accord s'applique:

a) Au transport international de voyageurs par autobus et autocar dans le cadre de services réguliers;

b) Effectué entre les territoires de deux Parties contractantes et, si le service le nécessite, en transit sur le territoire d'une autre Partie contractante;

c) Effectué par des entreprises de transport agissant pour le compte d'autrui établies dans une Partie contractante conformément à la législation de celle-ci et autorisées dans l'État d'établissement à effectuer des transports dans le cadre de services réguliers internationaux par autobus et autocar;

d) Utilisant des autobus et autocars immatriculés dans la Partie contractante où l'entreprise de transport est établie;

e) Ainsi qu'aux déplacements à vide des autobus et autocars en liaison avec ces services.

2. Un changement de véhicule ou une interruption du transport pour permettre d'effectuer une partie du voyage par un autre moyen de transport n'a pas d'incidence sur l'application du présent accord.

3. Les opérations de transport par cabotage effectuées par un transporteur non résident dans la Partie contractante hôte dans le cadre d'un service international régulier, effectuées conformément aux dispositions du présent accord, sont admises à condition que le cabotage ne soit pas la finalité première de ce service, à l'exception des services de transport répondant aux besoins d'un centre urbain ou d'un groupement de centres urbains, ou aux besoins de transport

entre un tel centre et les zones avoisinantes. Une opération de transport par cabotage ne doit pas être effectuée indépendamment d'un service international régulier.

4. Les services réguliers assurés à partir d'une Partie contractante vers ou en transit à travers une Partie non contractante, doivent faire l'objet d'une autorisation en vertu d'un accord bilatéral entre la Partie contractante et la Partie non contractante et, s'il y a lieu, la Partie non contractante de transit.

5. Les Parties contractantes au présent accord, cependant, s'efforcent d'aligner dans la mesure du possible les dispositions de leurs accords bilatéraux conclus avec de telles Parties non contractantes sur les dispositions, documents et procédures du présent accord.

6. Sont exclues du champ d'application de l'Accord:

a) Les opérations de transport triangulaires;

b) Les opérations de transport international interurbain dans les zones frontalières [dans un rayon de ... km].

[...]

Article 3

Principes généraux

1. Sous réserve des dispositions du paragraphe 2 de l'article [24]:

a) Il ne doit être appliquée aucune distinction en fonction du lieu d'immatriculation des autobus ou autocars, des lieux de départ, d'entrée, de sortie ou de destination, ou de la nationalité des conducteurs ou du lieu où est établie l'entreprise de transport;

b) Chaque Partie contractante accorde immédiatement et inconditionnellement aux fournisseurs de services de toutes les autres Parties contractantes et aux services visés par le présent accord, pour ce qui est de leurs droits, de la législation et des formalités, un traitement non moins favorable que celui qu'elle accorde aux fournisseurs de services similaires de tout autre pays et aux services qu'ils fournissent.

2. En ce qui concerne toutes les mesures ayant une incidence sur la fourniture des services visés par l'Accord, les Parties contractantes accordent aux transporteurs d'autres Parties contractantes un traitement non moins favorable que celui qu'elles accordent à leurs propres fournisseurs de services similaires et aux services qu'ils fournissent.

[...]

Article 4

Règles de transparence

1. Chaque Partie contractante publie, sur un site Internet officiel, au plus tard à la date de leur entrée en vigueur, les textes des lois, règlements, décisions judiciaires et décisions administratives ayant trait à toutes les mesures de mise en œuvre qui s'appliquent aux transporteurs et aux services concernés par l'Accord.
2. Les informations visées au paragraphe 1 ci-dessus sont en particulier:
 - a) Les informations utiles en ce qui concerne les autorités compétentes;
 - b) La description complète des procédures à suivre, y compris les possibilités de recours contre une décision contestée;
 - c) Les documents à fournir et formulaires à remplir;
 - d) La notification de l'entrée en vigueur de leurs modifications futures, qui doit se faire sans délai, au moins une fois par année, dans l'une des langues officielles de la CEE, au Comité d'administration visé à l'article [22] de l'Accord.
3. Chaque Partie contractante répond sans délai à toute demande particulière d'information émanant de toute autre Partie contractante ou du Comité d'administration en ce qui concerne toute mesure pertinente de contrôle de l'application.
4. Chaque Partie contractante doit établir en outre un ou plusieurs points d'information chargés de fournir aux autres Parties contractantes, sur demande, des informations particulières sur les mesures de mise en œuvre dans le cadre du présent accord.
5. Chaque Partie contractante peut notifier au Comité d'administration toute mesure prise par une autre Partie contractante qui, à son avis, a des incidences sur l'application de l'Accord.
6. Un an après l'entrée en vigueur de l'Accord, les Parties contractantes communiquent au Comité d'administration et au secrétariat de la CEE une liste de tous les services internationaux de transport assurés dans le cadre de l'Accord, ainsi que les noms des détenteurs d'autorisation, les transporteurs effectuant le service et les points d'arrêt qui sont mentionnés dans l'autorisation.
7. Sur la base de cette information, qui doit être actualisée par les Parties contractantes à intervalle annuel, le Comité d'administration, avec l'appui des services de secrétariat de la CEE, doit mettre à la disposition des autorités compétentes et du public utilisant les transports une liste des services sur un site Internet.

[...]

CHAPITRE II

ACCÈS AU MARCHÉ ET AUTORISATIONS

Article 5

Principes

1. Les services réguliers internationaux sont soumis à autorisation. L'autorisation délivrée par l'autorité compétente d'autorisation est conforme au modèle représenté à l'annexe [2] et est valable pour l'ensemble du voyage.
2. Les services réguliers spéciaux sont dispensés d'autorisation s'ils sont effectués dans le cadre d'un contrat conclu entre l'organisateur et le transporteur. Les voyages à vide effectués par des véhicules en liaison avec les services réguliers spéciaux sont également dispensés d'autorisation.
3. Les transports entre deux points situés sur le territoire d'une même Partie contractante par des transporteurs établis sur le territoire d'une autre Partie contractante («cabotage») sont autorisés en vertu du présent accord, aux conditions énoncées à l'article [13], et pour autant que ce transport ne soit pas la finalité première du service [il ne doit pas occuper plus de 25 % de la capacité du véhicule en places assises].

[...]

Article 6

Règles concernant l'autorisation

1. Une autorisation pour chaque service régulier international doit être délivrée par l'autorité d'autorisation en accord avec les autorités de toutes les Parties contractantes sur le territoire desquelles des voyageurs sont pris en charge ou déposés.
2. Les services réguliers internationaux peuvent seulement être assurés par des entreprises de transport du pays de départ ou de destination d'un service régulier international. Des voyageurs peuvent être pris en charge ou déposés dans les pays de départ et de destination ainsi que dans les pays de transit.
3. Les autorités compétentes des Parties contractantes de départ et de destination du service régulier international peuvent faciliter la coopération entre entreprises de transport du pays de départ, de destination ou de transit. Toutefois, la décision sur la répartition effective des prestations de transport entre transporteurs participants appartient aux transporteurs eux-mêmes.
4. Lorsqu'une nouvelle demande est soumise par un autre transporteur pour une ligne régulière internationale existant déjà, ou lorsque plusieurs demandes sont soumises en même temps pour une même ligne régulière internationale, l'autorité d'autorisation compétente est habilitée à adapter les horaires en conséquence, ou, si nécessaire, à lancer un appel d'offres public conformément aux règles nationales applicables en tels cas.

[...]

Article 7

Nature de l'autorisation

1. Les autorisations sont délivrées au nom du transporteur. Celui-ci ne doit pas les transférer à un tiers.
2. Un transporteur, toutefois, qui a reçu une autorisation peut, avec le consentement de l'autorité d'autorisation, exploiter le service par l'intermédiaire d'un sous-traitant. Dans ce cas, le nom de cette dernière entreprise et son rôle de sous-traitant doivent être mentionnés dans l'autorisation. Le sous-traitant doit satisfaire aux conditions énoncées au paragraphe 4 de l'article [1].
3. Dans le cas où des entreprises sont associées pour l'exploitation d'un service régulier, l'autorisation doit être établie au nom de toutes les entreprises. L'autorisation proprement dite est délivrée à l'entreprise qui dirige l'exploitation, et des copies sont distribuées aux autres entreprises participantes. L'autorisation doit indiquer les noms de tous les transporteurs.
4. La durée de validité d'une autorisation est au maximum de cinq ans. Cette durée peut être réduite à la demande du demandeur ou par accord mutuel entre toutes les autorités compétentes des États sur le territoire desquels des voyageurs sont pris en charge, déposés ou transportés en transit.
5. Si leur législation ne leur permet pas de délivrer des autorisations d'une durée de validité supérieure à un an, les Parties contractantes devraient étudier la possibilité de prendre des mesures afin que les transporteurs puissent tabler sur le renouvellement de leur autorisation au moins quatre fois, étant entendu que, quelle que soit la date d'expiration de l'autorisation, rien ne pourra empêcher son annulation si les conditions dans lesquelles elle a été délivrée ne sont plus respectées.
6. Toute autorisation doit donner les informations suivantes:
 - a) Type de service;
 - b) Itinéraire du service, avec indication en particulier du lieu de départ et du lieu de destination, des points de franchissement des frontières, des points d'arrêt où des voyageurs sont pris en charge ou déposés et, dans le cas de services réguliers spéciaux effectués sans contrat, de la catégorie de personnes admises au transport et de leurs lieux de destination;
 - c) Période d'exploitation des services;
 - d) Fréquence des services;
 - e) Arrêts et horaires;
 - f) Nom du ou des transporteurs et, s'il y a lieu, des sous-traitants;
 - g) Conditions spéciales (si elles existent);
 - h) Période de validité de l'autorisation.

7. L'autorisation donne le droit au détenteur d'assurer les services réguliers internationaux pour lesquels il est autorisé, conformément aux dispositions du paragraphe 3 ci-dessus, sur le territoire de toutes les Parties contractantes par lesquelles passe l'itinéraire du service.

[...]

