



---

**Commission économique pour l'Europe****Comité des transports intérieurs****Groupe de travail des problèmes douaniers  
intéressant les transports****166<sup>e</sup> session**

Genève, 5 (après-midi), 6 et 7 (matin) juin 2024

Point 4 de l'ordre du jour provisoire

**Convention internationale sur l'harmonisation des contrôles  
des marchandises aux frontières (Convention sur l'harmonisation, 1982)****Résultats de l'enquête de 2023 sur l'application de l'annexe 8****Note du secrétariat****I. Contexte**

1. L'annexe 8 de la Convention sur l'harmonisation est entrée en vigueur le 20 mai 2008. Conformément à l'article 7 de cette annexe, intitulé « Rapports périodiques », le (la) Secrétaire exécutif (exécutive) de la Commission économique pour l'Europe (CEE) effectue tous les cinq 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 2016 et ses résultats ont été publiés en 2017 (document [ECE/TRANS/WP.30/2017/13](#)).
3. En avril 2023, le secrétariat de la CEE a lancé la présente édition de l'enquête quinquennale, qui a été menée au moyen d'un questionnaire approuvé par le Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports (WP.30) à sa 122<sup>e</sup> session ([ECE/TRANS/WP.30/2009/8](#) et [ECE/TRANS/WP.30/244](#), par. 15). Le Groupe de travail se souviendra peut-être que, à sa 162<sup>e</sup> session (février 2023), il avait chargé le secrétariat d'envoyer l'enquête quinquennale sur l'application de l'annexe 8 de la Convention aux représentants habituels des États (ou, en leur absence, aux points de contact TIR) en avril 2023, la date limite de réponse ayant été fixée au 1<sup>er</sup> juillet 2023 (voir [ECE/TRANS/WP.30/324](#), par. 26). À sa 165<sup>e</sup> session (février 2024), compte tenu du faible taux de participation, il a prié le secrétariat de renvoyer l'enquête aux représentants habituels des États qui n'y avaient pas encore répondu (ou, en leur absence, aux points de contact TIR), en fixant une nouvelle date limite à la fin du mois de mars 2024. Parallèlement, il a conseillé au secrétariat de contacter directement les délégations des Parties contractantes qui n'avaient pas encore répondu afin de s'assurer que l'enquête leur était bien parvenue. 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 six pays ci-après ont répondu au questionnaire : le Bélarus, la Hongrie, la Lituanie, la République tchèque, la Suisse et la Türkiye. L'Allemagne, la Bulgarie et la Grèce ont indiqué que leurs réponses de 2016 restaient inchangées. La Türkiye n'a effectué qu'une modification par rapport aux réponses qu'elle avait fournies en 2016. Il convient de rappeler qu'en 2016, 17 pays avaient répondu au questionnaire. Il convient également de souligner que les pays ayant déjà participé aux précédentes enquêtes 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 chaque question.

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

	Elle a été publiée le _____ (date de publication).
	Elle doit être publiée le _____ (date de publication prévue).
	Elle n'a pas été publiée et il n'est pas prévu qu'elle le soit.
	Autre (veuillez préciser) _____

Quatre pays ont répondu qu'ils avaient déjà publié l'annexe 8. Un pays a répondu qu'il ne l'avait pas publiée et n'avait pas prévu de le faire.

Lors de l'enquête de 2016, 12 pays avaient indiqué qu'ils avaient déjà publié l'annexe 8. Un pays avait indiqué que sa publication était prévue pour 2017. Quatre pays avaient répondu qu'elle n'avait pas été publiée et qu'il n'était pas prévu qu'elle le soit. Deux de ces quatre pays étaient des États membres de l'Union européenne, qui avait 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 ?

	Oui. Veuillez décrire brièvement ces mesures : _____
	Non. Expliquez brièvement pourquoi : _____

La Suisse a indiqué qu'elle avait conclu des accords de facilitation de l'octroi de visas avec plusieurs pays, dont la Bosnie-Herzégovine, l'Arménie, l'Azerbaïdjan, la Géorgie et la République de Moldova. Ces accords prévoient des mesures de facilitation pour les conducteurs, notamment en ce qui concerne la durée de validité des visas et les frais de visa.

La Hongrie a répondu que pour les visas Schengen (visas pour des séjours prévus sur le territoire des États membres ne dépassant pas 90 jours sur une période de 180 jours), les conducteurs professionnels étaient autorisés à demander un visa d'affaires. Les documents justificatifs, tels que l'attestation de l'employeur, sont vérifiés par le consulat. Pour les visas du ressort des autorités nationales (visas de type « D » d'une durée supérieure à 90 jours), si l'objet du séjour est confirmé par une attestation délivrée par un employeur qualifié, les conducteurs professionnels sont autorisés à demander un visa de travail.

