



Commission économique pour l'Europe**Comité des transports intérieurs****Groupe de travail des problèmes douaniers
intéressant les transports****153^e session**

Genève, 15-18 octobre 2019

Point 2 a) de l'ordre du jour provisoire

**Activités des organes de la Commission économique
pour l'Europe et d'autres organismes des Nations Unies
intéressant le Groupe de travail****Recommandations révisées du Comité des transports
intérieurs concernant l'amélioration des systèmes
nationaux de sécurité routière*, ******Note du secrétariat****I. Contexte et mandat**

1. À sa 152^e session (juin 2019), le Groupe de travail a noté que, le 24 avril 2019, le Président du CTI et le Directeur de la Division des transports durables avaient, dans une lettre conjointe, invité les présidents des groupes de travail et des comités de gestion relevant du CTI à prendre des mesures de suivi visant à faire correspondre leurs travaux à la stratégie du CTI, en particulier eu égard à ses aspects relatifs à la sécurité routière. À cette fin, le secrétariat du CTI a établi un projet de recommandations aux fins de l'amélioration des systèmes nationaux de sécurité routière à soumettre aux groupes de travail et aux comités de gestion pour observations (document informel WP.30 (2019) n° 4, à diffusion restreinte). Le Groupe de travail a pris note de ces recommandations. Tout en étant parfaitement en accord avec la portée de ces recommandations, pour ce qui est de reconnaître que la sécurité routière, sous tous ses aspects, a une incidence sur les activités déployées au titre des instruments juridiques relevant de sa compétence, en particulier en ce qui concerne la sécurité des véhicules ou le comportement des conducteurs, il n'entrevoit pour les douanes aucune autre possibilité d'intervention directe que dans le domaine du contrôle, éventuellement. Pour donner à ce constat un fondement factuel, le Groupe de travail a demandé au secrétariat d'envoyer un bref questionnaire aux points de contact douaniers TIR, avec copie aux 30 représentants du WP.30, afin de recueillir leurs données

* Les modifications apportées au document original apparaissent en caractères soulignés.

** Le présent document est soumis après la date officielle fixée car il rend compte des contributions reçues après la date limite de soumission des réponses et la publication du document original, mais qui sont importantes pour l'évaluation faite par le Groupe de travail à la session en cours.



d'expérience à l'échelon national en ce qui concerne les activités liées aux douanes telles qu'évoquées au paragraphe 32 du projet de recommandations et d'établir un document pour examen à sa prochaine session (ECE/TRANS/WP.30/304, par. 6).

2. Conformément à cette demande, le secrétariat a établi une brève enquête qui a été envoyée le 18 juin 2019 aux points de contact douaniers TIR avec copie aux représentants du WP.30, la date limite de réponse étant fixée au 15 juillet 2019. Un rappel a été envoyé le 8 juillet 2019.

3. Après l'expiration du délai fixé et la soumission du présent document, le secrétariat a reçu deux autres réponses, de la Belgique et de la Norvège. Il a révisé le document pour donner au Groupe de travail une vue complète des réponses reçues.

II. L'enquête

4. Cette brève enquête était formulée comme suit :

« À l'attention des points de contact douaniers TIR et des représentants du Groupe de travail CEE/ONU des problèmes douaniers intéressant les transports (WP.30)

Lors de sa 152^e session, à la demande du Comité des transports intérieurs (CTI), le WP.30 a examiné le "Projet de recommandations visant à renforcer la sécurité routière nationale" pour améliorer la sécurité routière mondiale.

Ces recommandations contiennent un certain nombre de mesures à mettre en œuvre par diverses parties prenantes pour améliorer la sécurité routière.

