

RECOMMANDATION

CADRE DE RÉFÉRENCE POUR DES ACCORDS BILATÉRAUX DANS LES TRANSPORTS ROUTIERS

[CEMT/CM(97)21 - CM(97)21/ADD1]

NOTE DE COUVERTURE

Une des principales conclusions du Séminaire organisé du 16 au 17 mars 1995 par la CEMT à Paris sur le thème de l'intégration des opérateurs d'Europe Centrale et de l'Est dans les marchés européens des transports, était que les marchés européens, particulièrement celui du transport routier, étaient extrêmement fragmentés, pour diverses raisons. Malgré un certain degré d'unification et de rapprochement du droit du transport dans l'Union Européenne, les interprétations et les approches des Etats membres de la CEMT continuent à présenter de nombreuses différences.

Ceci n'est pas sans entraîner de graves problèmes -- qui augmentent à mesure que se développent les échanges commerciaux et touristiques -- tant pour les opérateurs que pour les administrations compétentes.

Aussi les experts considèrent-ils l'évolution du système actuel, caractérisé par une multitude d'accords bilatéraux, vers le multilatéralisme et l'adoption de normes communes et de critères qualitatifs pour remplacer les restrictions quantitatives, comme très souhaitable.

Dans l'évolution vers le multipartisme, qui existe depuis très longtemps, la formule de l'institutionnalisation des relations est apparue avec une importance considérable face à la formule classique dite "relationnelle".

En attendant des développements ultérieurs dans cette direction, le système des accords bilatéraux entre Etats européens continue à régler dans une large mesure les relations dans le domaine du transport en général et du transport routier en particulier. C'est notamment le cas pour les Etats qui ne sont pas membres de l'Union Européenne ou de l'Espace Economique Européen et pour les relations entre les Etats de l'Union et de l'EEE d'une part, et les Etats dits tiers, l'Europe Centrale et Orientale d'autre part.

Les Pays d'Europe Centrale et Orientale (PECO) ont conclu avec l'Union Européenne des accords d'association, de coopération ou de partenariat qui engagent ces Etats à rapprocher leurs législations du droit communautaire, et qui prévoient dans des étapes ultérieures soit la conclusion d'accords sectoriels, soit des accords de transit pour parer au plus pressé -- et la Commission Européenne vient d'obtenir du Conseil un autre mandat pour la négociation d'un accord de transit. Il est cependant d'ores et déjà prévisible que la mise sur pied d'un système universel et multilatéral englobant tous les Etats européens n'est pas pour demain, mais sera une oeuvre de longue haleine.

Les accords bilatéraux continueront donc à jouer un rôle considérable -- et pour un laps de temps appréciable -- dans le modelage et la configuration des relations européennes dans le domaine du transport routier.

Ceci explique que les participants au Séminaire de la CEMT aient formulé dans leurs conclusions l'idée d'essayer d'harmoniser aussi largement que possible les accords bilatéraux en proposant aux pays Membres de la CEMT un accord-type contenant des définitions, des règles, des principes, des normes et des critères inspirés notamment par les résolutions de la CEMT et par le droit de l'Union Européenne.

Un tel Accord-type *qui aurait évidemment un caractère optionnel*, serait néanmoins de nature à jouer un rôle non négligeable dans le rapprochement du droit international créé par les accords bilatéraux.

On peut même penser que la création d'un droit national autonome des nouveaux Etats peut bénéficier des réflexions et des travaux sur la formulation de définitions et de concepts communs.

Le Conseil des Ministres de la CEMT, réuni à Vienne les 7 et 8 juin 1995, a repris l'idée formulée par le Séminaire, en adoptant une Résolution sur l'accès aux marchés des transports européens qui recommande i.a., "puisque les accords bilatéraux continueront d'exister dans le transport routier [au moins parmi les PECO], [d'établir] des principes -- pour ces accords -- compte tenu des compétences de l'Union Européenne -- et [d'accélérer] l'harmonisation -- grâce à l'introduction de règles communes dans les futurs accords bilatéraux" [cf. CEMT/CM(95)1].

C'est pourquoi le Comité des Suppléants propose que les Ministres adoptent le projet de Recommandation ci-après qui contient un Accord-type, accompagné d'un commentaire.

PROJET DE RECOMMANDATION

Le Conseil des Ministres de la CEMT, réuni à Berlin les 21 et 22 avril 1997,

VU la Résolution d'ensemble sur les transports routiers de marchandises, adoptée les 26 et 27 mai 1994,

VU la Résolution sur les transports internationaux de voyageurs par autobus et autocars, adoptée les 7 et 8 juin 1995,

VU la Résolution sur l'accès au marché des transports européens, adoptée les 7 et 8 juin 1995,

VU, en particulier, la recommandation de cette dernière Résolution d'établir des principes pour les accords bilatéraux -- compte tenu des compétences de l'Union Européenne -- et d'accélérer l'harmonisation grâce à l'introduction de règles communes dans les futurs accords bilatéraux,

CONSIDERANT que la concrétisation de cette recommandation doit être envisagée sur l'arrière-fond des conclusions de la Conférence Paneuropéenne sur les transports des 14-16 mars 1994 (Conférence de Crète) préconisant l'application des principes de l'économie sociale de marché, de conditions de concurrence équitables et de l'avantage mutuel,

