



---

**Commission économique pour l'Europe****Comité des transports intérieurs****Groupe de travail des problèmes douaniers  
intéressant les transports****134<sup>e</sup> session**

Genève, 11-14 juin 2013

Point 5 b) ii) de l'ordre du jour provisoire

**Convention internationale sur l'harmonisation des contrôles  
des marchandises aux frontières, de 1982****(«Convention sur l'harmonisation») – Annexe 8 relative  
au transport routier: Résultats de l'enquête 2012 de la CEE****Résultats de l'enquête 2012 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 définitifs ont été publiés en 2011 (ECE/TRANS/WP.30/2011/1). En juin 2012, le secrétariat a informé le Groupe de travail des activités entreprises concernant la préparation de la deuxième enquête dont le contenu était très similaire à celui de la première (document informel n° 10 (2012); ECE/TRANS/WP.30/262, par. 15). En septembre 2012, le Secrétaire exécutif de la CEE a envoyé aux ministres des affaires étrangères une communication comprenant un questionnaire qui devait permettre de suivre les progrès de la mise en œuvre de l'annexe 8 au niveau national. Les réponses devaient parvenir d'ici au 1<sup>er</sup> décembre 2012, mais le secrétariat a fait remarquer qu'il traiterait aussi celles qui seraient reçues après cette date à condition que les pays l'aient prévenu à l'avance qu'ils ne seraient pas en mesure de respecter le délai (ECE/TRANS/WP.30/264, par. 13).

3. À sa 133<sup>e</sup> session, le Groupe de travail a été informé de l'état actuel des réponses au questionnaire de la CEE sur le suivi des progrès de la mise en œuvre, au niveau national, de l'annexe 8 relative au transport routier. Le Groupe de travail a instamment demandé à toutes les Parties contractantes qui n'avaient pas encore répondu au questionnaire de le faire dans les meilleurs délais (ECE/TRANS/WP.30/266, par. 14).

## II. Réponses

4. Les 18 pays ci-après ont répondu au questionnaire: Autriche, Azerbaïdjan, Bélarus, Danemark, Fédération de Russie, Finlande, France, Grèce, Kazakhstan, Pays-Bas, Pologne, République de Moldova, République tchèque, Roumanie, Serbie, 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. Pour deux pays, on a reçu deux réponses (l'une émanant des douanes, l'autre du Ministère des transports). La Croatie et la Norvège ont prévenu le secrétariat de la soumission tardive de leurs réponses; toutefois, à l'échéance du délai fixé pour la soumission des documents, aucune réponse n'avait été reçue.

## 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.*

	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) _____

Dans leur grande majorité, les pays qui ont répondu ont indiqué qu'ils avaient déjà publié ou prévu de publier l'annexe 8. Quelques pays ont indiqué leur intention de la publier; trois pays n'ont donné 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?*

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

Plusieurs pays ont répondu que le processus de facilitation de la délivrance de visas était conforme aux accords bilatéraux relatifs aux voyages mutuels des ressortissants.

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 fait remarquer qu'ils délivraient les visas conformément aux dispositions de cet accord.

Un pays a répondu que la procédure de délivrance de visas avait déjà été accélérée pour tous les demandeurs (quel que soit le motif de la demande): la période de vérification avait été ramenée à cinq-sept jours ouvrés grâce à la mise en place d'un système d'information spécial si bien qu'il n'était pas nécessaire d'accélérer ou de faciliter la délivrance de visas pour des catégories spécifiques de personnes. Un autre pays a fait savoir qu'il avait établi un service de demande de visa en ligne.

Un pays a indiqué qu'en tant qu'État membre de l'Union européenne, il n'avait pas de frontière extérieure avec des pays tiers et que par conséquent ces mesures étaient sans objet.

Un pays n'avait aucune information à fournir et un autre a indiqué que des négociations portant sur la signature d'un accord relatif à la libéralisation du régime des visas avec l'Union européenne étaient en cours.

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

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

La plupart des pays ont répondu «Oui» à cette question.

**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 divers moyens:

- Par le biais de la Commission européenne;
- 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 dans des revues juridiques;
- Par la publication d'annonces aux frontières;
- Par un échange de correspondances, d'appels téléphoniques;
- Par le biais de séminaires, d'ateliers et de formations.