L'implication des douanes est mentionnée dans la partie sur la "certification et l'inspection par des inspecteurs qualifiés" des véhicules sûrs. Les projets de recommandations énumèrent huit domaines spécifiques dans lesquels les douanes pourraient intervenir :

- a) Habilitier des centres d'inspection, qui peuvent comprendre des ateliers privés, pour procéder à des inspections techniques ;
- b) Effectuer des contrôles techniques en bord de route, notamment pour vérifier l'arrimage du chargement ;
- c) Créer et interconnecter des bases de données pour l'immatriculation des véhicules, le contrôle technique périodique et les contrôles techniques routiers ;
- d) Effectuer des contrôles à l'importation et à l'exportation sur les véhicules neufs et d'occasion (pour vérifier qu'ils répondent bien aux normes techniques) ;
- e) Appliquer des sanctions efficaces dans les cas d'utilisation de véhicules dont le certificat (de sécurité technique) a expiré ;
- f) Appliquer des sanctions efficaces aux centres d'inspection et actionner des mécanismes anticorruption ;
- g) Évaluer l'efficacité des activités de contrôle des véhicules au moyen d'indicateurs appropriés ;
- h) Prévoir un budget suffisant pour l'inspection, la supervision et l'audit.

Voyez-vous dans chaque domaine une implication existante/potentielle des douanes ? Si oui, veuillez préciser de quoi il s'agit.

<i>Domaine</i>	<i>Non</i>	<i>Oui (veuillez préciser)</i>
a)		
b), etc.		
Observations complémentaires : ... ».		

III. Résultats de l'enquête

5. Vingt-neuf pays ont répondu à l'enquête : Allemagne, Autriche, Azerbaïdjan, Belgique, Bosnie-Herzégovine, Bulgarie, Chypre, Danemark, Estonie, France, Grèce, Hongrie, Irlande, Lettonie, Lituanie, Monténégro, Norvège, Pays-Bas, Pologne, République de Moldova, Roumanie, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Serbie, Slovaquie, Slovénie, Suède, Suisse, Turquie et Ukraine.

A. Réponses aux différents domaines

a) Habilitier des centres d'inspection, qui peuvent comprendre des ateliers privés, pour procéder à des inspections techniques ;

Non : 27 (Allemagne, Autriche, Bosnie-Herzégovine, Belgique, Bulgarie, Chypre, Danemark, Estonie, France, Hongrie, Irlande, Lettonie, Lituanie, Monténégro, Norvège, Pays-Bas, Pologne, République de Moldova, Roumanie, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Serbie, Slovaquie, Slovénie, Suède, Suisse, Turquie et Ukraine).

Le Royaume-Uni précise que la Driver and Vehicle Licensing Agency (DVLA) agréé les centres d'essai qui vérifient si les compartiments de chargement répondent bien aux spécifications techniques de la Convention TIR.

Oui : 2 (Azerbaïdjan (actuellement, la certification de la conformité des véhicules routiers pour le transport de marchandises sous scellement douanier est l'un des piliers du système TIR et, dans la législation de certains pays, ainsi que dans les unions douanières ou économiques, elle fait partie des exigences à satisfaire pour placer des marchandises sous régime de transit douanier autre que TIR. Par exemple, selon l'article 143 du code des douanes de l'Union économique eurasiennne, « les marchandises sont placées sous régime douanier pour leur transport (expédition) sur le territoire douanier de l'Union dans les conditions suivantes [...] (4) conformité d'un véhicule pour le transport international selon les prescriptions de l'article 364 du présent code, à condition que les marchandises soient transportées dans les compartiments ad hoc du véhicule, avec les scellements douaniers et les timbres s'y rapportant »¹. Compte tenu de l'importance de la certification (qui est effectuée principalement par les douanes) pour le transport international, il pourrait être nécessaire de confier ces opérations à des structures privées, car il s'agit d'un domaine exigeant des connaissances techniques. Une telle approche pourrait également réduire la charge de travail des autorités douanières en matière de certification), Grèce (il existe des centres d'inspection, tant publics que privés, agréés par les services régionaux compétents du Ministère de l'infrastructure et des transports)).

b) Effectuer des contrôles techniques en bord de route, notamment pour vérifier l'arrimage du chargement

Non : 25 (Allemagne, Autriche, Azerbaïdjan, Belgique, Bosnie-Herzégovine, Bulgarie, Chypre, Danemark, France, Hongrie, Irlande, Lettonie, Lituanie, Monténégro, Pays-Bas, Pologne, République de Moldova, Roumanie, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Serbie, Slovaquie, Slovénie, Suède, Turquie et Ukraine).

