



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/WP.30/AC.2/2005/21
19 août 2005

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Comité de gestion de la Convention TIR de 1975

(Trente-neuvième session, 6 octobre 2005,
point 3 a) i) de l'ordre du jour)

**ACTIVITÉS ET ADMINISTRATION DE LA COMMISSION
DE CONTRÔLE TIR (TIRExB)***

Activités de la TIRExB

**Application de l'annexe 9, deuxième partie, de la Convention TIR
(accès contrôlé des personnes physiques et morales au régime TIR)**

Résultats de l'enquête effectuée auprès des Parties contractantes**

A. RAPPEL

1. En septembre 2003, la Commission de contrôle TIR a adopté son programme de travail pour 2003 et 2004, qui a ensuite été approuvé par le Comité de gestion TIR (TRANS/WP.30/AC.2/71, par. 26). La Commission de contrôle a décidé d'étudier à titre prioritaire des mesures spécifiques (tant juridiques que pratiques) pour lutter contre la fraude résultant de l'utilisation abusive du régime TIR. Elle a en particulier défini l'application de l'accès contrôlé au régime TIR (annexe 9, deuxième partie, de la Convention) comme l'un des moyens les plus importants pour prévenir la fraude et a réalisé une enquête auprès des Parties contractantes dans ce domaine. La date limite pour les réponses était fixée au 15 juin 2004.

* Faute de ressources suffisantes, la Division des transports n'a pas pu soumettre le présent document dans les délais voulus.

** Les appellations employées dans le présent document et la présentation des données qui y figurent n'impliquent de la part du Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies aucune prise de position quant au statut juridique des pays, territoires, villes ou zones ou de leurs autorités, ni quant au tracé de leurs frontières ou limites.

B. EXAMEN DES RÉPONSES

2. Le secrétariat a examiné les réponses de 33 Parties contractantes: Allemagne, Arménie, Autriche, Azerbaïdjan, Bélarus, Bulgarie, Chypre, Croatie, Estonie, Fédération de Russie, France, Finlande, Grèce, Hongrie, Italie, Jordanie, Kazakhstan, Koweït, Lettonie, Lituanie, ex-République yougoslave de Macédoine, Norvège, Ouzbékistan, Pays-Bas, Pologne, République arabe syrienne, Roumanie, Royaume-Uni, Slovaquie, Slovénie, Suède, Suisse et Turquie. Les réponses sont résumées ci-après.

Question 1. Quel est actuellement dans votre pays le nombre de personnes (titulaires de carnets TIR) habilitées à utiliser des carnets TIR?

La situation varie beaucoup d'un pays à l'autre, qu'il s'agisse du nombre total de personnes habilitées ou de la répartition entre personnes morales et personnes physiques. Alors que certains pays ne comptent que quelques personnes physiques habilitées, voire aucune (Arménie, Bulgarie, Estonie, ex-République yougoslave de Macédoine, France, Kazakhstan, Lituanie, Ouzbékistan, Roumanie, Royaume-Uni, Suède, Suisse et Turquie), d'autres en comptent un grand nombre (par exemple, la Croatie avec 1 161 (71 % du nombre total), la Grèce avec 2 864 (85 %), la Pologne avec 2 816 (58 %), la Slovaquie avec 1 536 (76 %) et la Slovénie avec 406 (71 %)). Les pays qui comptent le plus grand nombre de personnes habilitées sont indiqués dans le tableau ci-après.

Pays	Personnes morales	Personnes physiques	Total
Pologne	2 017	2 816	4 833
Roumanie	4 236	–	4 236
Bulgarie	3 412	–	3 412
Grèce	505	2 864	3 369
République slovaque	478	1 536	2 014
Croatie	484	1 161	1 645
Bélarus	837	663	1 500
Lituanie	1 139	–	1 139
Turquie	1 010	–	1 010
Fédération de Russie	809	92	901

Tableau 1. Les 10 pays qui comptent le plus grand nombre de personnes habilitées.

Question 2. Quel est le nombre de carnets TIR émis en 2003 dans votre pays par la ou les associations nationales?

Le tableau 2 indique les 10 pays où ont été émis le plus grand nombre de carnets TIR. À des fins de comparaison, les données fournies par les pays (colonne 2) sont complétées par les

données de l'IRU sur le nombre de carnets TIR qu'elle a distribués aux associations nationales respectives en 2003 (colonne 3). Les différences entre les colonnes 2 et 3 ne dépassent pas 10 %. Il convient aussi de noter que sept pays du tableau 2 apparaissent aussi dans le tableau 1.

