



---

**Commission économique pour l'Europe****Comité des transports intérieurs****Groupe de travail des problèmes douaniers  
intéressant les transports****146<sup>e</sup> session**

Genève, 13-16 juin 2017

Point 4 c) de l'ordre du jour provisoire

**Convention internationale sur l'harmonisation des contrôles  
des marchandises aux frontières, de 1982**

(« Convention sur l'harmonisation ») :

**Enquête sur la mise en oeuvre de l'annexe 8****Résultats de l'enquête de 2016 de la Commission économique  
pour l'Europe****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 dernière enquête a été réalisée en 2014 et ses résultats ont été publiés en 2015 (document ECE/TRANS/WP.30/2015/12).
3. En novembre 2016, le secrétariat de la CEE a lancé la présente enquête biennale. L'enquête a été menée au moyen d'un questionnaire approuvé par le Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports (WP.30) lors de sa 122<sup>e</sup> session (ECE/TRANS/WP.30/2009/8 et ECE/TRANS/WP.30/244, par. 15). Le présent document contient un résumé et une analyse des réponses reçues concernant les progrès réalisés au niveau national dans l'application de l'annexe 8 relative au transport routier.

**II. Réponses**

4. Les 17 pays ci-après ont répondu au questionnaire : Allemagne, Bélarus, Bulgarie, Grèce, Iran (République islamique d'), Irlande, Lettonie, Lituanie, Monténégro, Norvège, Pologne, République de Moldova, République tchèque, Slovénie, Suède, Suisse et Turquie. La plupart des réponses ont été établies par les administrations douanières nationales.



Certaines réponses ont été élaborées par le Ministère des transports du pays concerné. Il convient également de souligner que les pays ayant déjà participé à la (aux) précédente(s) enquête(s) ont été priés d'indiquer uniquement les changements intervenus depuis lors.

### 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) _____

Douze pays ont répondu qu'ils avaient déjà publié l'annexe 8. Un pays a signalé que sa publication était prévue pour 2017. Quatre pays ont répondu qu'elle n'avait pas été publiée et qu'il n'était pas prévu qu'elle le soit. Il est à noter que deux de ces quatre États sont membres de l'Union européenne (UE), qui a déjà publié l'annexe 8.

**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 ou aux engagements internationaux ?*

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

Onze pays ont répondu qu'ils avaient mis en place des mesures permettant de faciliter la délivrance de visas aux conducteurs professionnels. Six pays ont indiqué qu'ils n'avaient pris aucune mesure de cette nature.

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

Plusieurs pays ont indiqué que la facilitation de la délivrance de visas se faisait dans le cadre d'accords bilatéraux avec des pays tiers.

Certains pays ont répondu que les procédures relatives à la délivrance de visas s'inscrivaient entièrement dans le cadre du principe de « réciprocité ».

Un pays a expliqué qu'une liste des conducteurs professionnels devant mener des opérations de transport international dans plusieurs pays européens était transmise par les associations et les entreprises de transport routier international au Ministère des transports, qui lançait ensuite les procédures formelles de délivrance de visas pour les conducteurs professionnels en question. Ainsi, et grâce à une collaboration avec le Ministère des affaires étrangères, les conducteurs professionnels bénéficiaient de visas à entrées multiples valables pour une durée d'un an.

**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 : \_\_\_\_\_

Quatorze pays ont indiqué qu'ils échangeaient régulièrement des informations avec les autres Parties contractantes. Trois pays ont répondu « non » à cette question.

Certains pays ont fait observer que ces échanges d'informations avaient lieu lors de réunions consulaires bilatérales.

D'autres pays ont indiqué que ces échanges d'informations se faisaient lors des réunions entre les pays de l'espace Schengen.

**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 déclarent informer régulièrement toutes les parties engagées dans des opérations de transport international des points a) à c) par les moyens suivants :

- Par des sites Web ;
- Lors de réunions bilatérales et multilatérales entre les autorités, les associations et les entreprises privées ;
- Par la publication d'instructions officielles ;
- Par la publication d'annonces aux postes frontière ;
- Par correspondance avec les autorités compétentes des pays étrangers ;
- Au moyen de séminaires, d'ateliers et de formations.

Certains pays ont indiqué que les règlements prévus faisaient l'objet de procédures de consultation avec les autorités des autres États et les associations professionnelles concernées.

**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 points de passage des frontières ?*

	Aucune ;
	Inspection médico-sanitaire ;
	Inspection vétérinaire ;
	Inspection phytosanitaire ;
	Contrôles de conformité aux normes techniques ;
	Contrôles de qualité ;
	Contrôles des véhicules ;
	Pesage des véhicules ;
	Autre (veuillez préciser) _____

*Autres commentaires :* \_\_\_\_\_

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

Inspection médico-sanitaire	5
Inspection vétérinaire	5
Inspection phytosanitaire	8
Contrôles de conformité aux normes techniques	8
Contrôles de qualité	4
Contrôles des véhicules	2
Pesage des véhicules	4
Aucune	4

Un pays a répondu qu'il procédait, depuis le 23 juin 2014, au contrôle des permis de circulation des camions dans les bureaux de douane intérieurs, afin de réduire les encombrements aux points de passage des frontières.