CONSIDERANT par ailleurs que cette concrétisation implique l'adoption de normes, de critères et de définitions compatibles et cohérents -- selon les termes des conclusions de la Conférence de Crète -- avec l'acquis de l'Union Européenne et de l'Espace Economique Européen et avec les résultats des efforts d'harmonisation de la Conférence Européenne des Ministres des Transports et de la Commission Economique de l'ONU pour l'Europe,

CONSIDERANT encore que les accords européens d'association conclus par l'Union Européenne avec les Etats d'Europe Centrale et Orientale engagent les Etats associés à rechercher un rapprochement des législations en vue de leur compatibilité progressive avec le droit communautaire, entre autres dans les domaines de la concurrence, des règles et normes techniques, des transports et de l'environnement,

CONSIDERANT que les accords de coopération mettent également l'accent sur la collaboration dans le domaine des transports,

CONSIDERANT que la transposition des résolutions, des conclusions et des principes adoptés au niveau de l'ONU, des Conférences paneuropéennes et de la CEMT dans le droit contraignant

applicable aux relations entre Etats d'Europe devrait se faire soit par la conclusion et l'aménagement d'accords multi- et bilatéraux, soit par l'adaptation du droit national,

CONSIDERANT que les accords bilatéraux sont une source importante du droit international,

CONSIDERANT que l'adoption d'un accord-type optionnel pour les négociations en vue de la conclusion d'accords bilatéraux et pour l'aménagement des accords existants, sans préjudice des modifications et suppressions nécessaires pour tenir compte de la compétence de l'Union Européenne, est de nature à garantir, sinon une unification, du moins un rapprochement du droit dans le domaine des accords bilatéraux,

CONSIDERANT que la constitution d'un inventaire du droit bilatéral et l'information réciproque des pays Membres peuvent également contribuer au but recherché,

RECOMMANDE aux pays Membres de la CEMT :

- d'adopter comme cadre possible de référence pour des accords bilatéraux dans le domaine du transport routier l'accord-type dont le texte figure en annexe ;

CHARGE le Comité des Suppléants de suivre l'application de la présente Recommandation et de prendre toutes mesures utiles pour la constitution d'un inventaire du droit applicable aux relations bilatérales entre pays Membres, l'objectif étant d'en arriver à un rapprochement et à une cohérence très poussés dans ce domaine. Une action coordonnée avec la CEE/ONU qui rassemble le texte des accords signés et la date de leur entrée en vigueur de manière régulière sera requise à cet effet (cf. document TRANS/SC1/R.187).

EXPLICATIONS SUR LA PROPOSITION D'ACCORD-TYPE

Considérations générales

Il n'existe aucun principe du droit international qui garantit la liberté du transport sur les territoires nationaux par des transporteurs étrangers. Sans l'accord des autorités compétentes d'un Etat, aucun transport par un transporteur non-résident ne peut avoir lieu sur le territoire de cet Etat.

Aussi, à mesure que les relations commerciales et économiques internationales se développaient, les autorités responsables ont été amenées à fixer d'un commun accord des règles par lesquelles elles entendaient résoudre les problèmes qui se posaient dans le cadre de leurs relations et de leurs échanges économiques.

De cette façon une multitude d'accords bilatéraux ont été conclus dont pratiquement aucun n'est identique à l'autre.

Les accords bilatéraux interétatiques, complétés par des accords et arrangements à des niveaux subalternes ou professionnels, sont une des sources de droit les plus importantes du transport routier international.

Même si des accords multilatéraux ont remplacé ou complété selon le cas les accords bilatéraux dans des secteurs spécifiques et même si les rapports et relations de coopération entre Etats se sont largement institutionnalisés, surtout depuis la deuxième guerre mondiale, par une évolution historique qui est allée en s'accéléralant, les accords bilatéraux n'ont pas perdu leur raison d'être, y compris entre les Etats membres de l'Union Européenne. Cependant, dans ces dernières relations, une grande partie de la substance des accords bilatéraux est passée dans le droit communautaire.

Les bouleversements politiques et économiques qui se sont produits en Europe depuis 1989, la fragmentation d'ensembles étatiques en différents Etats indépendants et l'intensification ou le rétablissement des relations entre l'Est et l'Ouest rendent nécessaire une collaboration reposant sur des accords bilatéraux et multilatéraux. La finalité de ces accords est de permettre une évolution positive et harmonieuse des relations dans le domaine économique et partant du transport.

Ces accords devraient également avoir pour objectif de permettre une meilleure protection de l'environnement et des populations. Dans cette optique, une importance considérable doit être donnée au développement de véhicules qui répondent à des normes techniques de qualité et des modes de transport les plus favorables à l'environnement.

Toujours selon cette même approche, il convient de remarquer à quel point il est nécessaire de développer l'intermodalité. Des dispositions allant dans ce sens devront être ajoutées au présent cadre de référence, chaque fois que possible, selon les spécificités des Etats signataires.

Le principe qui doit sous-tendre les accords est celui de l'égalité et de la souveraineté des Etats, ancré dans la Charte des Nations Unies. A ce principe s'ajoute l'utilité et l'avantage réciproques.

Préambule

Ce sont entre autres ces idées qui ont été reprises dans le préambule de la proposition d'accord.