La Belgique précise que cette tâche n'a pas été expressément déléguée aux douanes, qui ont cependant la possibilité (mais non l'obligation) de solliciter l'intervention d'autres autorités compétentes si besoin est.

La Pologne précise que la réponse pourrait être affirmative s'il s'agissait du contrôle des tachygraphes.

La Suède précise que la réponse pourrait être affirmative dans le sens où, parfois, les douanes suédoises participent à des contrôles conjoints avec d'autres agences qui effectuent des inspections techniques de véhicules. Toutefois, les douanes suédoises ne procèdent

¹ Voir : www.eurasiancommission.org/en/act/tam_sotr/dep_tamoj_zak/Pages/Customs-Code-of-the-EAEU.aspx.

jamais seules à de telles inspections et ne peuvent pas non plus infliger d'amendes dans ce contexte.

Oui : 4 (Estonie, Grèce (qui précise que les contrôles sont effectués par les autorités compétentes, dont les douanes. En particulier, les autorités douanières vérifient si le véhicule dispose d'un certificat de sécurité technique), Norvège (pour vérifier que les pneumatiques et leurs équipements d'hiver répondent aux normes de sécurité), Suisse (qui précise que l'Office fédéral des routes et les douanes effectuent des contrôles communs des véhicules)).

L'Estonie précise qu'en vertu du paragraphe 49 de la loi sur les transports routiers, l'administration fiscale et douanière est habilitée à s'assurer, au nom de l'État, du respect des règles énoncées au paragraphe 29, sous-section 1, clauses 1 à 4 et 7 de cette loi sur la base des documents concernés, s'agissant des exigences en matière de sécurité du fret et de transport des marchandises dangereuses par la route. Les agents de l'administration fiscale et douanière peuvent, en vertu de l'autorité que leur confère l'État, interrompre le transport pour s'assurer du respect des prescriptions relatives à la sécurité de la cargaison et au transport de marchandises dangereuses et, s'il y a lieu, appliquer les sanctions prévues. L'autorité est également habilitée à donner une instruction destinée à prévenir toute situation d'infraction aux règles afin qu'un transporteur puisse se mettre en conformité avec lesdites règles ou s'acquitter de ses obligations. Elle accorde à cet effet un délai raisonnable au transporteur pour lui permettre de se conformer à l'instruction ainsi donnée. L'autorité peut infliger à une personne physique une astreinte de 6 400 euros et à une personne morale une astreinte maximale de 32 000 euros. Le Conseil de la police et des gardes frontière assure, en vertu des pouvoirs que lui confère l'État, le contrôle de la circulation et les inspections du contrôle technique conformément aux paragraphes 193 et 200 du Code de la route.

c) Créer et interconnecter des bases de données pour l'immatriculation des véhicules, le contrôle technique périodique et les contrôles techniques routiers

Non : 27 (Allemagne, Autriche, Azerbaïdjan, Belgique, Bosnie-Herzégovine, Bulgarie, Chypre, Danemark, France, Hongrie, Irlande, Lettonie, Lituanie, Monténégro, Norvège, Pays-Bas, Pologne, République de Moldova, Roumanie, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Serbie, Slovaquie, Slovénie, Suède, Suisse, Turquie et Ukraine.

L'Azerbaïdjan fait observer qu'il serait utile de disposer d'une base de données nationale sur les véhicules agréés ou, idéalement, d'une base internationale. Cette initiative pourrait concerner dans un premier temps les véhicules agréés TIR, puis être étendue à tous les types de véhicules.