Le Bélarus a répondu que la délivrance de visas ne relevait pas de la compétence des autorités douanières de la République du Bélarus.

La Lituanie a répondu « oui » à cette question.

La République tchèque a répondu « oui », précisant que le pays n'avait pas de frontières terrestres extérieures, et avait déjà communiqué cette information dans le cadre de précédentes enquêtes.

**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 ?

  


Oui.

Non.

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

La Hongrie a répondu « oui » à cette question. La Suisse, la Lituanie et la République tchèque ont répondu « non ».

Les missions consulaires hongroises concernées accordent une attention particulière à l'échange d'informations avec les Parties. Par exemple, le consulat général de Hongrie à Istanbul organise régulièrement des réunions et des séances de formation destinées aux transitaires, et les procédures mises en place pour les transitaires sont périodiquement présentées à l'Association turque des transitaires et prestataires de services logistiques internationaux.

Le Bélarus a répondu que la délivrance de visas ne relevait pas de la compétence des autorités douanières de la République du Bélarus.

**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 ?

La Lituanie a répondu que les principales informations étaient fournies par écrit et que des communiqués de presse étaient également établis. Elle a ajouté que les parties prenantes formaient des associations qui communiquaient avec les autorités, et que les textes législatifs étaient adoptés en coordination avec ces associations, qui recevaient donc toutes les informations les plus récentes.

La République tchèque a énuméré les moyens d'information suivants : réunions régulières avec les sociétés de transport, informations publiées sur les pages Web des autorités douanières tchèques, réunions ad hoc, séminaires organisés par les autorités douanières tchèques ou d'autres administrations publiques, et réunions et groupes de travail de l'Union européenne.

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

La Lituanie a répondu que, avant que de nouvelles formalités entrent en vigueur, celles-ci faisaient l'objet de discussions et de consultations continues avec les parties intéressées, qui pouvaient formuler des observations.

La République tchèque a renvoyé à la réponse donnée au point a).

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

La Hongrie a répondu que l'Administration nationale hongroise des impôts et des douanes fournissait des documents d'information sur les questions douanières aux points de passage des frontières et sur son site Web ([www.nav.gov.hu](http://www.nav.gov.hu)).

Le Bélarus a répondu qu'on trouvait sur le site officiel du Comité national des frontières de la République du Bélarus des informations sur les files d'attente de véhicules de transport de marchandises aux frontières.

La Lituanie a répondu que des informations sur l'état réel de la situation aux frontières étaient publiées sur des sites Web (<https://www.ltsiena.eu/yphis/borderQueueInfo.action> ; <https://pkpd.lrv.lt/lt/eiles-pasienyje>).

La République tchèque a renvoyé à la réponse donnée au point a).

**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 ?

<input type="checkbox"/>	Aucune
<input type="checkbox"/>	Inspection médico-sanitaire
<input type="checkbox"/>	Inspection vétérinaire
<input type="checkbox"/>	Inspection phytosanitaire
<input type="checkbox"/>	Contrôles de conformité aux normes techniques
<input type="checkbox"/>	Contrôles de qualité
<input type="checkbox"/>	Contrôles des véhicules
<input type="checkbox"/>	Pesage des véhicules
<input type="checkbox"/>	Autre (veuillez préciser) _____

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

La Hongrie a répondu « aucune ». En effet, ces procédures de contrôle pourraient également être effectuées aux points de passage des frontières, s'il y a lieu. L'autorité douanière n'est pas compétente en la matière. La réglementation et la surveillance des points de passage des frontières, ainsi que le maintien de l'ordre sur ces lieux, relèvent des autorités policières.

La Suisse a répondu qu'elle formait avec l'Union européenne un espace vétérinaire et phytosanitaire commun, dans lequel les contrôles aux frontières étaient mutuellement reconnus. Par conséquent, les inspections vétérinaires et phytosanitaires n'ont lieu qu'aux frontières extérieures de l'Union européenne. En Suisse, seuls les aéroports de Genève et de Zurich constituent des frontières extérieures de l'Union européenne. Une inspection vétérinaire ou phytosanitaire n'est donc effectuée qu'à ces deux points d'entrée. Pour les envois par la route en provenance de l'Union européenne (ou d'un pays tiers via l'Union européenne), les contrôles sont effectués par les autorités compétentes du canton de destination.

Le Bélarus a coché les cases suivantes : « Inspection médico-sanitaire », « Inspection vétérinaire », « Inspection phytosanitaire », « Contrôles de conformité aux normes techniques », « Contrôles des véhicules » et « Pesage des véhicules ». Il a précisé que les autorités sanitaires disposaient de complexes dédiés à ces inspections et contrôles, qui permettaient de réduire la durée des contrôles douaniers.