Si la proposition prévoit comme parties contractantes les gouvernements, rien n'empêche les Etats de conclure l'accord à un autre niveau si telle est la coutume et si les dispositions constitutionnelles ou légales et l'organisation des pouvoirs font préférer ou rendent nécessaire une autre solution.

Dispositions générales

Il est prévu que le champ d'application s'étende à toutes les relations de transport routier, même si la libéralisation se limite dans une première étape à certaines d'entre elles.

L'intérêt d'un accord-type repose avant tout sur la promotion de concepts communs et uniformes. Les Etats membres de la CEMT gardent donc toute liberté de conclure des accords séparés pour les marchandises et pour les voyageurs si une telle solution paraît plus opportune ou de conclure uniquement des accords dans des domaines partiels parce qu'ils ont cédé une partie de leurs compétences à des institutions internationales.

Ainsi, les Etats membres de l'Union Européenne ne pourront plus contracter des engagements bilatéraux dans les domaines qui sont de la compétence communautaire, soit qu'un accord à déjà été conclu à ce niveau, soit qu'un mandat a été délivré.

Les définitions représentent un problème particulièrement délicat. Il existe actuellement presque autant de définitions différentes qu'il existe d'accords bilatéraux. Les définitions varient souvent selon la finalité du texte et le domaine d'application.

Les définitions ont en général été reprises des résolutions antérieures de la CEMT et du droit communautaire. On a omis tout ce qui sert plutôt à délimiter le champ d'application qu'à caractériser le concept.

Transport de voyageurs

La partie de l'accord-type consacrée au transport de voyageurs reflète grosso modo le degré actuel de libéralisation -- sur la base d'accords bilatéraux et de l'ASOR - et reprend certaines formulations du Règlement [CEE] n° 84/92. En ce qui concerne les navettes, il est propos, de les assimiler partiellement aux services réguliers et partiellement aux services occasionnels, ce qui correspond à la tendance dans l'Union Européenne pour la réforme du Règlement n° 684/92. En outre, cette assimilation a le mérite de la simplification.

Il est propos, d'inclure dans ce chapitre les transports au moyen de véhicules dits de location, c'est-à-dire de véhicules comprenant moins de dix places assises. Le domaine des petits véhicules n'est pas encore règlement, au niveau de l'Union Européenne.

Transport de marchandises

Cette partie est surtout inspirée de la Résolution d'ensemble de la CEMT sur les transports routiers de marchandises, adoptée à Annecy les 26 et 27 mai 1994.

Dans la mesure où aucune réserve n'a été formulée à l'encontre de la Résolution d'ensemble le degré de libéralisation proposé à l'article 7 ne représentant donc que la concrétisation des engagements pris à Annecy par les Ministres des Transports.

Il a paru préférable que l'accord n'entre pas dans les détails des autorisations et des conditions et modalités de leur attribution et de confier cette tâche à la commission mixte, qui inclue des dispositions ad hoc dans un protocole d'exécution éventuel. En effet, si l'accord doit être approuvé par les parlements nationaux, ce qui sera le cas dans beaucoup de pays, sa modification ultérieure sur des points de détail qui ne sont pas substantiels, peut créer des problèmes. Il est en outre proposé de conférer à l'accord un certain caractère évolutif, ce qui est impossible si une certaine marge de manoeuvre n'est pas laissée aux parties contractantes.

Dispositions communes

Outre les dispositions usuelles des accords bilatéraux, ce chapitre introduit le principe d'un lien entre le degré de libéralisation et le respect de normes minimales dans les domaines de la sécurité et de la protection du milieu naturel. Ce souci a été exprimé à maintes reprises par les Ministres des Transports, entre autres dans la Résolution de Vienne des 7 et 8 juin 1995 sur les transports internationaux occasionnels de voyageurs par autobus et autocars.

Il appartiendra à la commission mixte de moduler l'ouverture et l'augmentation des contingents et aux autorités compétentes de lier les autorisations de transport de voyageurs à des critères environnementaux qui pourront être appliqués progressivement et, si nécessaire, de façon asymétrique pour tenir compte des retards de certains pays.

Dispositions finales

Les dispositions finales concernent l'entrée en vigueur et la durée de l'accord, l'abrogation d'accords devenus éventuellement caducs, la ratification, etc. Ces dispositions, d'ordre plutôt formel, seront rédigées compte tenu du contexte juridique et légal des deux parties contractantes.

Adoption de l'accord-type¹

Il est proposé d'adopter l'accord-type par une Recommandation du Conseil des Ministres de la CEMT qui recommanderait aux pays Membre d'utiliser ce texte lors des négociations de futurs accords bilatéraux et de l'amendement des accords existants, de façon à garantir une certaine unité d'approche et d'en arriver à un rapprochement du droit au niveau européen. L'information réciproque peut également contribuer à ce rapprochement. C'est la raison pour laquelle il est proposé que la CEMT crée un inventaire des accords bilatéraux des pays Membres, accessible à tous.

¹ Une déclaration de l'Autriche figure en Annexe.

**PROJET D'ACCORD-TYPE BILATERAL ENTRE LES PAYS MEMBRES DE LA CEMT
DANS LE DOMAINE DU TRANSPORT ROUTIER**

Accord

entre le Gouvernement de

—

et le Gouvernement de

—

dans le domaine des transports routiers de voyageurs et de marchandises.