Article 8

Procédure de délivrance de l'autorisation

1. Aux fins de l'Accord, la demande d'autorisation doit être déposée par le transporteur auprès de l'autorité compétente de la Partie contractante sur le territoire de laquelle est situé le lieu de départ, ci-après désignée «autorité d'autorisation». Le lieu de départ doit être entendu comme signifiant «l'un des terminus du service».
2. Lorsque des entreprises sont associées pour l'exploitation d'un service régulier, la demande doit être soumise par le transporteur qui dirige l'exploitation.
3. Les demandes doivent être conformes au modèle décrit à l'annexe [1].
4. Les transporteurs doivent remplir la demande d'autorisation et doivent fournir toute autre information qu'ils considèrent pertinente, ou qui leur est demandée par l'autorité d'autorisation, en particulier les documents prouvant que le demandeur est autorisé à assurer des transports dans le cadre de services réguliers internationaux par autobus et autocar, et un horaire de conduite qui permette de contrôler la conformité aux règlements internationaux ou, selon le cas, nationaux, concernant les temps de conduite et de repos.
5. Au cas où cela serait jugé nécessaire, et avant de délivrer une autorisation, l'autorité compétente peut effectuer un contrôle dans les locaux de l'entreprise, afin de vérifier que celle-ci satisfait effectivement aux dispositions applicables en ce qui concerne l'accès à la profession.
6. Les autorisations sont délivrées en accord avec les autorités de toutes les Parties contractantes sur le territoire desquelles des voyageurs doivent être pris en charge ou déposés. Dès réception de la demande, l'autorité d'autorisation transmet aux autorités compétentes des Parties contractantes sur le territoire desquelles les voyageurs doivent être pris en charge ou déposés, ou dont le territoire doit être traversé en transit sans que des voyageurs soient pris en charge ou déposés, une copie de la demande, accompagnée de copies de tout autre document utile et d'un commentaire d'évaluation.
7. Les autorités compétentes des Parties contractantes dont l'accord a été demandé doivent faire connaître à l'autorité d'autorisation leur décision concernant la demande dans un délai de deux mois. Ce délai court à compter de la date de réception de la demande de réponse qui figure dans l'accusé de réception. Si la décision émise par les autorités compétentes de l'État membre dont l'accord a été demandé est négative, ce refus doit être explicitement motivé. Si l'autorité d'autorisation n'a pas reçu de réponse dans les deux mois, l'autorité consultée est censée avoir donné son accord et l'autorité d'autorisation peut délivrer l'autorisation demandée.

8. Les autorités des États membres dont le territoire est traversé sans que des voyageurs soient pris en charge ou déposés peuvent faire connaître leurs observations à l'autorité d'autorisation dans un délai de deux mois.
 9. L'autorité d'autorisation prend une décision concernant la demande dans un délai de trois mois à compter de la date de présentation de la demande par le transporteur.
 10. L'autorisation est délivrée, sauf dans les cas suivants:
 - a) Le demandeur n'est pas en mesure d'assurer le service qui fait l'objet de la demande avec l'équipement dont il dispose;
 - b) Par le passé, le demandeur ou les transporteurs dont il utilise les services en sous-traitance ou dans le cadre d'une association d'entreprises aux fins de l'exploitation d'un service régulier ne se sont pas conformés à la législation nationale ou internationale concernant les transports routiers, et en particulier aux conditions et prescriptions relatives aux autorisations concernant les services internationaux de transport de voyageurs par route, ou ont commis de sérieuses infractions à la législation en matière de sécurité routière, en particulier en ce qui concerne les règlements internationaux ou, le cas échéant, nationaux relatifs aux véhicules et aux temps de conduite et de repos pour les conducteurs;
 - c) Le demandeur ou les transporteurs dont il utilise les services en sous-traitance ou dans le cadre d'une association d'entreprises aux fins de l'exploitation d'un service régulier ne satisfont pas aux prescriptions légales nationales d'assurance en ce qui concerne la responsabilité civile à l'égard des tiers, les voyageurs, le conducteur et le véhicule. L'autorisation peut être suspendue, ou même retirée, à tout moment, si le ou les transporteurs cessent de satisfaire aux prescriptions nationales concernant l'assurance;
 - d) Dans le cas d'une demande de renouvellement d'une autorisation, il n'a pas été satisfait aux conditions à remplir pour l'autorisation;
 - e) Une Partie contractante juge, sur la base d'une enquête détaillée, que la finalité première du service n'est pas de transporter des voyageurs entre des points d'arrêt situés dans des Parties contractantes différentes.
- [...]
11. Par contre, le fait qu'un transporteur offre des tarifs plus élevés ou plus bas que ceux offerts par d'autres transporteurs ou que la liaison en question soit déjà exploitée par d'autres transporteurs ne constitue pas en soi un motif justifié pour refuser la demande.
 12. Les autorités compétentes de toutes les Parties contractantes participant à la procédure de demande d'accord mentionnée au paragraphe 4 ci-dessus ne peuvent refuser une demande que sur la base des motifs prévus dans le présent accord.
 13. À l'issue de la procédure décrite dans le présent article, l'autorité d'autorisation accorde l'autorisation ou refuse officiellement la demande.

14. Toute décision de refus d'une demande doit indiquer les motifs sur lesquels se fonde ce refus.
15. Les Parties contractantes doivent veiller à ce que les transporteurs aient la possibilité de se faire entendre au cas où leur demande est refusée.
16. L'autorité d'autorisation informe de sa décision toutes les autorités compétentes dont l'accord est demandé en leur envoyant une copie de toute autorisation délivrée.
17. Si la procédure de recherche d'un accord mentionnée dans le présent article ne permet pas à l'autorité d'autorisation de prendre une décision sur une demande, la question peut être renvoyée devant le Comité d'administration pour information et, si nécessaire, pour que d'autres mesures soient prises dans le cadre des compétences du Comité.

[...]

Article 9

Renouvellement et modification des autorisations

1. L'article [8] ci-dessus s'applique, *mutatis mutandis*, aux demandes de renouvellement des autorisations ou de modification des conditions dans lesquelles les services soumis à l'autorisation doivent être effectués.
2. En cas de modification mineure des conditions d'exploitation, telles que des corrections d'horaires, l'autorité d'autorisation communique simplement l'information en question à l'autorité compétente des autres Parties contractantes concernées.
3. Les Parties contractantes concernées peuvent juger qu'il appartient à l'autorité d'autorisation de décider à elle seule de modifications aux conditions dans lesquelles un service est exploité.

[...]

Article 10

Expiration de l'autorisation

1. Une autorisation s'appliquant à un service régulier expire à la fin de sa période de validité ou trois mois après que l'autorité d'autorisation ait reçu notification du détenteur de son intention de supprimer le service. Cette notification doit indiquer clairement les motifs.
2. Lorsque la demande relative à un service a cessé d'exister, le délai de notification s'appliquant au détenteur de l'autorisation comme prévu au paragraphe 1 est d'un mois.
3. L'autorité d'autorisation informe les autorités compétentes de toutes les Parties contractantes concernées de l'expiration de l'autorisation.

4. Le détenteur de l'autorisation doit informer les usagers du service en cause de sa suppression un mois au préalable, en donnant à cette information la publicité nécessaire.

[...]

CHAPITRE III

DROITS ET OBLIGATIONS

Article 11

Contrôles

1. Les autorités compétentes des Parties contractantes concernées sont autorisées à exécuter les contrôles prescrits par le présent accord, par les autres conventions internationales et par la législation nationale des Parties qui s'applique aux transports routiers.

2. Aux fins du présent accord, sont considérés comme documents de contrôle:

a) Dans le cas d'un service régulier, l'autorisation mentionnée à l'article [5.1] ci-dessus (en tant qu'original ou copie certifiée conforme);

b) Dans le cas d'un service régulier spécial sur la base d'un contrat, le contrat visé à l'article [5.2] ci-dessus (en tant qu'original ou copie certifiée conforme);

c) La liste des voyageurs (feuille de route), telle que définie à l'annexe [3], qui doit être transportée à bord du véhicule effectuant des services de transport réguliers conformément aux dispositions du présent accord;

d) Le titre de transport visé à l'article [12.4] ci-dessous.

3. Les inspecteurs [de la Partie contractante d'établissement] sont habilités à:

a) Contrôler les registres et autres documents, y compris les documents de contrôle relatifs à l'exploitation de l'entreprise de transport;

b) Faire des copies, ou prélever des extraits des registres et documents dans les locaux;

c) Avoir accès intégralement aux locaux, terrains et véhicules de l'entreprise de transport;

d) Demander que leur soit communiquée toute information détenue dans les registres, documents ou bases de données.

[...]

Article 12

Obligations du transporteur

1. Sauf cas de force majeure, l'exploitant d'un service régulier doit, jusqu'à l'expiration de l'autorisation, prendre toutes les mesures nécessaires pour garantir que le service de transport satisfait aux conditions de continuité, de régularité et de capacité, ainsi qu'aux autres conditions énoncées par les autorités compétentes en application de l'article [7.3].
2. Le transporteur doit afficher l'itinéraire du service, les arrêts, l'horaire, les tarifs et les conditions de transport de telle manière que cette information soit facilement accessible à tous les usagers.
3. Il doit être possible aux Parties contractantes concernées, par accord entre elles et avec le détenteur de l'autorisation, d'apporter des modifications aux conditions d'exploitation relatives à un service régulier.
4. Le transporteur exploitant un service régulier, à l'exclusion d'un service régulier spécial, doit délivrer des titres de transport, soit individuels soit collectifs, qui doivent indiquer:
 - a) Les lieux de départ et de destination, et éventuellement les conditions du voyage de retour;
 - b) La période de validité du titre de transport et, s'il y a lieu, la date et l'heure du départ;
 - c) Le prix du transport.
5. Le titre de transport doit être présenté sur demande à tout inspecteur habilité.
6. Les transporteurs exploitant un service régulier, y compris un service régulier spécial, doivent établir, pour chaque voyage, une liste des voyageurs (feuille de route) indiquant les noms ainsi que les lieux de départ et de destination de tous les voyageurs. La feuille de route doit être conforme au modèle décrit à l'annexe [3] du présent accord et doit être présentée sur demande à tout inspecteur habilité.
7. Les documents de contrôle visés à l'article [11.2] ou leur copie certifiée conforme doivent être transportés à bord du véhicule et doivent être présentés, sur demande, à tout inspecteur habilité.
8. Les copies certifiées conformes délivrées par les autorités compétentes des Parties contractantes doivent se présenter selon le modèle indiqué dans les annexes au présent accord et porter la mention «copie certifiée conforme».
9. Les transporteurs utilisant des autocars ou autobus pour le transport international de voyageurs doivent laisser s'effectuer toutes les inspections visant à vérifier que les conditions d'exploitation sont respectées, en particulier en ce qui concerne les temps de conduite et de repos et la sécurité routière.

[...]

