



Commission économique pour l'Europe**Comité des transports intérieurs****Groupe de travail des problèmes douaniers
intéressant les transports****165^e session**

Genève, 6 (après-midi), 7 et 9 (matin) février 2024

Point 5 de l'ordre du jour provisoire

**Convention internationale de 1982 sur l'harmonisation des contrôles
des marchandises aux frontières (Convention sur l'harmonisation)****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^e session ([ECE/TRANS/WP.30/2009/8](#) et [ECE/TRANS/WP.30/244](#), par. 15). Le présent document contient un résumé et une analyse des réponses reçues concernant les progrès réalisés au niveau national dans l'application de l'annexe 8 relative au transport routier.

II. Réponses

4. Les trois pays ci-après ont répondu au questionnaire : la Hongrie, la Suisse et la Türkiye. L'Allemagne 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.

* Il a été convenu que le présent document serait publié après la date normale de publication en raison de circonstances indépendantes de la volonté du soumetteur.



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) _____

Les deux pays ayant répondu ont indiqué qu'ils avaient déjà publié l'annexe 8. Lors de l'enquête de 2016, 12 pays avaient donné la même réponse. 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.

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 et la Suisse a 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.

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 ?

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).

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.

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.

Seule la Hongrie a répondu à cette question. Elle a indiqué avoir pris les trois premières mesures mentionnées.

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 a répondu « oui » à cette question et la Suisse a 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 a répondu « non » à cette question.

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 a 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 a répondu « oui » à cette question.

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 ?

Installations permettant de procéder à des contrôles communs entre États limitrophes (système de l'arrêt unique), 24 heures sur 24

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

Zones d'arrêt à l'écart pour les contrôles inopinés des chargements et des véhicules

Parcs de stationnement et terminaux adéquats

Installations sanitaires, lieux de réunion et moyens de télécommunication convenables pour les conducteurs

Installations permettant aux commissionnaires de transport d'offrir des services aux transporteurs en faisant jouer la concurrence

La Hongrie a coché les trois premières conditions de la liste 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.

IV. Conclusions préliminaires

6. Étant donné que deux 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 2017 sont reproduites ci-après au cas où elles pourraient être utiles au Groupe de travail.

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.