Index

Préambule

Chapitre I : Dispositions générales

- Article 1er - Champ d'application
- Article 2 - Définitions

Chapitre II : Transports de voyageurs

- Article 3 - Services réguliers et assimilés
- Article 4 - Services occasionnels et assimilés
- Article 5 - Dispositions communes aux services de voyageurs

Chapitre III : Transport de marchandises

- Article 6 - Régime d'autorisation
- Article 7 - Dispense d'autorisation
- Article 8 - Conditions des autorisations

Chapitre IV : Dispositions communes

- Article 9 - Dispositions fiscales
- Article 10 - Poids et dimensions
- Article 11 - Equipement et autres caractéristiques
- Article 12 - Contrôles
- Article 13 - Obligations des transporteurs et sanctions
- Article 14 - Collaboration et commission mixte

Chapitre V : Dispositions finales

- Article 15 - Entrée en vigueur et durée
- Article 16 - Disposition abrogatoire

Le Gouvernement de

et le Gouvernement de

Désireux de contribuer au développement des relations commerciales et économiques entre leurs pays ;

Décidés de promouvoir la collaboration dans le domaine du transport routier dans le cadre de l'économie de marché ;

Soucieux de la protection de l'environnement et des personnes, de l'utilisation rationnelle de l'énergie, de la sécurité routière et de l'amélioration des conditions de travail du personnel de conduite ;

Cherchant à développer l'intermodalité des transports ;

Tenant compte des résolutions et des principes adoptés dans le cadre de la Commission Economique pour l'Europe des Nations-Unies, de la Conférence Européenne des Ministres des Transports [CEMT], des Conférences Paneuropéennes et des accords conclus entre l'Union Européenne et les pays tiers ;

Conscients de l'utilité et de l'avantage réciproques que présente un accord sur les transports routiers ;

Ont convenu ce qui suit :

Chapitre I. - Dispositions générales

Article 1er. - [Champ d'application]

- [1] Le présent accord s'applique aux transports routiers, exécutés par des transporteurs établis sur le territoire d'une partie contractante, et au moyen de véhicules immatriculés sur ce territoire, au départ ou à destination du territoire, en transit par le territoire ainsi qu'à l'intérieur du territoire de l'autre partie contractante.
- [2] Le présent accord n'affecte pas les droits et obligations découlant pour les deux parties contractantes d'autres engagements internationaux ni n'affecte le droit de l'Union Européenne ou les accords conclus par celle-ci avec des pays non membres.

Article 2. - [Définitions]

Au sens du présent accord on entend par :

"Transporteur ", une personne physique ou morale, une association ou un groupement de personnes sans personnalité juridique, un organisme relevant de l'autorité publique, qu'il soit doté d'une personnalité juridique propre ou qu'il dépende d'une autorité ayant cette personnalité,

-- avec ou sans but lucratif

-- autorisé à exercer l'activité de transport de voyageurs ou de marchandises par route dans le domaine international par l'autorité compétente :

- a] en qualité d'opérateur professionnel dont l'objet est l'activité de transport, sur la base d'une législation nationale spécifique relative à l'accès à la profession de transporteur,
- b] en qualité d'opérateur pour compte propre exerçant l'activité de transport à titre accessoire dans le cadre de l'ensemble des activités de son entreprise ou de son association.

"Véhicule", un véhicule à moteur :

- isolé ou constitué en ensemble,
- destiné au transport de voyageurs ou de marchandises par route,
 - à la disposition du transporteur soit en vertu d'un titre de propriété, soit en vertu d'un contrat de location ou de leasing.

"Immatriculation", l'attribution d'un numéro d'identification au véhicule par une autorité compétente. Dans le cas d'un ensemble de véhicules, l'élément moteur est déterminant pour l'attribution ou la dispense d'autorisation, même si l'élément porteur n'est pas immatriculé au même nom ou est immatriculé ou admis à la circulation dans un autre pays.

"Transport", le déplacement d'un véhicule en charge ou à vide, même si, pour une partie du trajet, le véhicule, la remorque ou la semi-remorque, voyage par train ou par bateau.

"Cabotage", le transport, sur le territoire de la partie contractante, pays d'accueil, les points de chargement et de déchargement, tant situés sur ce territoire, par un transporteur établi sur le territoire de l'autre partie contractante. Le déplacement à vide d'un véhicule à l'intérieur d'un territoire entre deux transports internationaux et le parcours initial ou terminal national d'un transport combiné international ne sont pas considérés comme cabotage.

"Transport pour compte propre", le transport

- exécuté au moyen de véhicules,
 - appartenant à l'opérateur, loués par lui en vertu d'un contrat de location à long terme ou pris en leasing,
 - et conduits par le personnel propre de l'entreprise ou un membre de l'association,

-- qui ne constitue qu'une activité accessoire dans le cadre de l'ensemble des activités de l'entreprise ou de l'association,

-- soit de marchandises appartenant à l'entreprise ou à l'association, vendues, achetées, données ou prises en location, produites, extraites, transformées ou réparées par elles, le transport servant à amener les marchandises vers l'entreprise, à les expédier de celle-ci ou à les déplacer pour les besoins de celle-ci,

-- soit de travailleurs de l'entreprise ou de membres d'une association sans but lucratif qui exécute le transport dans le cadre de son objet social.