Article 13

Conditions applicables aux opérations de transport par cabotage effectuées dans le cadre d'un service régulier international

1. Les opérations de transport par cabotage, telles qu'elles sont définies à l'article [1] doivent s'effectuer conformément aux lois, règlements et dispositions administratives en vigueur dans la Partie contractante hôte en ce qui concerne les points suivants:

- a) Conditions s'appliquant au contrat de transport;
- b) Poids et dimensions des véhicules routiers.

2. Le poids et les dimensions du véhicule peuvent éventuellement dépasser les valeurs applicables dans la Partie contractante d'établissement du transporteur, mais ils ne doivent en aucun cas dépasser les limites fixées par l'État membre hôte pour le trafic national ou les valeurs spécifiées dans le certificat de conformité.

a) Prescriptions relatives au transport de certaines catégories de voyageurs, telles qu'enfants scolarisés, enfants et personnes à mobilité réduite;

b) Règlements internationaux, communautaires et/ou, le cas échéant, nationaux concernant les temps de conduite et de repos;

c) Taxe sur la valeur ajoutée (TVA) ou taxe sur le chiffre d'affaires s'appliquant aux services de transport.

3. Les critères techniques de construction et d'équipement auxquels doivent satisfaire les véhicules utilisés pour effectuer des opérations de transport par cabotage doivent être ceux visés à l'article [14] ci-dessous.

Les lois, règlements et dispositions administratives nationaux mentionnés au paragraphe 1 ci-dessus doivent être appliqués par la Partie contractante aux transporteurs non résidents dans les mêmes conditions que pour les ressortissants nationaux, de manière à éviter toute discrimination directe ou indirecte.

[...]

CHAPITRE IV

SÉCURITÉ DU TRANSPORT ET PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

Article 14

Conditions techniques s'appliquant aux véhicules

1. Sous réserve des dispositions du paragraphe 4 de l'article [24], les conditions techniques s'appliquant aux autobus et autocars utilisés pour assurer des services réguliers internationaux de transport conformément au présent accord doivent satisfaire aux dispositions des Conventions sur la circulation routière de la CEE du 19 septembre 1949 ou du 8 novembre 1968.
2. Les Parties contractantes peuvent effectuer des inspections inopinées afin de vérifier que les autobus et autocars sont maintenus dans un état tel qu'ils puissent être considérés comme aptes à la circulation routière par les autorités d'inspection, en particulier en ce qui concerne les aspects de sécurité et de protection de l'environnement visés à l'annexe 5 du présent accord.
3. Ces contrôles inopinés doivent être exécutés exclusivement lors des arrêts aux gares routières, pour éviter de perturber le fonctionnement des services et d'incommoder les voyageurs.

CHAPITRE V

QUALITÉ DES SERVICES ET FACILITATION DES OPÉRATIONS

Article 15

Qualité et confort des services de transport

1. Les transporteurs fournissant conjointement un service régulier de transport doivent, sur la base des normes internationales en matière de qualité du service et de confort des véhicules:
 - a) Veiller à ce que les autobus et autocars affectés à ce service offrent aux voyageurs un niveau comparable de qualité de service et de confort des véhicules;
 - b) Adopter des règles garantissant un niveau comparable de qualité de service et de confort des véhicules.
2. L'autorité d'autorisation peut demander aux transporteurs de fournir des informations sur la mise en œuvre des dispositions du paragraphe 1 ci-dessus.
3. L'autorité d'autorisation peut recommander ou prescrire aux transporteurs exploitant des lignes régulières internationales de satisfaire aux dispositions de systèmes internationaux existants en matière de qualité de service et de confort. Dans de tels cas, ils en informeront le Comité d'administration.

4. Les gares routières où des passagers sont pris en charge ou déposés au cours d'un transport régulier international effectué conformément aux dispositions du présent accord doivent mettre à la disposition des conducteurs et voyageurs les services à la clientèle nécessaires, notamment installations sanitaires, zones de restauration et de repos, moyens de télécommunication satisfaisants.

5. Les gares routières doivent offrir des services appropriés aux transporteurs pour la vente des titres de transport.

[...]

Article 16

Facilitation des procédures de délivrance des visas pour les conducteurs professionnels

1. Les Parties contractantes devraient s'efforcer de faciliter les procédures de délivrance des visas aux conducteurs professionnels assurant les services réglementés par le présent accord, conformément aux meilleures pratiques nationales applicables à tous les demandeurs de visas et aux règlements nationaux en matière d'immigration, ainsi qu'aux engagements internationaux.

2. Les Parties contractantes conviennent d'échanger régulièrement des informations sur les meilleures pratiques concernant la facilitation des procédures de délivrance des visas aux conducteurs professionnels.

[...]

Article 17

Dispositions douanières et autres dispositions fiscales pertinentes

1. Les autobus et autocars utilisés pour les opérations de transport effectuées conformément au présent accord sont exonérés de toutes les taxes et redevances prélevées pour la circulation ou la possession de véhicules, ainsi que de toutes les taxes ou redevances spéciales perçues sur les opérations de transport sur le territoire des autres Parties contractantes.

2. Les autobus et autocars ne sont pas exonérés des taxes et redevances applicables aux carburants, ni de la taxe sur la valeur ajoutée perçue sur les services de transport, ni des péages routiers ou autres redevances d'utilisation des infrastructures de transport.

3. Les Parties contractantes veillent à ce que les péages et toutes autres redevances d'utilisation ne puissent être prélevés en même temps pour l'utilisation d'un même tronçon routier. Les Parties contractantes, toutefois, peuvent, sur des réseaux où sont perçues des redevances d'utilisation, prélever en outre des péages pour l'utilisation de ponts, tunnels et cols.

4. Le carburant des autobus et des autocars contenu dans les réservoirs montés d'origine sur le véhicule par le constructeur, jusqu'à une contenance maximale de 600 l, ainsi que les lubrifiants transportés à bord des autobus et autocars pour leur fonctionnement exclusivement

sont exonérés des droits d'importation et de toute autre taxe imposée dans les autres Parties contractantes.

5. Les pièces détachées et les outils importés pour la réparation d'un autobus ou d'un autocar ayant subi une avarie lors d'une opération de transport routier régulier international sont exonérés des droits de douane et toutes les taxes et redevances à l'importation sur le territoire d'une autre Partie contractante, dans les conditions fixées par les dispositions nationales concernant l'admission temporaire de telles marchandises. Les pièces qui ont été remplacées doivent être réexportées ou détruites sous le contrôle de l'autorité douanière compétente de l'autre Partie contractante.

[...]

Article 18

Points de passage aux frontières

Afin de rationaliser et d'accélérer les formalités prescrites aux points de passage des frontières, les Parties contractantes doivent veiller à satisfaire dans la mesure du possible aux conditions minimales suivantes aux points de passage des frontières ouverts à la circulation internationale de voyageurs:

- a) Prévoir des installations et un équipement permettant de procéder à des contrôles conjoints entre États voisins (système de l'arrêt unique), vingt-quatre heures par jour, dans la mesure où les nécessités commerciales le justifient, et dans le respect des règles de la circulation routière;
- b) Aménager des voies de circulation séparées selon le type de transport, de part et d'autre de la frontière, afin de donner la priorité aux autobus et autocars assurant des services réguliers;
- c) Aménager des parcs de stationnement suffisants;
- d) Mettre à la disposition des conducteurs et voyageurs des installations sanitaires, des lieux de restauration et des moyens de télécommunication satisfaisants.

[...]

Article 19

Rapports périodiques

Pour ce qui est de la mise en œuvre des articles [15], [16], [17] et [18] du présent accord, le Secrétaire exécutif de la Commission économique pour l'Europe (CEE) des Nations Unies effectue tous les deux ans une enquête auprès des Parties contractantes sur les progrès réalisés en ce qui concerne le confort des services des transports de voyageurs et leur facilitation dans leur pays.

[...]

CHAPITRE VI

DISPOSITIONS TRANSITOIRES ET MISE EN ŒUVRE

Article 20

Sanctions et assistance mutuelle

1. L'autorité compétente de la Partie contractante qui a délivré l'autorisation retire l'autorisation visée à l'article [5.1] si le détenteur:
 - a) Ne satisfait plus aux conditions énoncées à l'article [1.4];
 - b) Ne satisfait plus aux dispositions nationales en ce qui concerne la couverture d'assurance;
 - c) A donné des réponses inexactes en ce qui concerne les informations requises pour la délivrance de l'autorisation;
 - d) Plus particulièrement, si la Partie contractante dans laquelle le transporteur est établi le demande.
2. L'autorité informe immédiatement les autorités compétentes des Parties contractantes concernées.
3. Les autorités compétentes des Parties contractantes devraient mettre en place un système de sanctions en cas d'infraction à l'Accord, basé sur la liste des infractions particulièrement graves figurant à l'annexe [4], et la liste des infractions sérieuses devant être établie par le Comité d'administration au plus tard deux ans après l'entrée en vigueur du présent accord. Les sanctions ainsi établies doivent être efficaces, proportionnées et dissuasives.
4. Lorsque des infractions particulièrement graves ou sérieuses à la réglementation concernant les transports routiers, en particulier aux dispositions concernant les temps de conduite et de repos et la sécurité routière, ont été commises par le transporteur, les autorités compétentes de la Partie contractante où est établi le transporteur concerné prennent les mesures appropriées pour empêcher que ces infractions ne se reproduisent.
5. Au cas où une infraction particulièrement grave, telle que définie à l'annexe [4] au présent accord, a été commise dans une Partie contractante, ces mesures peuvent inclure le retrait temporaire ou définitif de l'autorisation. Lorsque c'est le sous-traitant d'un transporteur qui a commis cette infraction particulièrement grave, qui peut entraîner la suspension ou le retrait de l'autorisation, cette dernière est suspendue jusqu'à ce que le transporteur dirigeant l'exploitation remplace le transporteur sous-traitant. Dans ce cas, un transporteur dirigeant l'exploitation détenteur de l'autorisation reçoit un dernier avertissement, suivi, au cas où une seconde infraction de ce genre commise par l'un de ses sous-traitants, d'un retrait de l'autorisation pour la ligne régulière internationale qu'il exploite.
6. Le Comité d'administration est tenu informé de ces mesures.

7. Les Parties contractantes garantissent le droit du transporteur à faire recours contre les sanctions administratives qui lui sont imposées.

8. Les Parties contractantes se portent assistance pour la mise en œuvre des dispositions du présent accord.

[...]