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

*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	9
Contrôle phytosanitaire	9
Contrôles de conformité aux normes techniques	8
Contrôles de qualité	7
Contrôles des véhicules	6
Pesage des véhicules	7
Aucune	3

Un pays a répondu qu'il appliquait les procédures de contrôle relatives au régime TIR. Un autre a répondu qu'il n'avait pas, en tant qu'État membre de l'Union européenne, de frontières extérieures avec des pays tiers; et que par conséquent cette question était sans objet. Un autre pays encore a mentionné que les contrôles ci-dessus n'étaient exécutés par le bureau de douane à la frontière que si la Partie concernée souhaitait effectuer des formalités douanières (taxation des marchandises, mise à la consommation, etc.). Dans le cas contraire, les formalités douanières étaient confiées à un bureau de douane situé à l'intérieur du territoire. En outre, les contrôles de normes techniques et les contrôles de qualité ne relevaient pas de la compétence des douanes de ce pays.

**Question 6.** *Quelles mesures ont été prises aux points de passage des frontières 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	8 pays
Les contrôles requis sont effectués aussi rapidement que possible	16
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 marchandises	6

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

- Oui (passez à la question 9)*
- Non (passez à la question 8)*

Dix des pays ayant répondu ont indiqué être Partie contractante à l'Accord susmentionné.

**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*

Six pays ont indiqué qu'ils acceptaient le certificat susmentionné. Trois ont répondu qu'ils ne l'acceptaient 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*

Seize des pays qui ont répondu ont indiqué être Partie contractante à l'Accord de 1970.

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

Huit pays acceptent le certificat international de pesée de véhicule.

L'un des pays a fait observer que le modèle de certificat délivré conformément aux dispositions de l'Accord relatif à la mise en œuvre du Certificat international de pesée de camion sur le territoire de la Communauté d'États indépendants (CEI) ne correspondait pas au modèle de certificat établi conformément à l'appendice 2 de l'annexe 8 de la Convention sur l'harmonisation. La décision d'apporter des modifications à l'Accord de la CEI existant n'avait pas encore été prise. Ce pays était d'avis qu'il était nécessaire de mettre au point, en temps voulu, le modèle requis et de commencer à délivrer le Certificat international de pesée de véhicule pour que les pays de la CEI puissent appliquer l'annexe 8 de la Convention sur l'harmonisation.

Un autre pays a fait observer 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 de la Commission européenne (CE) qui fixe les dimensions maximales autorisées en trafic international pour certains véhicules routiers circulant dans la Communauté.

Dans un pays de l'Union européenne, les certificats internationaux de pesée de véhicule étaient acceptés, mais cela n'empêchait pas de procéder à un autre contrôle de pesée, étant donné que le véhicule pouvait être chargé entre la pesée et le moment du contrôle. En revanche, le certificat indique seulement la charge totale du véhicule et non la charge par essieu (contrôle de surcharge)<sup>1</sup>.

Dans certains pays, les véhicules ne sont pesés que si l'on soupçonne fortement un dépassement des limites de poids fixées par la législation sur la circulation routière.

Un pays a fait observer que, pour l'instant, il n'acceptait pas les certificats délivrés par un pays tiers, parce qu'il n'avait pas reçu d'informations de la part des autres pays – Parties contractantes ou pays de l'Union européenne – indiquant qu'ils acceptaient ces certificats. Selon les dispositions de l'annexe, il doit désigner «l'autorité gouvernementale» habilitée à délivrer et à accepter ces certificats. Dans ce contexte, aucune demande/candidature n'a été déposée par des entités juridiques établies sur le territoire de ce pays pour construire des stations de pesage et les autoriser par la suite à délivrer ce type de certificats.

Un pays a fait observer que l'acceptation de ce certificat allait à l'encontre des lois et règlements intérieurs en vigueur. En outre, l'article 5 de l'annexe 8 de la Convention n'est pas contraignant. S'il l'était, ce pays n'accepterait pas la proposition de modification de l'annexe 8.

<sup>1</sup> Le modèle de Certificat international de pesée de véhicule figurant à l'annexe 8 contient des rubriques renseignant la charge par essieu (observation du secrétariat).