La Belgique fait observer que les douanes consultent ces bases de données pour détecter les infractions.

La Norvège fait observer que ces bases de données pourraient être utiles quand elles seront utilisées entre les pays.

Oui : 2 (Estonie, Grèce (des bases de données pour l'immatriculation des véhicules et les contrôles techniques périodiques existent déjà et peuvent être reliées entre elles. Une base de données relative aux contrôles techniques routiers est sur le point d'être créée)).

L'Estonie précise qu'il existe un registre de la circulation en Estonie et que l'Administration des routes (greffe) est responsable des inscriptions au registre correspondantes. Conformément à ce que dispose l'article 158 de la loi, sont consignés dans la base de données les véhicules à moteur et les remorques immatriculés en Estonie, y compris les véhicules tout terrain, ainsi que les propriétaires et les utilisateurs responsables, les exigences satisfaites en matière de contrôle technique, les restrictions d'utilisation, la mise au rebut des véhicules et les annonces d'immatriculation. D'autres autorités peuvent avoir accès à ces informations selon leur habilitation.

d) Effectuer des contrôles à l'importation et à l'exportation sur les véhicules neufs et d'occasion (pour vérifier qu'ils répondent bien aux normes techniques en vigueur)

Non : 22 (Allemagne, Autriche, Azerbaïdjan, Belgique, Bulgarie, Chypre, Danemark, Estonie, France, Hongrie, Irlande, Lettonie, Norvège, Pays-Bas, République de Moldova, Roumanie, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Serbie, Slovaquie, Slovénie, Suède et Turquie.

Oui : 7 (Bosnie-Herzégovine (avant le dédouanement), Grèce (les services régionaux du Ministère de l'infrastructure et des transports sont chargés de l'immatriculation des véhicules d'occasion et exigent un certificat d'inspection technique ne faisant état d'aucune anomalie grave ou majeure), Lituanie (les douanes sont chargées de contrôler l'importation des véhicules pour déterminer s'ils peuvent être utilisés (afin d'éviter l'importation de véhicules mis au rebut ou hors service en provenance de pays tiers), Monténégro (les douanes vérifient les documents d'importation de véhicules neufs ou d'occasion pour s'assurer qu'ils respectent les normes techniques), Pologne (pour les véhicules d'occasion importés ou en transit, afin de voir s'ils sont à l'état d'épave, auquel cas des règles particulières s'appliquent), Suisse, Ukraine).

La Suisse précise que la législation nationale confère aux douanes le pouvoir d'effectuer différents types de contrôle des véhicules ou du conducteur à l'entrée ou à la sortie du territoire suisse, tels que l'état dans lequel se trouvent les conducteurs, les poids et dimensions des véhicules, le permis de transport de marchandises dangereuses, l'état technique général des véhicules et les temps de conduite et de repos. De plus amples informations figurent à l'article 4 de l'ordonnance sur le contrôle de la circulation routière (OCCR)² et dans la nouvelle ordonnance de l'OFROU concernant l'ordonnance sur le contrôle de la circulation routière (OCCR-OFROU)³.

L'Ukraine précise que les services fiscaux ukrainiens ont examiné l'enquête du Comité des transports intérieurs de la Commission économique pour l'Europe et de ses organes subsidiaires sur le rôle des autorités douanières dans les questions relatives à la sécurité routière.

Ces services fournissent des informations sur la tâche n° 4 concernant la mise en œuvre par les autorités douanières des contrôles à l'importation et à l'exportation de véhicules neufs et d'occasion (pour vérifier leur conformité aux normes techniques).