Pays	Nombre de carnets TIR émis en 2003 (réponses à l'enquête)	Nombre de carnets TIR distribués par l'IRU aux associations nationales (données de l'IRU)
1	2	3
Turquie	467 765	419 000
Roumanie	465 898	472 900
Lituanie	333 303	327 200
Fédération de Russie	309 066	313 550
Bulgarie	287 188	303 000
Pologne	236 705	244 000
Bélarus	236 271	237 600
Lettonie	147 530	154 500
Estonie	98 003	91 000
Hongrie	65 675	67 650

Tableau 2. Les 10 pays qui comptent le plus grand nombre de carnets TIR émis en 2003.

Question 3. Quel est le nombre d'opérations TIR réalisées dans votre pays en 2003?

Les tableaux ci-après contiennent des données provenant de pays où un nombre important d'opérations TIR ont été réalisées en 2003 (total, importation, exportation et transit).

Pays	Nombre total d'opérations TIR en 2003
Pologne	1 578 088
Allemagne	1 429 950
Roumanie	822 443
Turquie	724 076
Bulgarie	712 348
Fédération de Russie	700 813
Lituanie	597 856
Bélarus	528 067
Estonie	423 753
Italie	418 823

Tableau 3 a)

Pays	Nombre d'opérations TIR en 2003 (exportation)
Allemagne	487 900
Autriche	343 189
Turquie	340 824
Roumanie	235 552
Pologne	207 068
Finlande	187 233
Lituanie	181 893
Bulgarie	174 427
Estonie	159 672
Bélarus	118 104

Tableau 3 c)

Pays	Nombre d'opérations TIR en 2003 (importation)
Allemagne	720 950
Roumanie	390 125
Turquie	295 064
Estonie	214 462
Bulgarie	209 303
Italie	164 592
Lituanie	157 629
Pologne	112 493
Bélarus	98 681
Grèce	97 741

Tableau 3 b)

Pays	Nombre d'opérations de transit TIR en 2003
Pologne	1 258 257
Bulgarie	326 618
Bélarus	311 282
Lituanie	258 334
Slovénie	240 176
Grèce	234 094
Allemagne	221 100
Roumanie	196 766
République slovaque	172 868
Croatie	169 122

Tableau 3 d)

Question 4. Veuillez présenter un tableau de ventilation indiquant le nombre moyen de véhicules routiers utilisés par titulaire de carnets TIR dans votre pays.

En général, la plupart des entreprises de transport sont de taille petite (un à deux véhicules) ou moyenne (trois à 10 véhicules). Comme on peut s'y attendre, les pays où les personnes physiques titulaires de carnets TIR sont nombreuses (voir question 1 ci-dessus) sont aussi ceux où la part des entreprises de transport qui ne possèdent qu'un ou deux véhicules est la plus grande. On remarque qu'une Partie contractante (Turquie) n'a que de grosses entreprises de transport avec plus de 10 véhicules (dans ce pays, c'est actuellement le minimum pour accéder au régime TIR – voir question 17). En revanche, quelques pays (Allemagne, Bélarus, Koweït, Lituanie) habilent des personnes qui n'ont pas de véhicule du tout.

Question 5. Quels sont les documents (informations) acceptés pour démontrer l'expérience ou l'aptitude à effectuer régulièrement des transports internationaux?

Permis de transports internationaux: 28 pays.

Certificat de capacité professionnelle: 15 pays.

Autres: 17 pays.

Dans la catégorie «Autres», les copies de lettres de voiture CMR utilisées ont été souvent mentionnées.

Question 6. Pour déterminer si la situation financière est saine, de quels éléments est-il tenu compte dans votre pays?

Biens immobiliers: 18 pays.

Effets mobiliers (véhicules, etc.): 20 pays.

Actifs financiers (liquidités, actions, etc.): 21 pays.

Autres: 15 pays.

Dans la catégorie «Autres», les éléments suivants ont été mentionnés: garantie bancaire, attestations d'assurance, comptes vérifiés, relevés bancaires.

Question 7. Dans votre pays, un seuil monétaire a-t-il été fixé à partir duquel la situation financière est jugée saine?

Oui: 16 pays.

Non: 13 pays.

Les pays qui ont répondu oui à cette question ont indiqué des montants allant de 9 000 à 51 000 euros par entreprise ou de 2 000 à 10 800 dollars par véhicule.

Question 8. Quels organismes vérifient effectivement dans votre pays les informations sur le caractère sain de la situation financière, celui-ci étant une condition nécessaire pour accéder au régime TIR?