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

- Oui  
 Non

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

Quatre pays ont homologué des stations de pesage pour la délivrance de certificats. Dans un pays, elles ne bénéficiaient pas d'une homologation officielle.

Un autre pays a indiqué qu'il n'avait pas homologué de stations de pesage privées. Les seuls appareils homologués par l'organisme de métrologie légale étaient les appareils de pesée utilisés par les autorités de contrôle.

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

Sur les quatre pays qui ont homologué des stations de pesage, trois en ont publié la liste.

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

- Oui  
 Non

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

Aucun pays n'a indiqué avoir communiqué sa liste à la CEE.

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

- |                          |  |
|--------------------------|--|
| <input type="checkbox"/> | <i>Installations permettant de procéder à des contrôles communs entre États limitrophes (système de l'arrêt unique), vingt-quatre heures sur vingt-quatre</i>  |
| <input type="checkbox"/> | <i>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</i> |
| <input type="checkbox"/> | <i>Zones d'arrêt à l'écart pour les contrôles inopinés des chargements et des véhicules</i>  |
| <input type="checkbox"/> | <i>Parcs de stationnement et terminaux adéquats</i>  |
| <input type="checkbox"/> | <i>Installations sanitaires, lieux de réunion et moyens de télécommunication convenables</i>   |
| <input type="checkbox"/> | <i>Installations nécessaires pour les commissionnaires de transport, en vue de l'offre de services aux transporteurs à des prix concurrentiels</i>   |

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

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	7
Voies de circulation séparées selon le type de transport, de part et d'autre de la frontière	9
Zones d'arrêt à l'écart pour les contrôles inopinés des chargements et des véhicules	15
Parcs de stationnement et terminaux adéquats	13
Installations sanitaires, lieux de réunion et moyens de télécommunication convenables	8
Installations nécessaires pour les commissionnaires de transport, en vue de l'offre de services aux transporteurs à des prix concurrentiels	3

Certains pays ont décrit les activités entreprises pour améliorer les infrastructures de franchissement des frontières, par exemple l'achat et l'installation de matériel de lecture optique non intrusif. Un pays a indiqué que, dans le but d'améliorer et de renforcer les infrastructures inadéquates des points de franchissement des frontières, qui sont parfois considérées comme des obstacles aux opérations de transport routier international, il avait mis en place un modèle «construction-exploitation-transfert», fondé essentiellement sur un partenariat public-privé. Ces points de franchissement des frontières modernisés ont réduit le temps nécessaire aux procédures de dédouanement.

Trois États membres de l'Union européenne ont fait observer qu'ils n'avaient pas de frontières avec des pays tiers.

#### IV. Autres considérations

6. Du fait que les pays ayant répondu à l'enquête de 2009-2010 diffèrent de ceux qui ont répondu à celle de 2012, il ne semble pas possible de comparer directement les résultats. De manière générale, il ressort de l'enquête de 2012 que les Parties contractantes sont conscientes des obligations qu'elles ont contractées au titre de l'annexe 8 de la Convention sur l'harmonisation et qu'elles leur accordent une grande importance. À nouveau, les progrès les plus rapides concernent le respect des obligations relatives au transfert des contrôles des postes frontière aux bureaux intérieurs, au traitement des chargements urgents et aux infrastructures nécessaires aux points de passage des frontières. Tel n'est pas le cas des procédures de délivrance de visas aux conducteurs professionnels et du Certificat international de pesée de véhicule qui doivent bénéficier d'une attention accrue.

7. Dans leurs réponses à diverses questions, les pays ont souvent cité des règlements régionaux, tels que ceux de l'Union européenne et de la CEI, dont ils doivent tenir compte lorsqu'ils appliquent les dispositions de l'annexe 8. Cet aspect mérite un examen approfondi, notamment le modèle de certificat international de pesée de véhicule en vigueur dans la CEI qui est légèrement différent de celui prévu par la Convention sur l'harmonisation.

8. Le Groupe de travail souhaitera peut-être examiner les résultats de l'enquête en vue de déterminer les principaux domaines susceptibles d'amélioration afin de garantir la pleine application de l'annexe 8 au niveau national. En outre, le WP.30 est invité à donner des indications quant à la date à laquelle devrait avoir lieu la prochaine enquête auprès des Parties contractantes et à la forme sous laquelle elle se présentera.