Un autre pays a souligné que les contrôles n'étaient effectués que lorsqu'ils étaient prescrits par la loi, et avaient lieu, si possible, selon le principe de « l'arrêt unique ». En outre, il a indiqué qu'il était possible de procéder aux inspections phytosanitaires au lieu de destination lorsque certaines conditions relatives à la Directive 2000/29/CE du Conseil (législation de l'Union européenne) étaient remplies.

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

Un pays a indiqué que le statut d'opérateur économique agréé constituait un moyen de réduction des encombrements aux points de passage des frontières.

Un pays a répondu qu'il n'avait transféré aucune des formalités de contrôle mentionnées, hormis les formalités de contrôle relatives au régime TIR.

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

<input type="checkbox"/>	Le délai d'attente pour les véhicules transportant ces chargements a été réduit ;
<input type="checkbox"/>	Les contrôles requis sont effectués aussi rapidement que possible ;
<input type="checkbox"/>	Le fonctionnement des systèmes de réfrigération des véhicules transportant des denrées périssables est autorisé pendant le franchissement de la frontière ;
<input type="checkbox"/>	Coopération avec les autres Parties contractantes pour le contrôle sanitaire de ces chargements.

Le tableau ci-dessous montre le nombre de pays dans lesquels ces mesures sont désormais appliquées.

Le délai d'attente pour les véhicules transportant ces chargements a été réduit	13
Les contrôles requis sont effectués aussi rapidement que possible	15
Le fonctionnement des systèmes de réfrigération des véhicules transportant des denrées périssables est autorisé pendant le franchissement de la frontière	12
Coopération avec les autres Parties contractantes pour le contrôle sanitaire de ces chargements.	9

**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)

Quatre pays ont indiqué être Partie contractante à l'Accord susmentionné et treize ont répondu « non ».

**Question 8.** *Votre pays accepte-t-il le Certificat international de contrôle technique prévu dans l'Accord de 1997 (également reproduit à l'appendice 1 de l'annexe 8) ?*

- Oui  
 Non

Quatre pays ont indiqué qu'ils acceptaient le Certificat susmentionné. Neuf ont indiqué qu'ils ne l'acceptaient pas.

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

- Oui  
 Non

Seize pays ont indiqué être Partie contractante à l'Accord de 1970. Un pays a répondu qu'il n'était pas Partie contractante à l'Accord susmentionné.

**Question 10.** *Votre pays accepte-t-il le Certificat international de pesée de véhicule (voir l'appendice 2 de l'annexe 8) délivré dans d'autres Parties contractantes ?*

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

*Autres commentaires :* \_\_\_\_\_

Cinq pays acceptent le Certificat international de pesée de véhicule. Douze pays ont répondu qu'ils ne l'acceptaient pas.

Un pays a fait observer que l'acceptation du certificat n'était pas conforme à sa législation nationale, et que, si cette acceptation venait à revêtir un caractère obligatoire, il n'adopterait pas l'annexe.

**Question 11.** *Votre pays a-t-il désigné des stations de pesage agréées pour délivrer le Certificat international de pesée de véhicule ?*

- Oui  
 Non

*Autres commentaires :* \_\_\_\_\_

Un seul pays a désigné des stations de pesage agréées pour la délivrance du Certificat international de pesée de véhicule.

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

- Oui  
 Non

*Autres commentaires :* \_\_\_\_\_

Un seul pays, à savoir celui ayant répondu à la question précédente, indique avoir publié une liste des stations de pesage agréées pour délivrer le Certificat.

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

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

*Autres commentaires :* \_\_\_\_\_

Le même pays qui avait répondu positivement à la question 12 a indiqué avoir transmis la liste. La CEE n'a toutefois reçu aucune liste à ce jour.

**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 ?*

<input type="checkbox"/>	Installations permettant de procéder à des contrôles communs entre États limitrophes (système de l'arrêt unique), vingt-quatre heures sur vingt-quatre ;
<input type="checkbox"/>	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 ;
<input type="checkbox"/>	Zones d'arrêt à l'écart pour les contrôles inopinés des chargements et des véhicules ;
<input type="checkbox"/>	Parcs de stationnement et terminaux adéquats ;
<input type="checkbox"/>	Installations sanitaires, lieux de réunion et moyens de télécommunication convenables pour les conducteurs ;
<input type="checkbox"/>	Installations permettant aux commissionnaires de transport d'offrir des services aux transporteurs en faisant jouer la concurrence.