Article 21

Sanctions imposées par une Partie contractante hôte en cas d'infraction

1. Lorsque l'autorité compétente d'une Partie contractante est informée d'une infraction grave aux dispositions du présent accord ou à la législation du transport routier, en particulier en ce qui concerne les règlements s'appliquant aux véhicules, aux temps de conduite et aux temps de repos pour les conducteurs, ou à la fourniture de services parallèles ou temporaires sans autorisation, imputables à un transporteur d'une autre Partie contractante, la Partie contractante sur le territoire de laquelle l'infraction est constatée transmet aux autorités compétentes de la Partie contractante d'établissement, le plus tôt possible mais au plus tard dans un délai d'un mois à compter du jour où elle a été informée de l'infraction, les informations suivantes:

- a) Description de l'infraction, et date et lieu auxquels elle a été commise;
- b) Catégorie, type et degré de gravité de l'infraction;
- c) Sanctions infligées et sanctions exécutées.

2. Les autorités compétentes de la Partie contractante hôte peuvent demander à l'autorité compétente de la Partie contractante d'établissement d'infliger au transporteur des sanctions administratives, conformément aux dispositions du présent accord.

3. Sans préjudice de poursuites pénales, la Partie contractante hôte peut infliger des sanctions à des transporteurs non résidents qui ont commis des infractions au présent accord ou à la réglementation nationale en matière de transport. Ces sanctions doivent être appliquées sur une base non discriminatoire et peuvent notamment consister en un avertissement et/ou, en cas d'infraction sérieuse, en une interdiction temporaire ou de durée indéfinie d'effectuer des opérations de transport sur le territoire de la Partie contractante hôte sur lequel l'infraction a été commise.

4. Les Parties contractantes veillent à ce que le transporteur puisse faire appel devant les tribunaux, lorsque toutes les autres mesures ont été épuisées, contre toute sanction administrative qui lui est infligée.

[...]

Article 22

Le Comité d'administration

Un Comité d'administration composé de toutes les Parties contractantes est établi. Sa composition, ses fonctions et son règlement intérieur sont définis à l'annexe 6.

[...]

Article 23

Disposition transitoire

Les autorisations accordées pour des services existant à la date d'entrée en vigueur du présent accord demeurent valides jusqu'à leur expiration dans la mesure où ces services restent soumis à autorisation.

[...]

Article 24

Accords entre Parties contractantes

1. Les dispositions du présent accord remplacent les dispositions correspondantes des accords bilatéraux conclus entre Parties contractantes.
2. Aucune des dispositions du présent accord ne remet en cause le droit des Parties contractantes qui forment des unions douanières ou économiques d'adopter une législation spécifique concernant les services réguliers partant de leur territoire ou y arrivant et, le cas échéant, le traversant en transit, pour autant que cette législation ne restreigne pas les possibilités offertes par le présent accord.
3. Les Parties contractantes informent le Comité d'administration de toutes dispositions adoptées en vertu du paragraphe 2 ci-dessus.
4. Les dispositions du présent accord ne font pas obstacle à l'application de mesures de contrôle et de restrictions résultant des dispositions nationales ou internationales:
 - a) Relatives, en particulier, à la circulation routière et au travail des équipages de véhicules effectuant des transports par route;
 - b) Répondant à des considérations de moralité et de sécurité publiques, d'hygiène et de santé publique ou à des règles d'ordre vétérinaire ou phytosanitaire, ni à la perception des frais dus dans le cadre de l'application de telles mesures.

[...]

Article 25

Rapports périodiques

1. Au 31 janvier de chaque année, les Parties contractantes notifient au Comité d'administration le nombre d'autorisations de services réguliers internationaux délivrées en vertu de l'Accord au cours de l'année écoulée et le nombre total d'autorisations de services réguliers valables à la fin de la période de déclaration ainsi que les informations visées à l'article [4.5]. Ces informations doivent être communiquées séparément pour chaque pays de destination d'un service régulier.

2. Le Comité d'administration publie cette information à l'intention du public.

[...]

Article 26

Règlement des différends

1. Tout différend entre deux ou plus de deux Parties contractantes en ce qui concerne l'interprétation ou l'application du présent accord est réglé, dans la mesure du possible, par voie de négociation directe entre elles ou par d'autres moyens amiables.

2. Si un accord ne peut être atteint pour résoudre à l'amiable un différend conformément au paragraphe 1 du présent article, les Parties contractantes concernées peuvent soumettre l'affaire à un comité d'arbitrage. Chaque Partie contractante désigne un arbitre. Le Comité d'administration désigne le président du Comité d'arbitrage.

3. Les décisions d'arbitrage sont prises à la majorité.

4. La décision du Comité d'arbitrage établi conformément au paragraphe 2 ci-dessous a force obligatoire pour les Parties contractantes qui sont parties au différend.

5. Le Comité d'arbitrage établit son règlement intérieur.

6. Tout point de contestation pouvant exister entre les parties au différend en ce qui concerne l'interprétation et l'exécution de la décision peut être soumis par l'une des parties au Comité d'arbitrage qui a pris la décision pour qu'il tranche ce point.

7. Aucune des dispositions du présent accord ne remet en cause le droit des Parties contractantes en différend qui sont également membres de l'Accord général sur le commerce des services (GATS) de saisir l'Organe de règlement des différends (ORD) prévu par l'Accord GATS lorsqu'une des parties au moins refuse la voie de l'arbitrage comme mentionné ci-dessus.

[...]

Article 27

Annexes

1. Les annexes au présent accord en font partie intégrante.
2. Des annexes nouvelles peuvent être ajoutées au présent accord conformément à la procédure décrite dans l'article [33] ci-après.

[...]

CHAPITRE VII

DISPOSITIONS FINALES

Article 28

Signature, ratification, adhésion

1. Le présent accord, déposé auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, est ouvert à la signature à compter du [...] et demeure ouvert à celle-ci jusqu'à son entrée en vigueur; après cette date, il est ouvert à l'adhésion des États.
2. Tout État Membre de l'Organisation des Nations Unies ou membre de l'une de ses institutions spécialisées ou de l'Agence internationale de l'énergie atomique, ou Partie au Statut de la Cour internationale de Justice, ainsi que tout État qui y est invité par l'Assemblée générale des Nations Unies, peut devenir Partie contractante au présent accord:
 - a) En le signant sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation;
 - b) En déposant un instrument de ratification, d'acceptation ou d'approbation après l'avoir signé sous réserve de ratification, d'acceptation ou d'approbation;
 - c) En déposant un instrument d'adhésion.
3. Les unions douanières ou économiques peuvent, en même temps que tous leurs États membres ou à tout moment après que tous leurs États membres soient devenus Parties contractantes à l'Accord, devenir également Parties contractantes à l'Accord conformément aux dispositions des paragraphes 1 et 2 du présent article. Ces unions, toutefois, n'ont pas le droit de vote.
4. Les instruments de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion doivent être déposés auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

Article 29

Entrée en vigueur

1. Le présent accord entre en vigueur le quatre-vingt-dixième jour après que cinq des États ou organisations d'intégration économique régionale visées à l'article [28] de l'Accord aient déposé leur instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion.
2. Pour tout État ou toute organisation d'intégration économique, qui le ratifie ou y adhère après que cinq pays aient déposé leur instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, l'Accord entre en vigueur le vingt-quatrième jour après le dépôt de son instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion.
3. Lorsqu'elle devient Partie contractante, toute organisation d'intégration économique régionale doit faire savoir si, pour les domaines relevant de sa compétence, ses États membres lui ont délégué leurs pouvoirs dans les domaines dont traite le présent accord, y compris dans ceux où le pouvoir de décision est limité.
4. Les organisations d'intégration économique régionale qui sont Parties contractantes cessent de l'être lorsqu'elles perdent les pouvoirs qui leur ont été délégués conformément aux dispositions de l'alinéa précédent du présent paragraphe; elles en informent le Secrétaire général.

[...]

Article 30

Dénonciation

1. Toute Partie contractante peut dénoncer l'Accord par notification adressée au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.
2. La dénonciation prend effet douze mois après la date à laquelle le Secrétaire général en aura reçu notification.
3. Tout État qui cesse de faire partie d'une organisation d'intégration économique régionale cesse automatiquement d'être Partie contractante à l'Accord à la même date.

[...]

Article 31

Extinction

Si, après l'entrée en vigueur du présent accord, le nombre de Parties contractantes, par l'effet des dénonciations, tombe à moins de cinq, l'Accord cesse d'être en vigueur à partir de la date à laquelle la dernière de ces dénonciations prend effet.

[...]

Article 32

Réserves

Aucune réserve au présent accord n'est admise.

Article 33

Amendements

1. Une fois qu'il est entré en vigueur, le présent accord peut être amendé selon la procédure définie au présent article.
2. Toute proposition d'amendement au présent accord présentée par une Partie contractante est soumise au Comité d'administration pour examen et décision.
3. Les Parties au présent accord ne ménagent aucun effort pour parvenir à un consensus sur un amendement. La proposition d'amendement adoptée par consensus est transmise par le secrétariat de la Commission économique de l'Europe des Nations Unies au Secrétaire général qui la communique pour approbation à toutes les Parties contractantes à l'Accord, ainsi qu'aux États signataires.
4. Dans un délai de neuf mois à compter de la date de notification aux Parties par le Secrétaire général de la proposition d'amendement, toute Partie contractante peut informer le Secrétaire général d'une objection qu'elle a à formuler à l'encontre de l'amendement proposé.
5. L'amendement proposé est réputé accepté si, à l'expiration du délai de neuf mois prévu pour les objections au paragraphe qui précède, aucune objection n'a été notifiée par une Partie contractante à l'Accord. Si une objection est formulée, l'amendement proposé reste sans effet.
6. Au cas où un pays serait devenu Partie contractante à l'Accord entre la date de la notification d'une proposition d'amendement et l'expiration du délai de neuf mois mentionné au paragraphe 4 du présent article, le secrétariat du Groupe de travail des transports routiers de la Commission économique pour l'Europe informe sans délai la nouvelle Partie contractante de l'amendement proposé. La nouvelle Partie contractante peut, avant l'expiration de ce délai de neuf mois, faire connaître au Secrétaire général son objection à l'amendement proposé.
7. Le Secrétaire général informe promptement toutes les Parties contractantes à l'Accord des objections formulées en application des paragraphes 4 et 6 du présent article, ainsi que des amendements acceptés conformément au paragraphe 5 ci-dessus.
8. Tout amendement réputé accepté entre en vigueur six mois après la date de sa notification par le Secrétaire général aux Parties contractantes.

[...]