Conformément à l'article 6 de la loi n° 2344-III du 5 avril 2001 sur le transport automobile (telle que modifiée), l'organe exécutif central qui assure l'élaboration et la mise en œuvre de la politique fiscale et douanière dans le domaine du transport routier international est chargé, aux postes de contrôle situés aux frontières de l'Ukraine, de contrôler :

- Les permis de transport ;
- Les véhicules de manière générale, et notamment leur poids ;
- Le respect par les transporteurs des règles relatives au transport des marchandises dangereuses ;
- Le paiement des péages sur les routes à péage en Ukraine (charges à payer) par les opérateurs de transport non résidents ;
- Le paiement des amendes par les transporteurs ou le respect des instructions des organismes de contrôle ;
- Le suivi des véhicules engagés dans le transport international de passagers et de marchandises.

Tous les véhicules des transporteurs ukrainiens et étrangers qui transportent des passagers et des marchandises sur le territoire de l'Ukraine sont soumis au contrôle de l'État.

² OCCR signifie Ordonnance sur le contrôle de la circulation routière.

³ OFROU signifie Office fédéral des routes.

L'organe exécutif central chargé de l'élaboration et de la mise en œuvre de la politique fiscale et douanière aux postes de contrôle situés aux frontières de l'Ukraine assure le contrôle documentaire pour ce qui est du respect par les transporteurs de la législation ukrainienne en matière de transport routier international.

Conformément à l'article 2 de la loi n° 2739-IV du 6 juillet 2005 « Sur certaines questions relatives à l'importation sur le territoire douanier de l'Ukraine et à la première immatriculation nationale des véhicules » (telle que modifiée), le dédouanement aux fins de la libre circulation et la première immatriculation nationale des véhicules portant les codes marchandises 8701 20, 8702, 8704 et 8705 selon la classification ukrainienne des marchandises relevant d'activités économiques extérieures, fabriquées ou importées dans le pays, les véhicules neufs et d'occasion, et les véhicules neufs portant les codes 8703, fabriqués ou importés en Ukraine, sont soumis aux réglementations environnementales.

Dans ce contexte, conformément au Code des douanes ukrainien n° 4495-VI du 13 mars 2012 (tel que modifié), la compétence des autorités douanières s'étend à l'audit documentaire. La vérification du respect des normes techniques des véhicules neufs et d'occasion ne relève pas de la compétence des autorités douanières de l'Ukraine.

Conformément à l'article 23 de la loi n° 580-VIII du 2 juillet 2015 relative à la Police nationale ukrainienne (telle que modifiée), la police :

- Contrôle la légalité de l'exploitation des véhicules sur le réseau routier et délivre les autorisations de circulation de certaines catégories de véhicules conformément à la loi ;
- Identifie les véhicules à usage personnel importés temporairement sur le territoire douanier de l'Ukraine par des citoyens pendant plus de trente jours et non immatriculés dans les conditions établies par la législation ;
- Prend des mesures pour identifier les cas de conduite dans l'illégalité, pour lesquels des restrictions sont imposées par le Code des douanes de l'Ukraine, à savoir que :
 - Les conditions de leur importation temporaire et/ou de leur placement sous le régime douanier de transit ont été violées ;
 - Les véhicules sont utilisés pour l'activité entrepreneuriale et/ou la génération de revenus en Ukraine ;
 - Les véhicules sont mis en possession de personnes qui ne les ont pas introduits sur le territoire douanier de l'Ukraine ou ne les ont pas placés sous le régime du transit douanier, sont utilisés par ces personnes ou leur sont cédés, et des mesures sont prises pour identifier les véhicules qui ont été illégalement mis au rebut.