"Transport combiné", le transport de marchandises pour lequel le camion, la remorque, la semi-remorque, la caisse mobile ou le conteneur, avec ou sans tracteur, utilisent la route pour la partie initiale ou terminale du trajet, les plus courts possibles, et, pour l'autre partie, la principale, le chemin de fer, la voie navigable ou la voie maritime.

"Territoire d'une partie contractante", respectivement le territoire de _____ et le territoire de _____ ;

"Pays d'établissement", le territoire d'une partie contractante dans lequel le transporteur est établi et dans lequel le véhicule est immatriculé.

"Pays d'accueil", le territoire d'une partie contractante dans lequel le véhicule circule sans qu'il y soit immatriculé et sans que le transporteur y ait un établissement.

"Autobus" et "autocar", un véhicule qui, d'après son type de construction et son équipement, est destiné à transporter des voyageurs et comporte, en plus du siège du conducteur, plus de huit places assises

"Voiture de location", un véhicule qui, d'après son type de construction et son équipement, est apte à transporter au maximum neuf voyageurs et leurs bagages, y compris le conducteur, et est destiné au transport rémunéré, pour compte d'autrui.

"Service régulier de voyageurs", un service qui assure le transport de voyageurs sur une relation et selon un horaire déterminés, en appliquant des tarifs préétablis ; les voyageurs peuvent être pris ou déposés à des arrêts préalablement fixés. Ce service est accessible à quiconque nonobstant, le cas échéant, l'obligation de réserver.

Est également considéré comme service régulier, un service qui remplit pour l'essentiel les critères précités et qui opère comme tel.

Est notamment considéré comme service régulier, un service qui assure le transport de catégories déterminées de voyageurs à l'exclusion d'autres voyageurs. Ce service est dénommé "service régulier spécialisé". Le caractère de service régulier d'un tel service n'est pas affecté par le fait que l'organisation du transport est adaptée aux besoins variables des utilisateurs.

"Service de navette" de voyageurs, un service qui est organisé pour transporter en plusieurs allers et retours, d'une même zone de départ à une même zone de destination, des voyageurs préalablement constitués en groupes. Chaque groupe, constitué de voyageurs ayant accompli le voyage aller, est ramené à la zone de départ au cours d'un voyage ultérieur. Par zone de départ et zone de destination on entend la localité de départ et la localité de destination ainsi que les localités situées dans un rayon de 50 km.

Le premier voyage de retour et le dernier voyage aller de la série des navettes ont lieu à vide.

Le caractère de navette n'est pas affecté par le fait que certains voyageurs d'un groupe effectuent le voyage retour avec un autre groupe, ni par le fait que le premier voyage aller et le dernier voyage retour ont lieu à vide. Cette dernière catégorie de navette est appelée "navette inversée".

Une navette qui assure à au moins 80 pour cent des voyageurs l'hébergement à destination et, le cas échéant, en cours de route, avec ou sans repas, est appelée "navette avec hébergement".

"Service occasionnel" de voyageurs, un service qui ne répond ni à la définition du service régulier ni à celle du service de navette. La fréquence ou le nombre des services n'affecte pas leur caractère de service occasionnel.

"Document de contrôle", la feuille de route pour autobus et autocars, selon le modèle fixé par les résolutions de la CEMT et, lorsque le présent accord ou les conclusions de la commission mixte, visée à l'article 14, le prévoient, le rapport technique en matière d'environnement et de sécurité, visé par les mêmes résolutions.

Chapitre II. - Transport de voyageurs

Article 3. - [Services réguliers et assimilés]

[1] Les services réguliers de voyageurs et les services de navette sans hébergement au moyen d'autobus ou d'autocars et au moyen de voitures de location sont soumis à un régime d'autorisations à délivrer par l'autorité compétente du pays de départ, de destination ou de transit.

[2] La demande d'autorisation est à adresser à l'autorité compétente du pays d'établissement du transporteur. En cas de réaction positive de cette dernière, elle est communiquée, avec une prise de position, à l'autorité compétente de l'autre partie contractante.

La commission mixte, prévue à l'article 14 du présent accord, détermine le modèle de demande d'autorisation et les pièces à produire à l'appui de celle-ci.

[3] Les autorisations sont délivrées d'un commun accord par les autorités compétentes des parties contractantes. La commission mixte visée à l'article 14, peut décider que l'autorisation délivrée par le pays d'établissement vaut aussi autorisation de transit et fixer les modalités et conditions de cette libéralisation.

La décision d'autorisation ou de refus est prise, sauf conditions particulières, dans un délai de trois mois.

L'autorisation a une durée maximale de cinq ans. Elle fixe les conditions d'exploitation, entre autres les critères de protection de l'environnement et de sécurité, auxquels doivent satisfaire les véhicules.

[4] Les modifications des conditions d'exploitation et la suppression du service sont décidées suivant la procédure prévue aux paragraphes [2] et [3] ci-dessus.

En cas de disparition de la demande l'exploitant peut supprimer le service avec un préavis de trois semaines, à adresser aux autorités compétentes qui ont délivré l'autorisation et aux usagers.

[5] En cas d'exploitation en pool et en sous-traitance une seule autorisation est délivrée à l'entreprise dirigeante avec autant de copies qu'il y a d'exploitants. L'autorisation mentionne les noms des membres du pool et des sous-traitants.