Article 34

Convocation d'une conférence diplomatique

1. Une fois entré en vigueur le présent accord, toute Partie contractante peut, par notification adressée au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, demander la convocation d'une conférence en vue de réviser l'Accord. Le Secrétaire général informe toutes les Parties contractantes de cette demande, et convoque une conférence de révision si, dans un délai de quatre mois à dater de la notification adressée par lui, au moins un quart des Parties contractantes lui signifient leur assentiment à cette demande.

2. Si une conférence est convoquée conformément au paragraphe précédent, le Secrétaire général en avise toutes les Parties contractantes et les invite à présenter, dans un délai de trois mois, les propositions qu'elles souhaitent voir examinées par la conférence. Le Secrétaire général communique à toutes les Parties l'ordre du jour provisoire de la conférence, ainsi que le texte de ces propositions, au moins trois mois avant la date d'ouverture de la conférence.

[3. Si une conférence est convoquée conformément au paragraphe précédent, le Secrétaire général en avise toutes les Parties contractantes et les invite à présenter, dans un délai de trois mois, les propositions qu'elles souhaitent voir examinées par la conférence. Le Secrétaire général communique à toutes les Parties l'ordre du jour provisoire de la conférence, ainsi que le texte de ces propositions, au moins trois mois avant la date d'ouverture de la conférence.]

4. Le Secrétaire général invite à toute conférence convoquée en application du présent article tous les États et toutes les organisations visés à l'article [28] du présent accord.

[...]

Article 35

Notification aux États

Outre les notifications prévues aux articles [33] et [34], le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies notifie aux États et organisations visés à l'article [28] ci-dessus:

- a) Les ratifications et adhésions en vertu de l'article [28];
- b) Les dates d'entrée en vigueur du présent accord en vertu de l'article [29];
- c) Les dénonciations en vertu de l'article [30];
- d) L'extinction du présent accord en vertu de l'article [31].

Article 36

Dépositaire

L'original du présent accord est déposé auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, qui en transmet des copies certifiées conformes à tous les États et toutes les organisations visés à l'article [28] de l'Accord.

FAIT à Genève, [...], en un seul exemplaire, en langues anglaise, française et russe, les trois textes faisant également foi.

EN FOI DE QUOI, les soussignés, dûment autorisés, ont signé le présent accord.

Annexe 1

Page de couverture

(papier blanc A4)

Texte équivalent en anglais, français ou dans l'une des langues officielles de la Partie contractante délivrant l'autorisation

DEMANDE¹:

D'AUTORISATION POUR L'EXPLOITATION D'UN SERVICE RÉGULIER

**D'AUTORISATION POUR L'EXPLOITATION
D'UN SERVICE RÉGULIER SPÉCIAL²**

**DE RENOUVELLEMENT DE L'AUTORISATION POUR
L'EXPLOITATION D'UN SERVICE**

assuré par autobus ou autocar entre Parties contractantes en vertu de l'Accord CEE [...]

adressée à:

(Autorité d'autorisation compétente)

1. Nom et prénom ou raison sociale du demandeur, et lorsqu'il y a lieu, du transporteur dirigeant l'exploitation en cas d'association d'entreprises:

.....
.....

2. Service(s) assuré(s) (1)

par une entreprise

par un membre d'une association d'entreprises

par un sous-traitant

3. Noms et adresses du transporteur, des transporteurs associés ou sous-traitants^{3, 4}

3.1 N° tél.

3.2 N° tél.

3.3 N° tél.

3.4 N° tél.

¹ Cocher ou remplir selon le cas.

² Services réguliers spéciaux ne relevant pas d'un contrat entre l'organisateur et le transporteur.

³ Indiquer dans chaque cas s'il s'agit d'un membre d'une association ou d'un sous-traitant.

⁴ Joindre une liste si nécessaire.

(Deuxième page de la demande d'autorisation ou de renouvellement de l'autorisation)

4. Dans le cas d'un service régulier spécial:

4.1 Catégorie de voyageurs:

5. Durée de l'autorisation demandée ou date à laquelle se termine le service:

.....
.....
.....

6. Itinéraire principal du service (indiquer par soulignement les points de prise en charge des voyageurs):

.....
.....
.....
.....

7. Période d'exploitation:

.....
.....
.....

8. Fréquence (quotidienne, hebdomadaire, etc.):

9. Inclure l'horaire de conduite, pour permettre la vérification de la conformité aux règlements internationaux, de la Communauté européenne et/ou, s'il y a lieu, nationaux concernant les temps de conduite et temps de repos.

10. Nombre d'autorisations ou de copies certifiées conformes de l'autorisation demandées¹:

.....

12. Autres informations:

.....
.....

13.

(Lieu et date)

(Signature du demandeur)

.....

¹ L'attention du demandeur est attirée sur le fait que l'autorisation ou sa copie certifiée conforme doit être transportée à bord du véhicule, et que par conséquent le nombre d'autorisations ou de copies certifiées conformes que doit détenir le demandeur doit correspondre au nombre de véhicules nécessaires simultanément pour assurer le service prescrit.

(Troisième page de la demande d'autorisation et de renouvellement de l'autorisation)

Note importante

1. Les documents suivants doivent accompagner la demande, selon le cas:
 - a) L'horaire du service;
 - b) Une copie certifiée conforme de la licence du transporteur ou des licences de transporteurs pour le transport international de voyageurs par route pour le compte d'autrui prescrit par la législation nationale;
 - c) Des informations sur le type et le volume du service que le demandeur prévoit d'assurer dans le cas d'un nouveau service, ou du service qui a été assuré lorsqu'il s'agit du renouvellement d'une autorisation;
 - d) Une carte, à une échelle appropriée, indiquant l'itinéraire et les points d'arrêt où des voyageurs doivent être pris en charge ou déposés;
 - e) Un horaire de conduite, pour permettre la vérification de la conformité à la législation applicable concernant les temps de conduite et de repos;
 - f) Toute information utile concernant les gares routières.
2. Le demandeur doit fournir toute information additionnelle relative à sa demande dont il peut penser qu'elle est utile ou qui lui est demandée par l'autorité d'autorisation.
3. Conformément à l'article [5] de l'Accord CEE ..., les services ci-après sont soumis à autorisation:
 - a) Services réguliers...;
 - b) Services réguliers spéciaux...Les services réguliers spéciaux comprennent:
 - i) Le transport de travailleurs entre le domicile et le lieu de travail;
 - ii) Le transport scolaire d'enfants et d'adolescents.
4. Le fait qu'un service régulier spécial puisse varier en fonction des besoins des usagers n'a pas d'incidence sur son classement comme service régulier.
5. La demande doit être adressée à l'autorité compétente de la Partie contractante dans laquelle se situe le lieu de départ du service c'est-à-dire l'un des terminus du service.
6. La période maximale de validité de l'autorisation est cinq ans.

Annexe 2

(Première page de l'autorisation)

(papier rose A4)

Texte équivalent en anglais ou en français [et] dans l'une des langues officielles de la Partie contractante délivrant l'autorisation

ÉTAT DÉLIVRANT L'AUTORISATION

Autorité compétente

Signe distinctif international¹

AUTORISATION N°...

délivrée pour un service régulier²

délivrée pour un service régulier spécial

de transport par autobus ou autocar entre Parties contractantes à l'Accord CEE...

à:

(Nom, prénom ou raison sociale du transporteur, ou du transporteur dirigeant l'exploitation dans le cas d'une association d'entreprises)

.....

Adresse:

Tél./Fax [courriel]:

Nom, adresse, n° de téléphone, n° de télécopieur [et adresse e-mail] des associés ou membres de l'association d'entreprises, et/ou sous-traitants:

1.

2.

3.

4.

5.

Liste jointe, si nécessaire.

Date d'expiration de l'autorisation:

(Lieu et date de délivrance)

¹ Signe distinctif des Parties contractantes...

² Biffer la mention inutile.

(Signature et cachet de l'autorité ou organisme d'autorisation)

(Deuxième page de l'autorisation n° ...)

1. Itinéraire:

a) Lieu de départ du service:

b) Lieu de destination du service:

c) Itinéraire principal, les points de prise en charge et de dépose des voyageurs étant soulignés:

2. Période(s) d'exploitation:

3. Fréquence:

4. Horaire:

5. Service régulier spécial:

a) Catégorie de voyageurs:

6. Autres conditions ou caractéristiques particulières:

.....
.....
.....
.....
.....
.....

(Cachet de l'autorité délivrant l'autorisation)

(Troisième page de l'autorisation)

Texte équivalent en anglais ou en français [et] dans l'une des langues officielles de la Partie contractante délivrant l'autorisation.

Note importante:

1. L'autorisation est valable pour l'ensemble du voyage. Elle ne doit pas être utilisée par d'autres que ceux dont le nom est indiqué.
2. L'autorisation ou une copie certifiée conforme par l'autorité d'autorisation doit être transportée à bord du véhicule pendant la durée du voyage et doit être présentée aux inspecteurs habilités sur demande.

Annexe 3**LISTE DES VOYAGEURS**

NOM DU TRANSPORTEUR		LIEU DE DÉPART		DATE DE DÉPART	
ADRESSE		LIEU D'ARRIVÉE		DATE D'ARRIVÉE	
		1 ^{ER} CONDUCTEUR		HEURE D'ARRIVÉE PRÉVUE	
		2 ^E CONDUCTEUR		N° D'IMMATRICULATION DU VÉHICULE	
		3 ^E CONDUCTEUR		N° DE TÉLÉPHONE	

	NOM DU VOYAGEUR	PRIS EN CHARGE À	DÉPOSÉ À	PIÈCE D'IDENTITÉ	TITRE DE TRANSPORT N°
1					
2					
3					
4					
5					
6					
7					
8					
9					
10					
11					
12					
13					
14					
15					
16					
17					
18					
19					
20					
21					
22					
23					
24					
25					
26					

	NOM DU VOYAGEUR	PRIS EN CHARGE À	DÉPOSÉ À	PIÈCE D'IDENTITÉ	TITRE DE TRANSPORT N°
27					
28					
29					
30					
31					
32					
33					
34					
35					
36					
37					
38					
39					
40					
41					
42					
43					
44					
45					
46					
47					
48					
49					
50					
51					
52					
53					
54					
55					
56					
57					
58					
59					
NON PRÉSENTÉS					

**FICHE: VOYAGEURS PRIS EN CHARGE ET DÉPOSÉS
À DES POINTS D'ARRÊT PRÉDÉTERMINÉS**

POINT D'ARRÊT	DATE	HEURE	NOMBRE DE VOYAGEURS PRIS EN CHARGE	NOMBRE DE VOYAGEURS DÉPOSÉS
OBSERVATIONS DU CONDUCTEUR:				
N° DE TÉLÉPHONE D'URGENCE	DÉTENTEUR DE L'AUTORISATION		TRANSPORTEUR	

Annexe 4

Liste des infractions particulièrement graves qui, conformément à l'article [20], peuvent motiver le retrait de l'autorisation d'exploiter un service régulier international¹:

1. Dépassement de la durée maximale de conduite sur six jours ou sur deux semaines de 25 % ou plus.
2. Dépassement, au cours d'une journée de travail, de la durée maximale de conduite journalière de 50 % ou plus sans pause ou sans période de repos ininterrompue d'au moins 4,5 h.
3. Absence de tachygraphe et/ou limiteur de vitesse, ou utilisation d'un dispositif de falsification permettant de modifier les enregistrements de l'appareil enregistreur et/ou du limiteur de vitesse, ou falsification des feuilles d'enregistrement [...] ou des données téléchargées depuis le tachygraphe et/ou de la fiche du conducteur.
4. Conduite sans certificat de contrôle valide et/ou défectuosité grave, notamment du système de freinage, de la timonerie de direction, des roues et pneumatiques, de la suspension ou du châssis, susceptible [...] de présenter un risque immédiat pour la sécurité routière, justifiant la décision d'interdire de circulation le véhicule.
5. Transport de voyageurs sans permis de conduire valide ou par une entreprise non détentrice d'une licence de transporteur valide.
6. Transport de voyageurs sans autorisation valide d'exploitation d'un service régulier international.