Autorités douanières: 13 pays.

Autorités fiscales: 5 pays.

Autorités accordant les permis: 3 pays.

Sociétés d'audit: 2 pays.

Associations garantes nationales: 28 pays.

Autres: 7 pays.

Fondamentalement, toutes les réponses «Autres» pouvaient être classées au titre des points figurant au-dessus. Il convient de noter que de nombreuses autorités douanières se fient aux vérifications effectuées par l'association nationale au lieu de contrôler elles-mêmes si la situation financière est saine.

Question 9. Après l'habilitation, la situation financière du titulaire est-elle vérifiée pour s'assurer qu'elle reste saine?

Oui, régulièrement: 10 pays.

Uniquement si des informations sont disponibles sur l'insolvabilité ou l'existence de difficultés financières: 15 pays.

Non: 5 pays.

Autres: 3 pays.

Ainsi, environ 50 % des pays qui ont répondu à l'enquête ne vérifient la situation financière du titulaire que si des informations montrent qu'elle n'est pas saine. Les pays qui ont répondu «oui, régulièrement» procèdent le plus souvent à des vérifications annuelles, mais les intervalles entre deux vérifications peuvent aller de deux semaines (Suède) à cinq ans (Slovaquie).

Question 10. Comment une personne démontre-t-elle sa connaissance en matière d'application de la Convention TIR?

Aucune preuve n'est requise: 6 pays.

En passant une épreuve spéciale (examen) organisée par les autorités douanières: 3 pays.

En passant une épreuve spéciale (examen) organisée par l'association: 8 pays.

Autres: 17 pays.

Puisque la connaissance démontrée en matière d'application de la Convention TIR est une condition sine qua non pour obtenir l'habilitation, il semble bon d'appeler l'attention du premier

groupe de pays sur ce point. Dans la catégorie «Autres», divers stages de formation et certificats ont été mentionnés, organisés en particulier par le Ministère des transports.

Question 11. Quelles sont les infractions à la législation douanière ou fiscale qui sont jugées graves dans votre pays?

Les réponses les plus fréquentes ont été les suivantes: contrebande, modification des scellés et systèmes de fermeture douaniers, caches, non-paiement des droits de douane, dettes douanières non réglées, pertes de marchandises ou véhicules sous contrôle douanier ou non-présentation de ceux-ci au bureau de douane de destination, utilisation ou traitement de marchandises sous surveillance douanière sans autorisation des douanes, fausses déclarations douanières, falsification et substitution de documents. Il semble que les catégories mentionnées plus haut peuvent se recouper et qu'une infraction peut relever de plusieurs catégories. Certains pays ont indiqué qu'il n'y avait pas de règles spécifiques et qu'une décision était prise au cas par cas.

Question 12. Quels types d'infractions à la législation douanière ou fiscale qualifiez-vous de répétées?

En général, une même infraction commise deux fois ou plus est considérée comme répétée. Dans certains pays, les infractions ne peuvent être qualifiées de répétées que si elles sont commises plusieurs fois dans une période donnée (un ou deux ans).

Question 13. Lorsqu'il est décidé dans votre pays d'habiliter une personne morale à accéder au régime TIR, les infractions graves ou répétées à la législation douanière ou fiscale commises par des personnes physiques qui sont les propriétaires ou les gérants de cette personne morale sont-elles prises en compte?

Oui: 29 pays.

Non: 3 pays.

Question 14. Votre pays tient-il dûment compte de toutes informations fournies par une autre Partie contractante, conformément à l'article 38, paragraphe 2, sur des infractions graves ou répétées à la législation douanière commises sur le territoire de cette autre Partie contractante par une personne qui souhaite avoir accès au régime TIR dans votre pays?

Oui: 32 pays.

Non: aucun.

Question 15. Après l'habilitation, l'absence d'infractions graves ou répétées à la législation douanière ou fiscale est-elle vérifiée?

Oui, régulièrement: 10 pays.

Seulement en cas d'information sur l'existence de telles infractions: 20 pays.

Non: 2 pays.

Autres: aucun.

La majorité des pays ne vérifient l'absence d'infractions graves ou répétées à la législation douanière ou fiscale que s'ils disposent d'informations sur l'existence de telles infractions.

Question 16. Votre pays suit-il en permanence la façon dont ses nationaux titulaires de carnets TIR respectent les dispositions de la Convention TIR sur le territoire d'autres Parties contractantes?

Oui: 14 pays.

