



Commission économique pour l'Europe**Comité des transports intérieurs****Groupe de travail des problèmes douaniers
intéressant les transports****140^e session**

Genève, 9-12 juin 2015

Point 5 b) de l'ordre du jour provisoire

**Convention internationale sur l'harmonisation
des contrôles des marchandises aux frontières, 1982****(«Convention sur l'harmonisation»):****Annexe 8 relative au transport routier****Résultats de l'enquête de 2014 de la CEE****Note du secrétariat****I. Rappel des faits**

1. Le 20 mai 2008, l'annexe 8 de la Convention sur l'harmonisation est entrée en vigueur. Conformément à l'article 7 de l'annexe intitulé «Rapports périodiques», le Secrétaire exécutif de la Commission économique pour l'Europe (CEE) effectue tous les deux ans une enquête auprès des Parties contractantes sur les progrès réalisés dans l'amélioration de l'efficacité des procédures de franchissement des frontières dans leur pays.
2. La première enquête a été réalisée en 2009-2010 et ses résultats ont été publiés en 2011 (document ECE/TRANS/WP.30/2011/1); la deuxième a été réalisée en 2012 (les résultats sont résumés dans le document ECE/TRANS/WP.30/2013/7).
3. En octobre 2014, à sa dixième session, le Comité de gestion de la Convention sur l'harmonisation (AC.3) a demandé qu'une nouvelle enquête soit réalisée (ECE/TRANS/WP.30/AC.3/20, par. 21). La troisième enquête (dont le contenu est similaire à celui des deux précédentes) s'est déroulée de novembre 2014 à janvier 2015. Le présent document contient un résumé des réponses reçues concernant le suivi des progrès de la mise en œuvre, au niveau national, de l'annexe 8 relative au transport routier.



II. Réponses

4. Les 17 pays ci-après ont répondu au questionnaire: Allemagne, Bulgarie, Danemark, Fédération de Russie, Grèce, Hongrie, Lettonie, Lituanie, Pays-Bas, Pologne, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Serbie, Slovaquie, Slovénie, Suède, Suisse, et Turquie. La plupart des réponses ont été établies par les administrations douanières nationales et transmises par le biais des missions permanentes de ces pays à Genève. Certaines réponses ont été élaborées par le Ministère des transports du pays concerné.

III. Résultats de l'enquête

5. On trouvera ci-après des statistiques sur les réponses à certaines questions.

Question 1. *Veillez donner des renseignements concernant la publication officielle de l'annexe 8 dans votre pays.*

<input type="checkbox"/>	Elle a été publiée le _____ (date de publication)
<input type="checkbox"/>	Elle doit être publiée le _____ (date de publication prévue)
<input type="checkbox"/>	Elle n'a pas été publiée et il n'est pas prévu qu'elle le soit
<input type="checkbox"/>	Autre (veuillez préciser) _____

Quatorze pays ont indiqué qu'ils avaient déjà publié l'annexe 8. Deux pays ont répondu qu'elle n'avait pas été publiée et qu'il n'était pas prévu qu'elle le soit. Un pays n'a fourni aucune information.

Dans ce contexte, il convient de souligner qu'indépendamment des procédures d'approbation ou de publication internes, l'annexe 8 est devenue juridiquement contraignante pour toutes les Parties contractantes le 20 mai 2008.

Question 2. *Votre pays a-t-il pris des mesures pour faciliter la délivrance de visas aux conducteurs professionnels, conformément aux meilleures pratiques nationales applicables à tous les demandeurs de visa, aux règlements nationaux en matière d'immigration et/ou aux engagements internationaux?*

<input type="checkbox"/>	Oui. Veuillez décrire brièvement ces mesures: _____
<input type="checkbox"/>	Non. Veuillez expliquer brièvement pourquoi: _____

Treize pays ont répondu qu'ils avaient pris des mesures pour faciliter la délivrance de visas aux conducteurs professionnels. Trois pays ont indiqué qu'ils n'avaient pris aucune mesure de cette nature. Un autre n'a fourni aucune information.

Plusieurs pays ont répondu que le processus de facilitation de la délivrance de visas était conforme aux accords bilatéraux avec des pays tiers.

Certains ont répondu que les procédures relatives à la délivrance de visas se déroulaient entièrement dans le cadre du principe de la réciprocité et que les mesures nécessaires étaient mises en place pour faciliter la délivrance de visas aux conducteurs professionnels.

Les pays signataires de l'Accord de Schengen ont précisé qu'ils délivraient les visas conformément aux dispositions de cet accord.