[...]

¹ Au cas où une infraction particulièrement grave est commise par un transporteur qui est lui-même sous-traitant du transporteur dirigeant l'exploitation détenteur de l'autorisation, le droit du transporteur à assurer le service est suspendu avec effet immédiat, le transporteur exploitant détenteur de l'autorisation recevant un premier et dernier avertissement, entraînant, en cas de deuxième infraction de cette nature commise par l'un de ses sous-traitants, un retrait de l'autorisation pour ce service régulier international.

Annexe 5

Contrôles inopinés aux fins de la sécurité routière et de la conformité aux prescriptions antipollution

1. Dans le cadre des procédures de contrôle technique prévues en vertu de la présente annexe, les autorités compétentes des Parties contractantes peuvent contrôler les points énumérés à l'annexe 5a. À cette fin, ils doivent appliquer la liste de contrôle représentée dans l'annexe 5b ci-dessous. Une copie de cette liste de contrôle, établie par l'autorité qui a exécuté les contrôles, est remise au conducteur de l'autobus ou de l'autocar; elle doit être présentée sur demande, de manière à simplifier ou à éviter, si possible, des contrôles ultérieurs dans un délai trop court.
2. Dans des cas exceptionnels, en particulier si l'inspecteur considère que les défauts d'entretien de l'autobus ou de l'autocar sont d'une importance telle qu'ils justifient des vérifications plus poussées, l'autobus ou l'autocar peut avoir à subir un essai d'aptitude à la circulation routière dans un centre d'essai agréé.
3. Sans préjudice des autres sanctions qui pourraient être appliquées, si les résultats d'un contrôle inopiné sont tels que l'autobus ou l'autocar est considéré comme présentant un risque sérieux pour ses occupants ou pour d'autres usagers de la route, l'autobus ou l'autocar peut être interdit immédiatement de circulation sur les routes publiques.
4. Les contrôles inopinés doivent être appliqués sans aucune discrimination sur la base de la nationalité, du lieu de résidence ou du lieu d'immatriculation des autobus et autocars et conducteurs respectivement, et ils doivent être effectués exclusivement dans les gares routières de manière à éviter de perturber les services et d'incommoder les voyageurs.

Annexe 5a

Points à vérifier lors des contrôles inopinés

1. Les autobus et autocars tels qu'ils sont définis à l'article premier du présent accord doivent être maintenus dans un état tel qu'ils puissent être considérés comme aptes à la circulation routière par les autorités de contrôle.
2. Les points à vérifier lors des contrôles sont ceux qui sont considérés importants pour un fonctionnement sûr et non polluant de l'autobus ou de l'autocar. Outre de simples contrôles de fonctionnement, s'appliquant par exemple à l'éclairage, à la signalisation, à l'état des pneus, etc., des contrôles particuliers peuvent être exécutés en ce qui concerne les freins du véhicule et les émissions des véhicules à moteur, comme indiqué ci-après:

A. Freins

1. Tout élément du système de freinage et de ses moyens de commande doit être maintenu en bon état de fonctionnement et d'efficacité et être réglé correctement.
2. Les freins de l'autobus ou de l'autocar doivent pouvoir assurer les trois fonctions de freinage suivantes:
 - a) Pour les autobus et autocars et leurs remorques et semi-remorques, le frein de service doit être capable de ralentir le véhicule et de l'arrêter de manière sûre, rapide et efficace, quelles que soient ses conditions de chargement, sur toute pente ascendante ou descendante;
 - b) Pour les autobus et autocars et leurs remorques et semi-remorques, le frein de stationnement doit être capable de maintenir arrêté l'autobus ou l'autocar, quelles que soient ses conditions de chargement, sur une pente ascendante ou descendante modérée, les surfaces de freinage du frein devant être maintenues en position freinée par un dispositif dont l'action est purement mécanique;
 - c) Pour les autobus et autocars, le système de freinage secondaire (de secours) doit être capable de ralentir et d'arrêter l'autobus ou l'autocar, quelles que soient ses conditions de chargement, sur une distance raisonnable, même en cas de défaillance du frein de service;
 - d) Exceptionnellement, lorsqu'il existe de sérieux doutes quant à l'état d'entretien de l'autobus ou de l'autocar, les autorités de contrôle peuvent exécuter un essai pour vérifier l'efficacité du système de freinage de l'autobus ou de l'autocar.

B. Émissions d'échappement

- i) **Émissions d'échappement**
- ii) **Autobus et autocars équipés d'un moteur à allumage commandé (à essence)**

iii) Cas d'un véhicule non muni d'un système antipollution à haute efficacité tel qu'un convertisseur catalytique trifonctionnel réglé par sonde lambda:

1. Inspection visuelle du système d'échappement pour vérifier qu'il n'y a pas de fuite;
2. S'il y a lieu, inspection visuelle du système antipollution pour vérifier que l'équipement prescrit est monté;
3. Après une période raisonnable de conditionnement du moteur (tenant compte des recommandations du constructeur de l'autobus ou de l'autocar) la teneur en monoxyde de carbone (CO) des gaz d'échappement est mesurée moteur tournant au ralenti (à vide);
4. La teneur maximale admissible en CO des gaz d'échappement est celle spécifiée par le constructeur de l'autobus ou de l'autocar;
5. Lorsque cette information n'est pas disponible, ou si les autorités compétentes de la Partie contractante décident de ne pas la prendre comme valeur de référence, la teneur en CO ne doit pas dépasser la valeur suivante:
 - a) CO - (...) % vol,]

C. Cas d'un véhicule muni d'un système antipollution à haute efficacité tel qu'un convertisseur catalytique trifonctionnel réglé par sonde lambda:

1. Inspection visuelle du système d'échappement pour vérifier qu'il n'y a pas de fuite et que tous les éléments sont présents;
2. Inspection visuelle du système antipollution pour vérifier que l'équipement prescrit est monté;
3. Détermination de l'efficacité du système antipollution de l'autobus ou de l'autocar par mesure de la valeur lambda et de la teneur en CO des gaz d'échappement conformément aux dispositions de la section 4 ci-dessous ou aux procédures spécifiées par le constructeur et approuvées lors de l'homologation de type. Pour chacun de ces essais, le moteur est conditionné conformément aux recommandations du constructeur d'autobus ou d'autocar;
4. Émissions en sortie d'échappement – valeurs limites:
5. Mesure au régime de ralenti du moteur: la teneur maximale admissible en CO des gaz d'échappement est celle spécifiée par le constructeur de l'autobus ou de l'autocar;
6. Si cette information n'est pas disponible, la teneur maximale en CO ne doit pas dépasser [...] % vol;
7. Mesure au ralenti accéléré, régime moteur au moins égal à 2 000 min⁻¹:
 - a) Teneur en CO: maximum [...] % vol;

- b) Lambda: $1 \pm 0,03$ selon les spécifications du constructeur.

D. Autobus et autocars équipés d'un moteur à allumage par compression (diesel)

1. Mesure de l'opacité des gaz d'échappement en accélération libre (accélération à vide du régime de ralenti au régime de régulation). La concentration ne doit pas dépasser les valeurs limites du coefficient d'absorption, comme indiqué ci-après:

2. Coefficient maximal d'absorption pour:

a) Les moteurs diesel à aspiration atmosphérique = [...] m-1;

b) Les moteurs diesel à turbo-suralimentation = [...] m-1

ou des valeurs équivalentes s'il est utilisé un équipement d'un type différent de celui utilisé pour l'homologation de type UE.

E. Équipement d'essai

Les émissions des autobus et des autocars sont contrôlées avec un équipement conçu pour déterminer avec précision si les valeurs limites prescrites ou indiquées par le constructeur sont respectées.

F. Lorsqu'il y a lieu, contrôle du fonctionnement correct du système d'autodiagnostic (OBD) du système antipollution.

Annexe 5b

Liste de contrôle

1. Lieu du contrôle:
2. Date:
3. Heure:
4. Symbole de nationalité du véhicule et numéro d'immatriculation:
5. Classe du véhicule:
6. Adresse du transporteur:
7. Nationalité du transporteur:
8. Conducteur (s):
9. Lieu de départ:
10. Lieu de destination final:
11. Motif du refus:
 - a) Système de freinage et ses composants;
 - b) Timonerie de direction;
 - c) Feux et dispositifs d'éclairage et de signalisation;
 - d) Roues/moyeux/pneumatiques;
 - e) Système d'échappement;
 - f) Opacité des fumées (moteurs diesel);
 - g) Émissions de polluants gazeux (moteurs à essence);
12. Observations:
13. Autorité/inspecteur ayant effectué le contrôle
14. Résultats du contrôle:
 - a) Véhicule accepté
 - b) Véhicule accepté avec défauts mineurs

- c) Défauts sérieux
- d) Interdiction immédiate de circulation

Signature de l'inspecteur:

Note: Les contrôles inopinés doivent être appliqués sans aucune discrimination sur la base de la nationalité, du lieu de résidence ou du lieu d'immatriculation des autobus et des autocars et des conducteurs respectivement, et ils doivent être effectués exclusivement dans les gares routières de manière à éviter de perturber les services et d'incommoder les voyageurs.