Non: 18 pays.

La plupart des pays qui ont répondu oui à cette question ont indiqué qu'ils le faisaient en utilisant le système SafeTIR ou en vérifiant les carnets TIR lors de leur retour à l'association émettrice. Les échanges d'informations avec les agents des douanes et/ou les associations à l'étranger ont aussi été mentionnés.

Question 17. Quelles sont les conditions et prescriptions supplémentaires et plus restrictives appliquées à une personne qui souhaite avoir accès au régime TIR dans votre pays?

Aucune: 5 pays.

Nombre minimal de véhicules à sa disposition: 9 pays.

Recommandations ou caution d'autres titulaires fiables de carnets TIR: 6 pays.

Garantie financière (garantie bancaire, assurance, etc.): 26 pays.

Commission d'introduction d'une demande: 4 pays.

Autres: 8 pays.

Lorsqu'un nombre minimal est fixé, il est de 1, sauf pour le Koweït et la Turquie (5 et 10, respectivement). Les garanties financières supplémentaires vont de 5 000 à 100 000 dollars. Elles sont augmentées pour les marchandises de haute valeur.

Question 18. Selon votre gouvernement, faut-il inclure dans la Convention TIR des conditions et prescriptions supplémentaires et plus restrictives pour l'accès au régime TIR?

Oui: 4 pays.

Non: 29 pays.

Question 19. La procédure d'accès au régime TIR est-elle incorporée dans la législation nationale de votre pays?

Oui: 22 pays.

Non: 11 pays.

Un tiers des pays qui ont répondu n'ont pas incorporé la procédure d'accès dans leur législation nationale, mais ceci ne veut pas dire qu'ils n'appliquent pas l'annexe 9, deuxième partie, de la Convention. Il est possible que les dispositions de la Convention s'appliquent directement dans ces Parties contractantes. La question doit être examinée plus avant.

Question 20. Votre pays a-t-il établi un comité d'habilitation comprenant des représentants des autorités compétentes et de l'association nationale?

Oui: 12 pays.

Non: 20 pays.

Indépendamment de l'existence de tels comités, dans la grande majorité des pays, les autorités douanières agissent en étroite collaboration avec l'association nationale.

Question 21. Quelles autorités gouvernementales participent à la procédure d'habilitation dans votre pays?

Autorités douanières: 30 pays.

Autorités fiscales: 4 pays.

Police: 2 pays.

Ministère des transports: 8 pays.

Ministère des affaires étrangères: aucun.

Autres: 7 pays.

Dans la catégorie «Autres», certains pays ont indiqué l'association nationale, qui ne peut pas être considérée comme une autorité gouvernementale.

Question 22. Qui prend la décision en dernier ressort concernant l'accès au régime TIR?

Autorités douanières: 22 pays.

Association nationale: 9 pays.

Comité national d'habilitation: 2 pays.

Autres: aucun.

Il est probable que les pays qui ont choisi la deuxième réponse (association nationale) ont assimilé la «décision en dernier ressort concernant l'accès au régime TIR» au droit d'obtenir les carnets TIR de l'association, ce qui n'est pas une interprétation correcte. Une autre explication pourrait être que certaines autorités douanières ont de fait délégué l'exercice de leurs droits à l'association nationale.

Question 23. Les autorités compétentes ont-elles un délai fixé pour prendre une décision concernant l'accès au régime TIR?

Oui: 19 pays.

Non: 14 pays.

Lorsqu'un délai est fixé, il va de 1 jour (Turquie) à 60 jours (Slovénie), la moyenne étant de 20 à 30 jours.

Question 24. Si une personne se voit refuser l'accès au régime TIR, peut-elle faire appel de cette décision?

Non: 7 pays.

Oui : 24 pays.

Normalement, il est possible de contester un tel refus devant le tribunal national compétent.

Question 25. En 2003, dans votre pays, quel est le nombre de personnes qui ont obtenu l'accès au régime TIR et de personnes auxquelles cet accès a été refusé?

Pour des raisons de confidentialité, ces données ne figurent pas dans le présent document. Des informations plus précises peuvent être obtenues du secrétariat, sur demande.

Question 26. Si une personne ne satisfait plus aux critères d'accès au régime TIR, qui peut lui retirer son habilitation?

Autorités douanières: 28 pays.

Association nationale: 20 pays.

Comité national d'habilitation: 3 pays.

Autres: 1 pays.