Un pays a indiqué que les visas étaient délivrés conformément à son Code des visas. Cependant, dans des cas exceptionnels, des visas pouvaient être délivrés aux postes

frontière si les conditions suivantes étaient remplies: 1) le demandeur satisfait aux conditions énoncées aux alinéas *a*, *c*, *d* et *e* du paragraphe 1 de l'article 5 du Code frontières Schengen; 2) le demandeur n'a pas eu la possibilité de demander un visa à l'avance et a soumis, le cas échéant, les pièces justifiant son entrée imprévue et impérative sur le territoire; 3) le retour du demandeur dans son pays d'origine ou de résidence ou son transit par des États autres que des États membres appliquant pleinement l'acquis de Schengen est considéré comme certain.

Un pays a répondu que le Ministère des affaires étrangères fournissait des renseignements sur la réglementation applicable aux visas par le biais de son site Web, y compris des liens utiles, et qu'un service de demande de visa en ligne avait été mis en place.

Question 3. *Votre pays échange-t-il régulièrement des informations avec les autres Parties contractantes sur les meilleures pratiques concernant la facilitation des procédures de délivrance de visas aux conducteurs professionnels?*

<input type="checkbox"/>	Oui
<input type="checkbox"/>	Non

Autres commentaires: _____

Quinze pays ont indiqué qu'ils échangeaient régulièrement des informations avec les autres Parties contractantes. Un pays a répondu «Non» et un autre n'a fourni aucune information.

Question 4. *Comment votre pays informe-t-il régulièrement toutes les parties engagées dans des opérations de transport international:*

a) *Des formalités en vigueur aux frontières pour les opérations de transport routier international?*

b) *Des formalités prévues aux frontières pour les opérations de transport routier international?*

c) *De l'état réel de la situation aux frontières?*

Les pays qui ont répondu informent régulièrement toutes les parties engagées dans des opérations de transport international par les moyens suivants:

- Par des sites Web;
- Lors de réunions bilatérales et multilatérales entre autorités, ainsi qu'entre les autorités, les associations professionnelles et les entreprises privées;
- Par les médias;
- Par la publication d'instructions officielles;
- Par la publication d'annonces aux postes frontière;
- Par un échange de correspondances, d'appels téléphoniques;
- Par le biais de séminaires, d'ateliers et de formations.

Un pays a indiqué qu'en tant qu'État membre de l'Union douanière européenne, il n'avait pas de frontière franchissable par la route et que par conséquent cette question était sans objet.

Un pays a indiqué que depuis le 1^{er} janvier 2014, le fonctionnement des postes frontière relevait de la police nationale. Par conséquent, ces informations figuraient essentiellement sur le site Web de cette dernière.

Question 5. *Quelles formalités sont désormais effectuées aux lieux de départ et de destination des marchandises transportées par route, de façon à réduire les encombrements aux postes frontière?*

<input type="checkbox"/>	Aucune
<input type="checkbox"/>	Le contrôle médico-sanitaire
<input type="checkbox"/>	Le contrôle vétérinaire
<input type="checkbox"/>	Le contrôle phytosanitaire
<input type="checkbox"/>	Les contrôles de conformité aux normes techniques
<input type="checkbox"/>	Les contrôles de qualité
<input type="checkbox"/>	Les contrôles des véhicules
<input type="checkbox"/>	Le pesage des véhicules
<input type="checkbox"/>	Autre (veuillez préciser) _____

Autres commentaires: _____

Le tableau ci-dessous montre le nombre de pays ayant répondu dans lesquels ces formalités sont désormais effectuées par les bureaux de douane intérieurs.

Contrôle médico-sanitaire	5
Contrôle vétérinaire	4
Contrôle phytosanitaire	5
Contrôles de conformité aux normes techniques	7
Contrôles de qualité	4
Contrôles des véhicules	3
Pesage des véhicules	5
Aucune	2

Un pays a répondu qu'il appliquait les procédures de contrôle relatives au régime TIR.

Un autre a indiqué qu'en tant qu'État membre de l'Union douanière européenne, il n'avait pas de frontière franchissable par la route et que par conséquent cette question était sans objet.

Un pays a répondu que dans des cas exceptionnels, les autorités compétentes (vétérinaires, phytosanitaires) pouvaient décider d'effectuer un contrôle physique à l'intérieur du territoire. Il a aussi souligné que les contrôles des véhicules étaient réalisés à l'intérieur du territoire, dans la mesure du possible.