En outre, conformément à l'article 35 de la loi n° 3353-XII du 30 juin 1993 relative à la circulation routière (telle que modifiée), le contrôle technique obligatoire des véhicules destinés à circuler sur le réseau routier public et immatriculés par les organismes territoriaux du Ministère ukrainien de l'intérieur est effectué par des personnels habilités à procéder à de tels contrôles et disposant du droit de posséder ou d'utiliser un équipement leur permettant de vérifier l'état technique des véhicules au regard de la sécurité routière et de la protection de l'environnement.

e) Appliquer des sanctions efficaces dans les cas d'utilisation de véhicules dont le certificat (*de sécurité technique*) a expiré

Non : 26 (Allemagne, Autriche, Azerbaïdjan, Bosnie-Herzégovine, Bulgarie, Chypre, Danemark, France, Hongrie, Irlande, Lettonie, Lituanie, Monténégro, Norvège, Pays-Bas, Pologne, République de Moldova, Roumanie, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Serbie, Slovaquie, Slovénie, Suède, Suisse, Turquie et Ukraine.

Oui : 3 (Belgique, Estonie, Grèce (les autorités compétentes (police de la route et des ports, unités régionales de contrôle, autorités douanières, etc.) imposent des sanctions aux propriétaires de véhicules sans certificat de contrôle technique valable conformément à la législation nationale)).

La Belgique fait observer que, lorsqu'elles détectent une telle infraction, les douanes recouvrent immédiatement l'amende ou confisquent le véhicule.

L'Estonie précise que le Conseil des impôts et des douanes est l'organe chargé des procédures extrajudiciaires concernant les infractions visées aux paragraphes 53 à 62, 66 et 70 à 72 de la loi sur les transports routiers. La sanction prévue au paragraphe 66 de cette loi en cas de non-respect d'une exigence établie pour le transport de marchandises dangereuses est une amende pouvant aller jusqu'à 300 unités ou 1 200 euros, ou jusqu'à 32 000 euros si l'infraction est commise par une personne morale. Paragraphe 70 : la sanction pour non-respect de ses obligations par l'expéditeur des marchandises, telles que prescrivant les conditions de stockage, d'arrimage et de couverture des marchandises, est une amende pouvant atteindre 200 unités ou 800 euros, et jusqu'à 13 000 euros s'il s'agit d'une personne morale. Exactement les mêmes amendes s'appliquent, conformément au paragraphe 72, pour défaut de présentation de documents ou présentation de faux renseignements sur les dimensions par l'expéditeur ou le commissionnaire. Le Conseil de la police et des gardes frontière est l'organe qui mène les procédures extrajudiciaires si le conducteur d'un camion n'est pas en possession du certificat de contrôle technique.

f) Appliquer des sanctions efficaces aux centres d'inspection et actionner des mécanismes anticorruption

Non : 28 (Allemagne, Autriche, Azerbaïdjan, Belgique, Bosnie-Herzégovine, Bulgarie, Chypre, Danemark, Estonie, France, Hongrie, Irlande, Lettonie, Lituanie, Monténégro, Norvège, Pays-Bas, Pologne, République de Moldova, Roumanie, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Serbie, Slovaquie, Slovénie, Suède, Suisse, Turquie et Ukraine).

Oui : 1 (Grèce (les autorités de contrôle compétentes imposent des sanctions aux centres d'inspection qui ne satisfont pas aux exigences légales)).

g) Évaluer l'efficacité des activités de contrôle des véhicules au moyen d'indicateurs appropriés

Non : 28 (Allemagne, Autriche, Azerbaïdjan, Belgique, Bosnie-Herzégovine, Bulgarie, Chypre, Danemark, Estonie, France, Grèce, Hongrie, Irlande, Lettonie, Lituanie, Monténégro, Norvège, Pays-Bas, Pologne, République de Moldova, Roumanie, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Serbie, Slovaquie, Slovénie, Suède, Turquie et Ukraine).

Oui : 1 (Suisse (utilisation des données dans l'analyse des risques)).

h) Prévoir un budget suffisant pour l'inspection, la supervision et l'audit

Non : 28 (Allemagne, Autriche, Azerbaïdjan, Belgique, Bosnie-Herzégovine, Bulgarie, Chypre, Danemark, Estonie, France, Hongrie, Irlande, Lettonie, Lituanie, Monténégro, Norvège, Pays-Bas, Pologne, République de Moldova, Roumanie, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Serbie, Slovaquie, Slovénie, Suède, Suisse, Turquie et Ukraine).