Article 4. - [Services occasionnels et assimilés]

[1] Les services occasionnels et les services de navette avec hébergement au moyen d'autobus ou d'autocars et au moyen de véhicules de location sont soumis à un régime d'autorisations à délivrer par l'autorité compétente du pays de départ, de destination ou de transit.

[2] Par dérogation au paragraphe [1] sont exemptés de tout régime d'autorisation sur le territoire du pays d'accueil les services suivants :

2.1. les circuits à portes fermées exécutés au moyen d'un même véhicule qui transporte sur tout le trajet le même groupe de voyageurs et le ramène au lieu de départ,

2.2. les services comportant le voyage aller en charge et le voyage de retour à vide,

2.3. les services comportant le voyage aller à vide et le voyage de retour en charge, à condition que :

a] les voyageurs soient groupés par contrat de transport conclu avant leur arrivée sur le territoire de la partie contractante où s'effectue leur prise en charge et soient conduits sur le territoire du pays d'établissement,

b] aient été conduits précédemment par le même transporteur sur le territoire de la partie contractante où ils sont repris en charge et sont transportés sur le territoire du pays d'établissement,

c] aient été invités à se rendre sur le territoire du pays d'établissement, les frais de transport étant à charge de la personne invitante.

2.4. Les services pour compte propre.

2.5. Le transit au moyen de véhicules de location.

Dans le cas de véhicules de location un voyageur isolé est assimilé à un groupe de voyageurs.

[3] Il est interdit de charger des voyageurs en cours de route d'un service libéralisé, sauf autorisation spéciale.

La commission mixte, prévue à l'article 14 du présent accord, peut étendre la dispense d'autorisation à d'autres catégories de services occasionnels, en particulier à des services comportant le chargement en cours de route et à d'autres services de la catégorie C sub 2.3. Dans ce cas la commission mixte fixe les conditions de cette libéralisation, compte tenu entre autres de l'article 11, paragraphe 3.

[4] La demande d'autorisation est à adresser à l'autorité compétente du pays d'accueil.

La commission mixte, prévue à l'article 14 du présent accord détermine le modèle de la demande d'autorisation et les pièces à produire à l'appui de la demande.

La décision d'autorisation ou de refus est prise, sauf conditions particulières, dans le délai d'un mois.

[5] Les services occasionnels et les navettes avec hébergement, dispensés d'autorisation et exécutés au moyen d'autobus ou d'autocars, doivent être couverts par un document de contrôle. Les conditions d'utilisation et la composition du document de contrôle sont fixées par la commission mixte visée à l'article 14 du présent accord.

Article 5. - [Dispositions communes aux services de voyageurs]

[1] Les autorisations de transport sont personnelles. Elles ne peuvent être transférées à d'autres transporteurs.

[2] L'exécution de services de cabotage est interdite. Les excursions locales groupant exclusivement des voyageurs amenés sur place par le même transporteur ne sont pas

considérées comme des services de cabotage, à condition d'être inscrites sur la feuille de route.

Chapitre III. - Transport de marchandises

Article 6. - [Régime d'autorisation]

[1] Les transporteurs établis sur le territoire d'une partie contractante peuvent exécuter sous le régime de l'autorisation préalable sur le territoire de l'autre partie contractante :

- a] des transports entre les territoires des deux parties contractantes ;
- b] des transports entre un point du territoire de l'autre partie contractante et un point du territoire d'un Etat tiers, à condition que le pays d'établissement soit transité². Cette restriction ne vaut pas pour les déplacements à vide;
- c] les transports en transit.

[2] Le cabotage n'est admis que sur autorisation spéciale du pays d'accueil.

Article 7. - [Dispense d'autorisation]

[1] Par dérogation à l'article 6 les catégories de transport suivantes sont dispensées d'autorisation :

- 1] Les transports par des véhicules dont le poids total autorisé en charge [PTAC], y compris celui des remorques, ne dépasse pas 6 tonnes ou dont la charge utile autorisée, y compris celle des remorques, ne dépasse pas 3.5 tonnes.
- 2] Les transports occasionnels à destination ou en provenance des aéroports, en cas de déviation des services.
- 3] Les transports de véhicules endommagés ou à dépanner et les déplacements de dépanneuses.
- 4] Les déplacements à vide d'un véhicule affecté au transport des marchandises et destiné à remplacer un véhicule mis hors d'usage dans le pays d'accueil ainsi que le retour du véhicule tombé en panne après réparation.
- 5] Les transports d'animaux vivants au moyen de véhicules construits ou aménagés spécialement d'une façon permanente pour assurer le transport d'animaux vivants et admis comme tels par les autorités compétentes du pays d'établissement.
- 6] Les transports de pièces de rechange et de produits destinés à l'avitaillement des navires de mer et des avions.
- 7] Les transports d'articles nécessaires aux soins médicaux en cas de secours d'urgence, notamment en cas de catastrophes naturelles, et les transports humanitaires.

² Dans certains cas -- pays périphériques, taille réduite du territoire -- cette restriction équivaut pratiquement à une interdiction. Dans ce cas, il est préférable de prévoir un contingent à part, sans la restriction du transit.

8] Les transports d'objets et d'oeuvres d'art destinés aux expositions, aux foires ou à des fins non commerciales.