Annexe 6

Composition, fonctions et Règlement intérieur du Comité d'administration

1. Les Parties contractantes sont membres du Comité d'administration.
2. Toute institution spécialisée et toute organisation, y compris une organisation intergouvernementale ou une organisation non gouvernementale, à qui a été conféré le statut consultatif par le Conseil économique et social des Nations Unies, peut participer en cette capacité aux délibérations du Comité d'administration et de ses groupes de travail lors de l'examen de toute question présentant un intérêt particulier pour cette institution ou organisation.
3. Le Comité peut décider que l'administration compétente d'États mentionnés à l'article [28] du présent accord qui ne sont pas Parties contractantes peut, pour les questions qui l'intéressent, participer aux sessions du Comité en qualité d'observateur.
4. Le Comité examine tout amendement proposé à l'Accord conformément au paragraphe 2 de l'article [33].
5. Le Comité assume les fonctions mentionnées au paragraphe 5 de l'article [4], au paragraphe 13 de l'article [8], au paragraphe 2 de l'article [20], à l'article [25] et au paragraphe 2 de l'article [26].
6. Sur la base des informations fournies par les Parties contractantes, le Comité établit une liste des autorités compétentes des Parties contractantes responsables de l'exécution des tâches prévues dans le cadre du présent accord, ainsi que des points d'information chargés de fournir des informations aux transporteurs.
7. Le Comité coordonne et favorise l'échange de renseignements et d'autres informations entre autorités compétentes des Parties contractantes.
8. Le Comité surveille l'application de l'Accord et examine toute mesure prise par les Parties contractantes dans le cadre de l'Accord pour en contrôler la conformité à celui-ci.
9. Afin de favoriser une application et une interprétation uniformes du présent accord, le Comité peut émettre des notes explicatives ou des commentaires.
10. Notes explicatives:
 - a) Elles indiquent comment interpréter certaines dispositions de l'Accord et de ses annexes. Elles décrivent aussi certaines pratiques recommandées;
 - b) Elles ne modifient pas les dispositions de l'Accord ou de ses annexes, mais donnent des précisions sur leur contenu, leur signification et leur champ d'application;
 - c) Elles permettent de mettre en œuvre les dispositions du présent accord et de ses annexes de manière à prendre en compte l'évolution technique et les exigences économiques.

11. Pour avoir force obligatoire pour les Parties contractantes à l'Accord, les notes explicatives du Comité doivent être adoptées conformément à la procédure prescrite à l'article [33] du présent accord.
12. Pour ce qui est des commentaires, ils n'ont pas de force obligatoire pour les Parties contractantes au présent accord. Ils sont cependant importants aux fins de l'interprétation, de l'harmonisation et de l'application de l'Accord car ils expriment la position du Comité d'administration sur l'Accord.
13. Le Comité peut aussi:
 - a) Établir, si cela est jugé nécessaire, une formule commune pour le titre de transport de voyageurs visé à l'article [12.4];
 - b) Modifier et/ou adapter les modèles de documents prescrits dans les annexes du présent accord;
 - c) Aider à régler les différends éventuels soulevés par l'application ou l'interprétation de l'Accord, sans préjudice des dispositions de l'article [26] relatives au règlement des différends;
 - d) Recommander de nouvelles mesures visant à faciliter et à libéraliser les services réguliers de transport soumis à autorisation.
14. Les Parties contractantes prennent les mesures nécessaires pour mettre à exécution toute décision adoptée par le Comité d'administration conformément à l'Accord.
15. Le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies veille à ce que le Comité ait à sa disposition des services de secrétariat.
16. Le Comité se réunit pour la première fois dans un délai de six mois à partir de l'entrée en vigueur de l'Accord.
17. Le Comité, à sa première session de chaque année, élit un président et un vice-président.
18. Le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies convoque, sous l'égide de la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies, le Comité une fois par an, ainsi que sur la demande des autorités compétentes d'au moins [...] États qui sont Parties contractantes.
19. Les propositions sont mises aux voix. Chaque État Partie contractante représenté à la session dispose d'une voix. Les propositions autres que des amendements à l'Accord sont adoptées par le Comité par une majorité de ceux présents et votants. Les amendements à l'Accord sont adoptés par une majorité des deux tiers de ceux présents et votants.
20. Un quorum correspondant à un tiers au moins des États qui sont Parties contractantes est exigé pour la prise de décisions.
21. Avant la clôture de sa session, le Comité adopte son rapport.
22. Lorsqu'aucune disposition n'est formulée dans la présente annexe, le Règlement intérieur de la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies est applicable, à moins que le Comité n'en décide autrement.

NOTE EXPLICATIVE

À LA PROPOSITION DE L'IRU D'ÉTABLISSEMENT D'UN ACCORD MULTILATÉRAL SUR LE TRANSPORT RÉGULIER INTERNATIONAL DE VOYAGEURS PAR AUTOBUS ET PAR AUTOCAR (*Omnibus*)

CHAPITRE I: DÉFINITIONS ET CHAMP D'APPLICATION

Article 1: Définitions

Les définitions formulées dans cet article ont pour objet de favoriser une interprétation commune et de faciliter la mise en œuvre et l'application harmonisées des dispositions de l'Accord.

Les dispositions de l'article sont principalement tirées des sources suivantes: la Résolution d'ensemble sur la facilitation des transports routiers internationaux (R.E.4) de la CEE du 30 avril 2004 et l'Accord relatif au transport international occasionnel de voyageurs par autocar et par autobus (Accord Interbus). Les règlements existants de l'UE et la proposition en cours d'examen (dont la première lecture est presque achevée) relative au Règlement de l'UE établissant des règles communes pour les transports internationaux de voyageurs effectués par autocar et autobus ont aussi été pris en compte et repris quand il y avait lieu.

L'Accord prévoit que les transporteurs doivent détenir une autorisation pour assurer des services de transport international de voyageurs par route conformément aux lois et règlements nationaux en vigueur.

Les véhicules transportant moins de neuf personnes ont été exclus du champ de l'Accord, pour la raison principale que cela est conforme à la démarche suivie dans les Conventions sur la circulation routière de la CEE de 1949 et 1968 de Vienne.

Article 2: Champ d'application

Étant donné que l'Accord a pour objet de faciliter le transport international par route, il s'applique exclusivement aux services de transport régulier internationaux par route.

Pour des raisons de clarté et d'équité en matière de concurrence, le transport pour compte propre a été exclu du champ de l'Accord.

Pour des raisons analogues (risque de conflit avec des restrictions quantitatives des régimes en vigueur dans le transport international de marchandises par route), on a renoncé, dans le cadre de l'Accord, à autoriser le transport de quantités limitées de marchandises à des fins commerciales, comme par exemple le transport de colis postaux.

Dans l'optique des dispositions de l'Accord GATS et de l'UE, on a considéré que les opérations de cabotage dans le cadre d'un service international régulier pouvaient être admises à condition que le cabotage ne soit pas la finalité première de ce service, à l'exception des services de transport répondant aux besoins d'un centre urbain ou d'un groupement de centres urbains ou aux besoins de transport entre un tel centre et les zones avoisinantes. À la différence des règles

de l'UE par contre, il a été décidé, sur la demande expresse de plusieurs experts, d'introduire une limite en pourcentage s'appliquant au cabotage (à savoir 25 % de la capacité en nombre de sièges du véhicule). De fait, la principale raison pour laquelle la liste de voyageurs (feuille de route) est proposée dans l'annexe 3 est de permettre un contrôle des opérations de cabotage.

Article 3: Principes généraux

Le texte de cet article se fonde sur les Accords de Marrakech (GATT et GATS) qui ont force obligatoire pour les pays membres de l'Organisation mondiale du commerce (OMC). L'objet principal de ces dispositions est de garantir une base non discriminatoire en favorisant le respect des principes de la nation la plus favorisée (NPF) et du traitement national.

Article 4: Règles de transparence

Le texte de cet article se fonde également sur les Accords de Marrakech (GATT et GATS) qui ont force obligatoire pour les membres de l'OMC.

On a cependant adapté leur énoncé à l'Accord, et ajouté des dispositions invitant (par. 5) les organes administratifs concernés à publier régulièrement des informations de base sur les services réguliers internationaux à l'intention des autorités de contrôle et du public d'usagers. La diffusion publique de ces informations devrait permettre de résoudre le problème d'une concurrence déloyale avec des lignes régulières fictives, tout en favorisant la sécurité et la satisfaction des consommateurs.

CHAPITRE II: ACCÈS AU MARCHÉ ET AUTORISATIONS

Pour l'essentiel, les dispositions de ce chapitre important se fondent sur celles des accords bilatéraux existants et, pour la plus grande part, sur les règles de l'Union européenne (actuelles et futures) pour les transports internationaux de voyageurs par autobus et autocars.

Article 5: Principes

Les dispositions de cet article prévoient l'obligation d'obtenir une autorisation pour assurer un service régulier international. Une autorisation unique remplace la multitude d'autorisations actuellement délivrées dans le cadre des accords bilatéraux en vigueur.

Dans le cas de services réguliers spéciaux, le contrat entre l'organisateur et le transporteur peut aussi être utilisé à la place de ces documents.

Une formule commune d'autorisation est en outre proposée (annexe 2). La formule est très proche du modèle existant de l'UE comme prescrit dans le Règlement de la Commission 2121/98.

Il est également prévu un degré limité de liberté pour les opérations par cabotage. Les opérations par cabotage sont soumises aux conditions (art. 13) fixées par le pays où l'opération de cabotage s'effectue, et ne sont autorisées que si elles ne sont pas la finalité première du service, ce qui veut dire qu'elles ne doivent pas dépasser un certain pourcentage de la capacité du véhicule en nombre de places (la valeur de 25 % étant proposée comme valeur de référence).

Article 6: Règles concernant l'autorisation

Étant donné qu'il n'existe pas de règles similaires au niveau international, l'énoncé de cet article suit étroitement l'énoncé des dispositions correspondantes (actuelles et futures de l'UE), y compris la nouvelle disposition introduite (déjà pratiquement acceptée par le Parlement européen et le Conseil en première lecture) qui prévoit seulement l'accord des Parties contractantes sur le territoire desquelles des voyageurs sont pris en charge ou déposés.

Parallèlement, il est proposé une formule commune pour la demande présentée par le transporteur en vue de l'exploitation d'un service régulier international (annexe 1). La formule suit étroitement le modèle existant de l'UE comme prescrit dans le Règlement de la Commission 2121/98.