Là encore, comme seules les autorités compétentes peuvent retirer l'habilitation d'une personne, un grand nombre de réponses «Association nationale» peut s'expliquer par le fait que ces pays confondent l'habilitation pour l'accès au régime TIR avec le droit d'obtenir des carnets TIR de l'association. Une autre explication pourrait être que certaines autorités douanières ont de fait délégué l'exercice de leurs droits à l'association nationale.

Question 27. Pour exclure du régime TIR un de vos nationaux qui a commis une grave infraction à la législation douanière dans votre pays, sont-ce les dispositions de l'article 6, paragraphe 4, et de l'annexe 9, deuxième partie, paragraphe 1 d) (révocation de l'habilitation) ou les dispositions de l'article 38, paragraphe 1 (exclusion) qui sont appliquées?

Article 6, paragraphe 4, et annexe 9, deuxième partie, paragraphe 1 d): 24 pays.

Article 38, paragraphe 1: 17 pays.

Question 28. En 2003, quel a été le nombre de vos nationaux dont l'accès au régime TIR a été révoqué conformément à l'article 6, paragraphe 4, et à l'annexe 9, deuxième partie, paragraphe 1 d)?

Pour des raisons de confidentialité, ces données ne figurent pas dans le présent document. Des informations plus précises peuvent être obtenues du secrétariat, sur demande.

Question 29. En 2003, quel a été le nombre de vos nationaux qui ont été exclus du régime TIR conformément à l'article 38, paragraphe 1?

Pour des raisons de confidentialité, ces données ne figurent pas dans le présent document. Des informations plus précises peuvent être obtenues du secrétariat, sur demande.

Question 30. Votre pays transmet-il à la Commission de contrôle TIR les données requises sous une semaine à compter de la date d'habilitation ou de retrait de l'habilitation à utiliser des carnets TIR?

Oui: 25 pays.

Non: 5 pays.

Question 31. Votre pays transmet-il chaque année une liste mise à jour au 31 décembre de toutes les personnes habilitées ainsi que de celles dont l'habilitation a été retirée?

Oui : 29 pays.

Non: 2 pays.

C. OBSERVATIONS COMPLÉMENTAIRES DU SECRÉTARIAT

4. Globalement, l'annexe 9, deuxième partie, de la Convention TIR semble assez bien appliquée. Les Parties contractantes prennent au sérieux leurs obligations conformément aux dispositions pertinentes de la Convention. Une contribution très importante est faite par les associations garantes nationales qui, grâce aux règles unifiées établies par l'IRU, prévoient des conditions harmonisées pour l'accès de leurs membres au régime TIR. Cependant, dans certains pays, les autorités douanières (faute de ressources suffisantes probablement) s'appuient exagérément sur l'association garante pour autoriser l'accès des personnes au régime TIR (voir par exemple les réponses aux questions 8, 10, 22 et 26). Même si les actions concertées des autorités douanières et de l'association nationale sont indispensables pour le fonctionnement sans heurt de la procédure d'accès, ces autorités représentent le Gouvernement et ne devraient pas déléguer leurs fonctions officielles au secteur privé. Il est à noter que certains pays considèrent même l'association nationale comme une autorité gouvernementale (voir question 21 ci-dessus).

5. Lorsqu'une personne demande l'accès au régime TIR pour la première fois, elle fait l'objet de vérifications assez approfondies de la part de divers organismes. Cependant, la vérification a posteriori des titulaires de carnets TIR laisse beaucoup à désirer parce que la plupart des pays n'effectuent pas de contrôles réguliers à moins d'avoir reçu des informations sur l'existence de

certaines problèmes (infractions, insolvabilité, etc.). Ainsi, les auteurs d'infractions peuvent avoir suffisamment de temps pour frauder à plusieurs reprises avant d'être exclus du régime.

6. Pour ce qui est d'ajouter des conditions et des prescriptions plus restrictives pour l'accès au régime TIR (question 18), les Parties contractantes ont à la quasi-unanimité estimée que cela n'était pas nécessaire. Apparemment, la Convention, telle qu'elle est actuellement rédigée, constitue déjà une base juridique suffisante pour appliquer une procédure stricte d'habilitation. On pourrait donc conclure qu'il faudrait continuer à améliorer et harmoniser l'application de l'annexe 9, deuxième partie, au niveau national non pas en modifiant le texte mais en y ajoutant des commentaires, exemples de pratiques optimales, etc.

7. Le Comité de gestion TIR souhaitera peut-être examiner les résultats et conclusions ci-dessus de l'enquête et présenter à la Commission de contrôle TIR des lignes directrices pour les mesures de suivi.