9] Les transports à but non lucratif de matériel, d'accessoires et d'animaux à destination ou en provenance de manifestations théâtrales, musicales, cinématographiques, sportives, de cirques, de foires ou de kermesses, ainsi que ceux destinés aux enregistrements radiophoniques, aux prises de vues cinématographiques ou à la télévision.

10] Les transports pour compte propre.

11] Les transports funéraires.

12] Le trajet initial et terminal -- international et national --, par route, d'un transport combiné, à condition que resp. la gare d'embarquement et de débarquement appropriée la plus proche du point de chargement ou de déchargement de la marchandise soit utilisée ou que le port fluvial ou maritime d'embarquement ou de débarquement soit situé à une distance inférieure à 150 km du lieu de chargement ou de déchargement de la marchandise.

13] ³

[2] Les transports de denrées périssables sont soumis à un régime d'autorisations non contingentées.

[3] La commission mixte, visée à l'article 14 du présent accord, peut compléter la liste des catégories de transport dispensées d'autorisation figurant au paragraphe [1] et libérer du contingentement d'autres catégories que celle visée au paragraphe [2].

[4] Les déménagements effectués par des entreprises disposant d'une main-d'oeuvre et d'un équipement spécialisés à cet effet, sont soumis à un régime d'autorisations spéciales non contingentées, dont le modèle et les conditions d'utilisation sont arrêtés par la Conférence Européenne des Ministres des Transports [CEMT].

Article 8. - [Conditions des autorisations]

[1] Les autorités compétentes des deux parties contractantes échangent annuellement des formules d'autorisations en blanc en nombre convenu.

Les autorisations sont délivrées aux transporteurs résidents par l'autorité compétente ou par l'organisme désigné par cette autorité.

[2] Les autorisations sont personnelles. Elles ne sont pas transférables à des tiers.

[3] Les autorisations ne peuvent être utilisées que pour un seul véhicule à la fois. Dans le cas de combinaisons de véhicules, l'élément moteur est déterminant pour l'attribution et l'utilisation de l'autorisation.

[4] La commission mixte, visée à l'article 14, fixe le contingent, les catégories [au voyage et à temps] et les conditions complémentaires d'utilisation des autorisations.

³ Dans le cas de pays limitrophes : le transport entre les zones frontalières contiguës d'une profondeur de 25 km, à condition que la longueur du trajet ne dépasse pas 100 km à vol d'oiseau.

- [5] L'exécution de services de cabotage est interdite, sauf autorisation spéciale à accorder par l'autorité compétente du pays d'accueil.

La commission mixte, visée à l'article 14, désigne les dispositions législatives et administratives nationales du pays d'accueil applicables au cabotage. Ces dispositions sont appliquées sans discrimination.

Chapitre IV. - Dispositions communes

Article 9. - [Dispositions fiscales]

- [1] Les transports au moyen de véhicules immatriculés sur le territoire d'une partie contractante circulant temporairement sur le territoire de l'autre partie contractante dans le cadre du présent accord, sont dispensés du paiement de toute taxe liée à la possession, à l'immatriculation et à la circulation du véhicule ainsi que des taxes spéciales sur les prestations de transport.
- [2] Sont affranchis de tous droits d'entrée sur le territoire du pays d'accueil le carburant contenu dans les réservoirs normaux du véhicule, conçus et installés par le fabricant, et destiné à la propulsion de ceux-ci et au fonctionnement des engins à température dirigée, les lubrifiants et les pièces de rechange, à condition que le transporteur se conforme aux dispositions douanières en la matière.
- [3] Les transports visés par le présent accord sont soumis dans le pays d'accueil aux péages et aux droits en vigueur pour l'utilisation du réseau routier ou d'ouvrages d'art. Les péages et droits d'usage sont appliqués sans discrimination entre transporteurs résidents et non-résidents. Les parties contractantes pourront décider, sur proposition de la commission mixte visée à l'article 14 d'exonérer des péages et droits d'usage les trajets initiaux et terminaux des transports combinés.

Article 10. - [Poids et dimensions]

- [1] Le poids maximum autorisé, les poids aux essieux et les dimensions des véhicules ne peuvent excéder ni les valeurs inscrites sur les cartes d'immatriculation, ni les maxima en vigueur dans le pays d'accueil.
- [2] L'utilisation dans le pays d'accueil, de véhicules dont les poids et les dimensions ou dont le chargement excèdent les maxima admissibles, n'est autorisé que sur autorisation spéciale à solliciter préalablement.

Article 11. - [Equipement et autres caractéristiques]

- [1] L'équipement des véhicules transportant resp. des marchandises dangereuses et des denrées périssables doit répondre aux exigences des conventions ADR et ATP.
- [2] L'équipement destiné au contrôle du temps de conduite et de repos des équipages des véhicules doit être conforme aux dispositions de l'AETR.

- [3] Les parties contractantes s'engagent à promouvoir, dans le cadre du présent accord, l'utilisation de véhicules répondant à des normes sévères en matière d'émissions et de sécurité.

D'une façon générale les parties contractantes s'efforcent d'appliquer, dans leurs relations de transport routier, les niveaux de protection de l'environnement et de sécurité en vigueur dans l'Union Européenne, compte tenu des dates de première immatriculation des véhicules et des délais convenus dans le cadre des accords internationaux et de la Conférence Européenne des Ministres des Transports.