Un pays a indiqué que les contrôles environnementaux étaient également confiés aux bureaux de douane intérieurs.

Un autre a souligné que les contrôles étaient effectués uniquement s'ils étaient prescrits par la loi, et si possible selon le principe du «guichet unique».

Question 6. *Quelles mesures ont été prises aux postes frontière de votre pays pour donner la priorité aux chargements urgents, par exemple les animaux vivants et les denrées périssables?*

Le délai d'attente pour les véhicules transportant ces marchandises a été réduit.

Les contrôles requis sont effectués aussi rapidement que possible.

Le fonctionnement des systèmes de réfrigération des véhicules transportant des denrées périssables est autorisé pendant le franchissement de la frontière.

Coopération avec les autres Parties contractantes pour le contrôle sanitaire de ces marchandises.

Les réponses sont résumées dans le tableau ci-dessous:

Le délai d'attente pour les véhicules transportant ces marchandises a été réduit	12
Les contrôles requis sont effectués aussi rapidement que possible	9
Le fonctionnement des systèmes de réfrigération des véhicules transportant des denrées périssables est autorisé pendant le franchissement de la frontière	4
Coopération avec les autres Parties contractantes pour le contrôle sanitaire de ces marchandises	5

Un pays a indiqué qu'en tant qu'État membre de l'Union douanière européenne, il n'avait pas de frontière franchissable par la route et que par conséquent cette question était sans objet.

Question 7. *Votre pays est-il Partie contractante à l'Accord de 1997 concernant l'adoption de conditions uniformes applicables au contrôle technique périodique des véhicules à roues et la reconnaissance réciproque des contrôles?*

Oui (passez à la question 9)

Non (passez à la question 8)

Neuf pays sont parties contractantes à l'Accord de 1997, sept ne le sont pas et un pays n'a fourni aucune information.

Question 8. *Votre pays accepte-t-il le certificat international de contrôle technique prévu dans l'Accord susmentionné (également reproduit à l'appendice 1 de l'annexe 8)?*

Oui

Non

Trois pays acceptent le certificat et quatre ont ne l'acceptent pas.

Question 9. *Votre pays est-il Partie contractante à l'Accord relatif au transport international de denrées périssables et aux engins spéciaux à utiliser pour ces transports (1970)?*

Oui

Non

Quinze pays sont parties contractantes à l'Accord de 1970, un ne l'est pas et un pays n'a fourni aucune information.

Question 10. *Votre pays accepte-t-il les certificats internationaux de pesée de véhicule (voir l'appendice 2 de l'annexe 8) délivrés dans d'autres Parties contractantes?*

- Oui (passez aux questions 11, 12 et 13)
- Non (passez à la question 14)

Autres commentaires: _____

Les neuf pays suivants acceptent les certificats internationaux de pesée de véhicule: Danemark, Fédération de Russie, Hongrie, Lettonie, Lituanie, Royaume-Uni, Slovaquie, Slovénie et Suisse. Sept ne les acceptent pas et un pays n'a fourni aucune information.

Un pays a précisé que des contrôles visant à vérifier le respect des dispositions applicables en matière de poids et de dimensions des véhicules étaient effectués par la police conformément aux dispositions de la Directive 96/53/CE du Conseil de l'Union européenne fixant, pour certains véhicules routiers circulant dans la Communauté, les dimensions maximales autorisées en trafic national et international et les poids maximaux autorisés en trafic international.

Un autre pays a indiqué qu'il acceptait les certificats internationaux de pesée de véhicule, à charge de réciprocité.

Question 11. *Votre pays a-t-il homologué des stations de pesage qui sont agréées pour délivrer les certificats internationaux de pesée de véhicule?*

- Oui
- Non

Autres commentaires: _____

Les cinq pays suivants ont homologué des stations de pesage agréées pour délivrer les certificats internationaux de pesée de véhicule: Danemark, Fédération de Russie, Hongrie, Lituanie, et Royaume-Uni. Trois pays n'en ont pas homologué et un autre n'a fourni aucune information.

Un pays a indiqué qu'il comptait dix-neuf stations de pesage agréées qui délivraient les certificats internationaux de pesée de véhicule de la Communauté d'États indépendants (CEI), lesquels respectaient la forme des certificats internationaux de pesée de véhicule de la CEE.