Toutes les entreprises établies dans une Partie contractante et autorisées à transporter des voyageurs conformément aux lois et dispositions nationales applicables peuvent demander à exploiter un service régulier international. Conformément à la pratique actuelle en vigueur une restriction logique a été appliquée, à savoir que ces services réguliers internationaux doivent être exploités par des entreprises établies dans le pays de départ ou d'arrivée.

Dans ce cas également, conformément aux dispositions du GATS (art. 1), l'obligation limitative actuelle, dans la plupart des accords bilatéraux, d'exploiter conjointement des lignes régulières a été transformée en possibilité pour les Parties contractantes de faciliter la coopération entre transporteurs.

Articles 7, 8, 9 et 10: Nature de l'autorisation, procédure de délivrance de l'autorisation et renouvellement

Ces articles représentent l'essence de la proposition, car ils établissent une procédure commune complète pour la demande d'autorisation, le processus de consultation et la délivrance ou le refus des autorisations.

La principale innovation par rapport aux accords bilatéraux est l'introduction (conformément à la pratique UE) d'une autorisation unique délivrée par une autorité d'autorisation unique (appartenant à la Partie contractante sur le territoire de laquelle est situé le point de départ et/ou d'arrivée) pour le service régulier dans son intégralité, dans le cadre d'une procédure unique (modèle de demande unique tel qu'il est représenté à l'annexe 1).

Les transporteurs sont autorisés à faire appel à des sous-traitants ou s'associer entre eux pour exploiter ensemble un service régulier international.

La période proposée de validité de l'autorisation (cinq ans au maximum) tient compte des dispositions de la résolution R.E.4 de la CEE et de celles de l'UE.

Les autorisations sont délivrées en accord avec les autorités de toutes les Parties contractantes sur le territoire desquelles des voyageurs sont pris en charge ou déposés. Un avis consultatif est accordé aux autorités nationales des Parties contractantes traversées en transit sans prise en charge ou dépôt de voyageurs sur leur territoire.

La procédure fixe des délais limites (deux mois) dans lesquels les Parties contractantes consultées doivent faire connaître leur réponse et énumère les motifs précis sur la base desquels la demande peut être refusée. L'article prévoit aussi la possibilité pour les entreprises de se faire entendre en cas de refus.

Avant de délivrer l'autorisation, l'autorité compétente peut effectuer une inspection sur les lieux de l'entreprise afin de vérifier que celle-ci satisfait effectivement aux prescriptions applicables en ce qui concerne l'accès à la profession.

Les différends peuvent être réglés par voie de négociation entre Parties contractantes. Il est aussi prévu une procédure d'arbitrage plus élaborée pour le règlement des différends (art. 26), qui inclut la possibilité pour les Parties contractantes parties au différend de saisir l'Organe de règlement des différends (ORD) prévu par le GATS.

CHAPITRE III: DROITS ET OBLIGATIONS

Article 11: Contrôles

L'article établit une liste précise des documents de contrôle (sous forme d'originaux ou de copies certifiées conformes) et il décrit également les pouvoirs des inspecteurs.

Article 12: Obligations des transporteurs

Cet article énumère les obligations d'un transporteur. Afin d'améliorer encore l'harmonisation, il est proposé que les copies certifiées conformes délivrées par les autorités compétentes de la Partie contractante selon les modèles de documents présentés dans les annexes de l'accord portent la mention «copie certifiée conforme».

Étant donné que la Convention relative au contrat de transport international de voyageurs et de bagages par route (CVR) de la CEE traite aussi de nombreuses questions traitées dans l'Accord, soit de manière plus complète, soit de manière plus précise, il pourrait être également utile d'étudier et de développer le lien entre ces deux instruments.

Article 13: Conditions applicables aux opérations de cabotage

Cet article reprend dans les grandes lignes la plupart des dispositions (actuelles et futures de l'UE) sur cette question.

CHAPITRE IV: SÉCURITÉ DU TRANSPORT ET PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

Article 14: Conditions techniques s'appliquant aux véhicules

Il est proposé, pour les conditions techniques applicables aux autobus et autocars utilisés pour les services réguliers internationaux, de reprendre celles des Conventions sur la circulation routière du 19 septembre 1949 et du 8 novembre 1968 de la CEE, et en particulier les dispositions du paragraphe 2a de l'article 3, du paragraphe 1 de l'article 39 et de l'annexe 5 de la dernière Convention.

Compte tenu de la nécessité de simplifier et d'harmoniser les conditions des contrôles inopinés, il est proposé, sur la base de l'annexe 5 de la Convention de Vienne de 1968 et de l'annexe 2 de l'Accord Interbus, d'établir une liste de points à contrôler et une liste de contrôle standard qui serait délivrée aux conducteurs par les inspecteurs après le contrôle, pour éviter une répétition inutile de contrôles identiques.

Enfin, point important, il est proposé que les contrôles inopinés soient exécutés dans les gares routières, afin de réduire les perturbations aux services et les inconvénients pour les voyageurs.

CHAPITRE V: QUALITÉ DES SERVICES ET FACILITATION DES OPÉRATIONS

Article 15: Qualité et confort des services de transport

Afin de garantir des conditions de concurrence équitables et des niveaux comparables de qualité du service aux consommateurs, les autobus et autocars affectés à une ligne régulière internationale devraient offrir aux voyageurs des conditions comparables en matière de qualité des services et confort des véhicules. Plusieurs systèmes d'évaluation du confort et de la qualité existent au niveau national. Au niveau international, le système de classification international de l'IRU (à plusieurs étoiles) pour les autocars a été introduit sous forme obligatoire dans plusieurs États membres de la CEE. Ces systèmes peuvent aider à atteindre les objectifs énoncés dans cet article.

Il a également été ajouté des dispositions concernant les gares routières, afin de garantir dans celles-ci également la qualité des services aux consommateurs en matière d'installations sanitaires, de zones de repos et de restauration, et moyens de télécommunications satisfaisants.

Article 16: Facilitation des procédures de délivrance des visas pour les conducteurs professionnels

Bien que formulé en termes très généraux pour tenir compte des diverses compétences dans ce domaine, cet article, qui reprend les dernières dispositions (entrées en vigueur le 27 mai 2008) de la Convention internationale sur l'harmonisation des contrôles de marchandises aux frontières du 21 octobre 1982 de la CEE, ouvre la porte à une amélioration progressive des conditions, notamment en favorisant un échange organisé entre autorités sur les meilleures pratiques.

Article 17: Dispositions douanières et autres dispositions fiscales pertinentes

L'énoncé de cet article reprend intégralement le texte de l'Accord Interbus.

Article 18: Le passage aux frontières

L'énoncé de cet article s'inspire de celui de la Convention internationale sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières du 21 octobre 1982 de la CEE.

Article 19: Rapports périodiques

L'énoncé de cet article s'inspire également de celui de la Convention internationale sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières du 21 octobre 1982 de la CEE.

CHAPITRE VI: DISPOSITIONS TRANSITOIRES ET MISE EN ŒUVRE

Articles 20 et 21: Sanctions et assistance mutuelle

Les dispositions de ces articles s'inspirent en grande partie des dispositions pratiques en vigueur dans les accords bilatéraux ainsi que des mécanismes élaborés dans le cadre de l'UE.

Leur objet est d'établir des règles claires et de mettre en place un mécanisme conjoint pour diffuser des informations sur les sanctions et imposer des sanctions, qui peuvent aller jusqu'au retrait de l'autorisation.

Dans ce cas également, les résultats du débat en cours à l'Union européenne sur l'accès aux marchés et l'accès à la profession dans les transports routiers sont pris en compte dans la proposition d'établir une référence commune précise pour toutes les Parties contractantes en ce qui concerne les infractions particulièrement graves (annexe 4) qui peuvent motiver le retrait de l'autorisation. Il est proposé en outre qu'une liste des infractions sérieuses soit élaborée par les Parties contractantes dans le cadre des fonctions du Comité d'administration, qui puisse servir de référence commune aux organismes nationaux de contrôle et de mise en application. En outre, les Parties contractantes sont invitées à garantir le droit du transporteur à faire appel d'une décision.

Article 22: Comité d'administration

Un comité d'administration, composé de toutes les Parties contractantes, doit être constitué pour administrer l'Accord. Des dispositions détaillées sur sa composition, ses fonctions et son règlement intérieur sont énoncées à l'annexe 6. Celles-ci sont conformes aux pratiques établies s'appliquant à d'autres instruments de la CEE.

Le Comité d'administration doit établir une liste des infractions sérieuses. Il peut adopter des notes explicatives ou commentaires, et il peut aussi modifier ou adapter les modèles de documents figurant dans les annexes, et établir un modèle commun pour le titre de transport des voyageurs.

Les institutions spécialisées et toutes les organisations, y compris les organisations intergouvernementales et non gouvernementales, auxquelles a été accordé le statut consultatif par le Conseil économique et social des Nations Unies, peuvent participer en cette capacité aux débats du Comité d'administration et de ses groupes de travail.

CHAPITRE VII: DISPOSITIONS FINALES

Les articles 28 à 36 reprennent le texte et les dispositions figurant dans les instruments internationaux similaires.

ANNEXES

Annexe 1: La formule commune de demande d'autorisation pour un service régulier international (spécial) est basée sur le modèle de formule existant de l'UE prescrit dans le Règlement de la Commission 2121/98.

Annexe 2: La formule commune d'autorisation à exploiter un service régulier international (spécial) est basée sur le modèle de formule existant de l'UE prescrit dans le Règlement de la Commission 2121/98.

Annexe 3: La formule commune de liste des voyageurs a été établie sur la base de formules similaires actuellement utilisées par les transporteurs dans les services réguliers internationaux.

Annexe 4: La liste proposée d'infractions particulièrement graves s'inspire du texte d'une liste similaire, qui a été examiné (et pratiquement adopté entre le Parlement européen et le Conseil en première lecture), dans le cadre de l'UE.

Annexe 5: La liste commune proposée de points à contrôler lors des contrôles inopinés dans les gares routières et la liste de contrôle commune devant être signée et remise au transporteur par l'inspecteur suivent de près les dispositions de la Convention sur la circulation routière du 8 novembre 1968 de Vienne de la CEE, et en particulier de son annexe 5, ainsi que de l'Accord Interbus et de son annexe 2.

Annexe 6: Les dispositions concernant la composition, les fonctions et le règlement intérieur du Comité d'administration sont conformes aux pratiques établies pour d'autres instruments similaires de la CEE.