La Lituanie a coché les cases suivantes : « Inspection médico-sanitaire », « Inspection vétérinaire » et « Inspection phytosanitaire ». Elle a précisé que le pays prévoyait les procédures suivantes : contrôles aux frontières, inspections douanières, inspections phytosanitaires des plantes, des produits végétaux et des autres objets en rapport avec des plantes ou des produits végétaux, contrôles des denrées alimentaires et contrôles vétérinaires.

La République tchèque a coché les cases suivantes : « Inspection médico-sanitaire », « Inspection vétérinaire », « Inspection phytosanitaire », « Contrôles de conformité aux normes techniques », « Contrôles des véhicules » et « Pesage des véhicules ». Elle a précisé que sa réponse était valable uniquement pour le transport par voie aérienne, car, comme déjà indiqué, le pays n'avait pas de frontières terrestres extérieures.

**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.

La Hongrie a indiqué avoir pris les trois premières mesures mentionnées.

Le Bélarus a coché les quatre cases.

La Lituanie a coché les trois premières cases.

La République tchèque a coché la deuxième case.

**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).

La Hongrie et le Bélarus ont répondu « oui » à cette question. La Suisse, la Lituanie et la République tchèque 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.

La Suisse et la Lituanie ont répondu « non » à cette question. La République tchèque a répondu « oui ».

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

  


Oui.

Non.

La Hongrie, le Bélarus, la Lituanie et la République tchèque ont répondu « oui » à cette question.

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

La Suisse a répondu « non » à cette question, mais elle a également précisé que, pour ce qui concernait les questions 7 à 10, elle avait signé les deux accords mentionnés, mais ne les avait pas encore ratifiés.

La Hongrie, le Bélarus, la Lituanie et la République tchèque ont répondu « oui » à cette question. La République tchèque a ajouté que les réponses aux questions 7 et 9 étaient déjà connues du secrétariat de la CEE, que l'information était disponible et qu'il n'était donc pas nécessaire de la demander dans le cadre de l'enquête.

**Question 11.** 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), 24 heures sur 24
<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

La Hongrie a coché les trois premières cases en précisant que la première ne s'appliquait pas aux camions.

La Türkiye a formulé une observation plus générale indiquant que dans le cadre de la mise à niveau de ses postes frontière, au titre du projet d'arrêt unique, les postes de Karkamış, Çobanbey, Kapıköy, Sarp, Kapıkule, Hamzabeyli, Öncüpınar, İpsala et Habur avaient été modernisés, et que les travaux étaient en cours aux postes de Pazarkule, Dereköy, Türkgözü, Gürbulak, Üzümlü et Zeytin Dalı.

Le Bélarus a coché les cinq dernières cases. La Lituanie a également coché les cinq dernières cases.

La République tchèque a indiqué que, comme déjà précisé, le pays n'avait pas de frontières terrestres extérieures.

#### IV. Conclusions préliminaires

6. Étant donné que cinq pays seulement ont répondu et que la Türkiye a communiqué quelques informations mises à jour, il n'est pas vraiment possible d'effectuer une analyse ou de formuler des conclusions préliminaires à partir de cette enquête. À la place, les conclusions préliminaires de l'enquête de 2017 sont reproduites ci-après au cas où elles pourraient être utiles au Groupe de travail.

##### Conclusions préliminaires de l'enquête de 2017

7. L'analyse des réponses montre que les Parties contractantes ont accompli des progrès dans l'amélioration des procédures de franchissement des frontières 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.

8. 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 ayant répondu ont indiqué avoir publié 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 ayant répondu 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 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, notamment, sont rarement effectués aux lieux de départ et de destination ;

e) Priorité pour les chargements urgents : Tous les pays ayant répondu 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 ;

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 très limitée. La plupart des pays ayant répondu ne sont pas des Parties contractantes à l'accord susmentionné et n'acceptent pas non plus le Certificat international de contrôle technique qu'il prévoit (également reproduit à l'appendice 1 de l'annexe 8) ;

g) Transport de denrées périssables : Presque tous les pays ayant répondu ont indiqué être des Parties contractantes à l'Accord de 1970 relatif aux transports internationaux de denrées périssables et aux engins spéciaux à utiliser pour ces transports (ATP) ;

h) Utilisation du Certificat international de pesée de véhicule : Certains pays ayant répondu 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 la délivrance de 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.

9. 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 de 1997 concernant l'adoption de conditions uniformes applicables au contrôle technique périodique des véhicules à roues et la reconnaissance réciproque des contrôles et l'acceptation du Certificat international de contrôle technique.

10. Le Groupe de travail souhaitera sans doute réfléchir aux mesures à prendre pour encourager une application plus large des dispositions de la Convention sur l'harmonisation et de ses annexes.