Question 12. *Votre pays a-t-il publié la liste de toutes les stations de pesage agréées pour délivrer les certificats internationaux de pesée de véhicule?*

- Oui
- Non

Autres commentaires: _____

Les pays suivants ont publié la liste de toutes les stations de pesage agréées: Danemark, Fédération de Russie, Hongrie et Lituanie. Quatre pays n'ont pas publié de liste et un autre n'a fourni aucune information.

Question 13. *Votre pays a-t-il transmis cette liste à la CEE?*

	Oui
	Non

Autres commentaires: _____

Un pays a communiqué cette liste à la CEE (Lituanie), trois ne l'ont pas fait et un autre n'a fourni aucune information.

Question 14. *Quelles sont, parmi les conditions suivantes pour les postes frontière ouverts au transport international de marchandises, celles auxquelles votre pays satisfait en matière d'infrastructures?*

	Installations permettant de procéder à des contrôles communs entre États limitrophes (système de l'arrêt unique), vingt-quatre heures sur vingt-quatre
	Voies de circulation séparées selon le type de transport, de part et d'autre de la frontière, afin de pouvoir traiter en priorité les véhicules ayant un titre de transit douanier international valable ou transportant des animaux vivants ou des denrées périssables
	Zones d'arrêt à l'écart pour les contrôles inopinés des chargements et des véhicules
	Parcs de stationnement et terminaux adéquats
	Installations sanitaires, lieux de réunion et moyens de télécommunication convenables
	Installations nécessaires pour les commissionnaires de transport leur permettant d'offrir des services aux transporteurs en faisant jouer la concurrence

Les réponses sont résumées dans le tableau ci-dessous:

Installations permettant de procéder à des contrôles communs entre États limitrophes (système de l'arrêt unique), vingt-quatre heures sur vingt-quatre	6
Voies de circulation séparées selon le type de transport, de part et d'autre de la frontière, afin de pouvoir traiter en priorité les véhicules ayant un titre de transit douanier international valable ou transportant des animaux vivants ou des denrées périssables	7
Zones d'arrêt à l'écart pour les contrôles inopinés des chargements et des véhicules	7
Parcs de stationnement et terminaux adéquats	7
Installations sanitaires, lieux de réunion et moyens de télécommunication convenables	5
Installations nécessaires pour les commissionnaires de transport leur permettant d'offrir des services aux transporteurs en faisant jouer la concurrence	5

Un pays a indiqué ne remplir aucune des conditions car, en tant qu'État membre de l'Union douanière européenne, il n'avait pas de frontière franchissable par la route.

Un autre a répondu que, dans le but d'améliorer et de renforcer les infrastructures inadéquates aux postes frontière, qui sont parfois considérées comme des obstacles aux opérations de transport routier international, il avait adopté un modèle de type «construction-exploitation-transfert», fondé essentiellement sur des partenariats public-privé. Ces postes frontière modernisés avaient considérablement réduit le temps nécessaire aux procédures de dédouanement.

IV. Conclusions préliminaires

6. L'analyse préliminaire des réponses reçues montre que les Parties contractantes appliquent avec succès l'annexe 8, en particulier en ce qui concerne la publication de l'annexe 8 dans le pays, la facilitation de la délivrance de visas, la diffusion d'informations à toutes les parties engagées dans des opérations de transport, le traitement prioritaire des chargements urgents (denrées périssables et animaux vivants), l'amélioration de l'infrastructure aux postes frontière, entre autres.

7. En revanche, dans certains domaines, des mesures supplémentaires pourraient être nécessaires afin d'assurer la mise en œuvre concrète des dispositions pertinentes à l'échelon national. On peut citer par exemple: le transfert des formalités de contrôle des postes frontière aux lieux de départ et de destination des marchandises (mis en place par seulement 30 à 40 % des pays ayant répondu); le faible taux de participation à l'Accord de 1997 concernant l'adoption de conditions uniformes applicables au contrôle technique périodique des véhicules à roues et la reconnaissance réciproque des contrôles (neuf pays selon la dernière enquête) et, de ce fait, un degré insuffisant d'acceptation du certificat international de contrôle technique; une utilisation toujours limitée des certificats internationaux de pesée de véhicule, malgré quelques progrès (seulement neuf pays ont déclaré les accepter).

8. Les résultats de l'enquête doivent être analysés en gardant à l'esprit que certaines Parties contractantes qui sont membres de l'Union européenne n'ont pas officiellement de frontière franchissable par la route.

9. Le Groupe de travail souhaitera peut-être réfléchir aux mesures à prendre pour encourager une mise en œuvre plus large des dispositions de la Convention sur l'harmonisation et de ses annexes.