Oui : 1 (Grèce (le droit interne prévoit des dispositions pour couvrir les frais de supervision du contrôle technique des véhicules)).

B. Observations

Azerbaïdjan

Il convient de mentionner qu'aux fins de la sécurité du transport des marchandises sous contrôle douanier, d'autres parties des recommandations peuvent concerner les douanes. Partie B du document informel WP.30 (2019) n° 4 – diffusion restreinte – (Utilisateur sûr + législation), par. 16, point 10), mentionnant la réglementation stricte du chargement des véhicules comme un élément important. S'il est clair que cette partie du document concerne principalement d'autres transports que les mouvements internationaux,

il est utile de considérer cet aspect dans le contexte du transport international également, l'une des raisons et non des moindres étant que le chargement et le déchargement des marchandises sont effectués sous le contrôle des autorités douanières et que, dans la plupart des cas, les marchandises sont pesées avant le début de l'opération de transit. Certaines dispositions d'accords internationaux et de conventions (Convention de Kyoto révisée, Convention TIR, etc.) recommandent également que les autorités douanières, lorsqu'elles prescrivent un délai et un itinéraire pour une opération de transit, tiennent compte des conditions de conduite et des périodes de repos des conducteurs effectuant des transports internationaux réglementés par des accords internationaux (tels que l'AETR)⁴. Dans certains pays, cette exigence est strictement respectée, les autorités douanières étant également responsables de ces contrôles aux frontières. Néanmoins, dans de nombreux pays, ce n'est pas possible, notamment en raison du manque de compétence des autorités douanières en la matière, car ce domaine est réglementé par le Ministère des transports ou par le Ministère de l'intérieur. Toutefois, cet aspect de la sécurité du transport des marchandises sous contrôle douanier est également un élément important. Il est donc proposé de voir dans quelle autre partie des recommandations les douanes pourraient également être incluses en tant que l'une des principales autorités contribuant à assurer la sécurité routière dans les transports internationaux.

Bulgarie

En Bulgarie, les autorités douanières ne sont pas compétentes pour ces activités, qui sont toutes exercées par d'autres autorités.

France

Actuellement, ces recommandations ne concernent pas l'administration douanière française, mais plutôt les services des Ministères des transports, de l'intérieur (Gendarmerie nationale/Police) et de la transition écologique. Des mécaniciens attachés aux services de douane sont toutefois chargés de l'entretien de la flotte de l'administration douanière pour soutenir les agents chargés de la surveillance mobile. Ainsi, il existe des garages pour l'entretien quotidien de la flotte de l'administration douanière. Toutefois, des contrôles techniques approfondis de ces véhicules sont délégués à des garages privés. En outre, les agents des douanes ne sont pas chargés de vérifier les normes techniques des véhicules à l'occasion des contrôles routiers. Il convient toutefois de noter qu'il existe une coopération entre les douanes et les différentes administrations, ce qui permet des contrôles conjoints, chaque administration ayant son propre domaine de compétence. En même temps, si les douaniers constatent des problèmes lors d'un contrôle routier (par exemple, des chargements mal arrimés sur un camion), ils sont fondés à contacter les autorités compétentes.

Grèce

Les questions susmentionnées relèvent de la compétence des services du Ministère de l'infrastructure et des transports. Les autorités douanières sont désignées comme l'une des autorités compétentes pour contrôler l'application de la législation en vigueur sur la circulation des véhicules utilitaires publics et privés grecs et étrangers et sur les transports effectués par ce moyen, ainsi que pour infliger des amendes administratives pour infraction.

Irlande

Les autorités douanières irlandaises n'interviennent pas dans les actions visant à renforcer les mesures nationales de sécurité routière. Cette responsabilité incombe au Ministère des transports.

⁴ Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route.