Dans cet ordre d'idées la commission mixte visée à l'article 14, peut accorder un traitement plus favorable, lors de la fixation des contingents d'autorisations et des libéralisations ultérieures, aux véhicules remplissant les normes les plus modernes en matière d'émissions et de sécurité.

Article 12. - [Contrôle]

Les autorisations, les documents de contrôle et les autres documents en règle, exigés par le présent accord, de même que la lettre de voiture, les feuilles d'enregistrement, les certificats d'assurance, les certificats de formation et toutes pièces exigées en vertu d'accords multilatéraux ou bilatéraux ou en vertu de la législation nationale, doivent se trouver à bord des véhicules et être présentés à toute demande des agents chargés du contrôle.

Le transporteur pour compte propre est tenu de justifier le caractère de compte propre à la demande des agents de contrôle.

Article 13. [Obligations des transporteurs et sanctions]

- [1] Les transporteurs d'une partie contractante sont obligés de respecter, sur le territoire de l'autre partie contractante, les obligations découlant des accords internationaux multilatéraux auxquels les deux parties sont parties contractantes, du présent accord ainsi que d'autres accords bilatéraux, de même que de la législation nationale, en particulier des règlements de circulation et de police, des dispositions de la douane et des conditions et restrictions éventuelles des autorisations.

- [2] Sans préjudice de poursuites pénales, les autorités compétentes du pays d'établissement peuvent, en cas d'infractions graves ou répétées commises sur le territoire du pays d'accueil et à la demande de ce dernier, prendre les mesures administratives suivantes :

- l'avertissement,
- l'interdiction de l'accès au territoire de la partie contractante sur lequel la ou les infractions ont été commises.

Dans des cas particulièrement graves l'autorité compétente du pays d'accueil peut prononcer une interdiction d'accès provisoire en attendant que l'autorité du pays d'établissement ait pris une décision.

Les parties contractantes s'informent mutuellement des décisions prises.

Article 14. [Collaboration et commission mixte]

- [1] Les autorités compétentes des parties contractantes prennent les mesures pour la mise en oeuvre et l'application du présent accord et se communiquent mutuellement toutes les

informations utiles. Les autorités compétentes s'informent par ailleurs mutuellement et préalablement de toute modification du droit national ayant une incidence sur l'application du présent accord.

Les autorités compétentes s'accordent mutuellement assistance pour l'application du présent accord. Les données personnelles communiquées dans le cadre de la coopération entre les parties contractantes bénéficient de la garantie de confidentialité et ne peuvent être utilisées qu'aux fins pour lesquelles elles ont été communiquées.

[2] Aux fins visées au paragraphe 1 il est créé une commission mixte composée de délégués de chaque partie contractante.

La commission mixte est chargée de l'exécution des articles 3, 4, 7 et 8 du présent accord et, d'une façon générale, de l'examen de toutes les questions concernant les relations entre les parties contractantes dans le domaine du transport routier inclus les aspects concernant la sécurité, la protection du milieu, le droit du travail des équipages, des questions techniques, la promotion de la collaboration interentreprises et intermodale et la gestion de crises.

Chapitre V. - Dispositions finales

Article 15. - [Entrée en vigueur et durée]

Le présent accord entre en vigueur _____

Il peut être dénoncée _____

Article 16. - [Disposition abrogatoire]

Eventuellement.

Fait à _____, le _____

ANNEXE

DECLARATION DE L'AUTRICHE

L'Autriche accueille favorablement et appuie l'accord-type multilatéral entre les pays Membres de la CEMT dans le domaine du transport routier comme cadre général dont le but est d'harmoniser autant que possible les accords bilatéraux. Cet accord-type étant "recommandé", il est généralement entendu qu'il s'agit d'un instrument facultatif, qui n'a pas force obligatoire pour les pays Membres.

L'Autriche tient par conséquent à souligner qu'elle ne peut souscrire à toutes les dispositions de cet accord-type, et cela pour diverses raisons. Ainsi, certaines dispositions de l'accord reprennent des passages de Résolutions déjà adoptées par la CEMT, sans qu'il soit fait état des réserves exprimées par les pays Membres à leur égard. S'agissant du transport de marchandises, tel est le cas de l'Article 7, paragraphe [1] 5 (transports d'animaux vivants), paragraphe [1] 10 (transports pour compte propre) et paragraphe 2 (transports de denrées périssables). En outre, d'autres parties de l'accord-type recommandé sont inacceptables pour l'Autriche car elles présument une libéralisation plus poussée que ce que prévoient les Résolutions correspondantes de la CEMT. Tel est le cas de l'Article 4, paragraphe 2, alinéas 2.4 (services pour compte propre) et 2.5 (transit au moyen de véhicules de location) en ce qui concerne les transports de voyageurs, et de l'Article 7, paragraphe [1] 13 (zones frontalières contiguës d'une profondeur de 25 km) en ce qui concerne le transport de marchandises. Enfin, dernier point mais non le moindre, l'Autriche ne saurait accepter des dispositions qui entrent en contradiction avec la réglementation de l'Union Européenne, comme les paragraphes 2 et 3 de l'Article 9, qui concernent les dispositions fiscales.