Le tableau ci-dessous montre le nombre de pays satisfaisant aux conditions applicables 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	11
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	10
Zones d'arrêt à l'écart pour les contrôles inopinés des chargements et des véhicules	12
Parcs de stationnement et terminaux adéquats	13
Installations sanitaires, lieux de réunion et moyens de télécommunication convenables pour les conducteurs	9
Installations permettant aux commissionnaires de transport d'offrir des services aux transporteurs en faisant jouer la concurrence	8

Un pays a fait observer qu'il utilisait le système de lignes vertes TIR-EPD pour séparer les voies de circulation à un poste frontière et qu'il appliquerait ce système à un deuxième poste dans un avenir proche.

Certains pays ont indiqué que le niveau de facilitation pouvait varier d'un point de passage de la frontière à l'autre en raison des infrastructures disponibles au poste frontière en question.

Trois pays ont souligné qu'en tant qu'États membres de l'Union européenne, ils ne disposaient pas de frontières extérieures franchissables par la route.

## IV. Conclusions préliminaires

6. L'analyse des réponses montre que les Parties contractantes ont accompli des progrès dans l'amélioration des procédures de franchissement des frontières dans leur pays à différents égards. Les progrès réalisés sont nombreux, notamment concernant la diffusion d'informations à toutes les parties engagées dans les opérations de transport, le traitement prioritaire des chargements urgents (denrées périssables et animaux vivants) et l'amélioration des infrastructures aux postes frontière.

7. En ce qui concerne les éléments de l'enquête, les conclusions sont les suivantes :

a) Publication officielle de l'annexe 8 : Tandis que la plupart des pays ont fait part de leur publication de l'annexe 8, certains pays ont déclaré que l'annexe n'avait pas été publiée et qu'il n'était pas prévu qu'elle le soit. À cet égard, il convient de souligner à nouveau 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.

b) Facilitation des procédures de délivrance des visas : La plupart des pays ont indiqué que des mesures avaient été prises afin de faciliter l'obtention de visas par les conducteurs professionnels. Concernant ces mesures, il est à noter qu'elles sont principalement basées sur le principe de la réciprocité. De plus, un nombre important de Parties contractantes n'ont pas encore pris de mesures particulières à ce sujet.

c) Diffusion des informations à toutes les parties : Tous les pays ayant répondu au questionnaire indiquent partager les informations relatives aux formalités prévues ou en vigueur et à l'état réel de la situation aux frontières avec les parties engagées dans les opérations de transport. Les pays utilisent différents moyens, notamment électroniques, pour diffuser les informations aussi rapidement que possible.

d) Transfert des formalités de contrôle : Les progrès accomplis sont plutôt limités dans ce domaine. Les formalités en matière d'inspection et de pesage des véhicules, ainsi que les contrôles de qualité aux lieux de départ et de destination, notamment, sont rarement effectués.

e) Priorité pour les chargements urgents : Tous les pays ont indiqué avoir pris des mesures afin de traiter en priorité les chargements urgents. Néanmoins, parmi les différentes mesures prises à cet égard, la coopération avec les autres Parties contractantes pour le contrôle sanitaire semble être la mesure la moins appliquée par les pays.

f) Contrôle technique des véhicules : L'application de 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 semble être extrêmement limitée. La plupart des pays ayant répondu au questionnaire ne sont pas Partie contractante à l'Accord susmentionné et ne semblent pas non plus accepter le Certificat international de contrôle technique prévu par l'Accord (également reproduit à l'appendice 1 de l'annexe 8).

g) Transport de denrées périssables : Presque tous les pays ont indiqué être Partie contractante à l'Accord relatif aux transports internationaux de denrées périssables et aux engins spéciaux à utiliser pour ces transports, de 1970.

h) Utilisation du Certificat international de pesée de véhicule : Certains pays ont déclaré accepter les certificats délivrés par d'autres Parties contractantes, mais aucun progrès n'a été réalisé par les Parties contractantes en matière d'homologation des stations de pesage pour délivrer des certificats depuis la dernière enquête.

i) Infrastructures : Malgré un niveau de conformité relativement faible en ce qui concerne la séparation des voies de circulation et la disponibilité d'installations destinées aux conducteurs et aux transitaires, la plupart des pays remplissent plusieurs des conditions relatives aux infrastructures.

8. Les conclusions de l'analyse montrent que les Parties contractantes appliquent avec succès plusieurs des dispositions prévues par l'annexe 8. En revanche, des progrès doivent être faits dans certains domaines, notamment en ce qui concerne l'utilisation du Certificat international de pesée de véhicule, la facilitation des procédures de délivrance de visas, le transfert des formalités de contrôle des postes frontière aux lieux de départ et de destination, l'adhésion à l'Accord concernant l'adoption de conditions uniformes applicables au contrôle technique périodique des véhicules à roues et la reconnaissance réciproque des contrôles, de 1997, et l'acceptation du Certificat international de contrôle technique.

9. Le Groupe de travail souhaitera sans doute 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.

---