Lettonie

Les domaines spécifiques b) et e) relèvent de la responsabilité de la Police nationale (les inspections sont effectuées en coopération avec la Direction de la sécurité routière). Aux postes frontière, les contrôles appropriés (contrôle technique périodique des véhicules) sont effectués par les gardes frontière de l'État. Les inspections des véhicules d'occasion sont effectuées par la Direction de la sécurité routière (comme condition préalable à l'immatriculation des véhicules).

République de Moldova

Il convient de noter que les tâches concernées relèvent de la compétence de l'Agence nationale des transports routiers de la République de Moldova.

Suisse

L'administration douanière suisse remplit plusieurs tâches de contrôle dans le domaine de la sécurité routière, tandis que l'Office fédéral des routes, en tant qu'organe directeur, rédige les instructions nécessaires. Comme pour tous les contrôles à l'importation, à l'exportation et au transit, les contrôles dans le domaine de la sécurité routière sont fondés sur les risques et effectués au gré des lieux concernés. Il n'y a pas de contrôles systématiques lors du franchissement des frontières.

Turquie

En Turquie, le Ministère des transports et des infrastructures, la police et la gendarmerie sont les autorités compétentes en matière de sécurité routière. La conformité technique des véhicules est vérifiée dans des stations prévues à cet effet sur les axes routiers. La douane est l'une des autorités désignées pour contrôler le poids et les dimensions et s'assurer de la monte des véhicules en pneus d'hiver, conformément à la législation nationale en matière de transport.

IV. Résultats globaux

<i>Domaine</i>	<i>Non</i>	<i>Oui</i>
Autorisent les centres d'inspection	<u>27</u>	2
Effectuent des contrôles sur le bord de la route	<u>25</u>	<u>4</u>
Disposent d'une base de données sur l'immatriculation des véhicules	<u>27</u>	2
Contrôlent les importations/exportations de véhicules	<u>22</u>	7
Appliquent des pénalités pour les certificats venus à expiration	<u>26</u>	<u>3</u>
Appliquent des pénalités aux centres d'inspection	<u>28</u>	1
Évaluent la mise en application de la réglementation	<u>28</u>	1
Allouent un budget spécifique	<u>28</u>	1

V. Conclusions préliminaires du secrétariat

6. Les conclusions préliminaires du secrétariat sont celles-ci :

a) L'impression principale est que le rôle/les tâches des autorités douanières en matière de sécurité routière sont extrêmement limités, à l'exception de l'inspection de l'état technique des véhicules à l'exportation ou à l'importation ;

b) Plusieurs pays mentionnent l'implication des douanes dans les contrôles des tachygraphes, du poids et des dimensions des véhicules et dans le respect de la réglementation sur les marchandises dangereuses ;

c) Divers pays évoquent la possibilité de créer des bases de données nationales, voire internationales, pour les véhicules agréés, intégrant notamment les certificats des véhicules agréés TIR (à l'examen au sein de la Commission de contrôle TIR) ;

d) Le seul domaine dans lequel les douanes évoquent un rôle qu'elles pourraient tenir, s'agissant du contrôle des véhicules, est la détection de défauts techniques pouvant empêcher leur exportation ou leur importation ;

e) Un pays fait observer qu'il existe un autre volet des recommandations dans lequel les douanes pourraient jouer un rôle : Utilisateur sûr + législation, qui suppose la réglementation stricte du chargement des véhicules comme un élément important ;

f) Une majorité de pays déclarent explicitement que les autorités douanières ne sont pas compétentes en ce qui concerne les tâches dont il s'agit, car elles sont toutes exécutées par d'autres autorités, en particulier le Ministère des transports ou la police.

VI. Examen par le Groupe de travail

7. Le Groupe de travail est invité à prendre note des résultats de l'enquête, à approuver les conclusions préliminaires du secrétariat et à le prier de transmettre le document au CTI pour examen ultérieur.
