



Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports

163^e session

Genève, 8 et 9 (matin) juin 2023

Rapport du Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports sur sa 163^e session

Table des matières

| | <i>Paragraphes</i> | <i>Page</i> |
|---|--------------------|-------------|
| I. Participation | 1 | 3 |
| II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour) | 2 | 3 |
| III. Activités des organes de la Commission économique pour l'Europe et d'autres organismes des Nations Unies intéressant le Groupe de travail (point 2 de l'ordre du jour) | 3–9 | 3 |
| Alignement des travaux du Groupe de travail sur la stratégie du Comité des transports intérieurs | 3–9 | 3 |
| IV. Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR (1975) (point 3 de l'ordre du jour) | 10–25 | 4 |
| A. État de la Convention | 10 | 4 |
| B. Révision de la Convention | 11 | 4 |
| Propositions d'amendements à la Convention | 11 | 4 |
| C. Application de la Convention | 12–25 | 4 |
| 1. Observations relatives à la Convention | 12 | 4 |
| 2. eTIR | 13–18 | 5 |
| a) Système international eTIR : projets d'interconnexion | 13–17 | 5 |
| b) Banque de données internationale TIR | 18 | 5 |
| 3. Faits nouveaux relatifs à l'application de la Convention | 19 | 6 |
| 4. Systèmes d'échange informatisé de données TIR | 20 | 6 |
| 5. Règlement des demandes de paiement | 21 | 6 |
| 6. Questions diverses | 22–25 | 6 |



| | | | |
|---------|---|-------|----|
| V. | Convention internationale de 1982 sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières (Convention sur l'harmonisation) (point 4 de l'ordre du jour) | 26–29 | 6 |
| | A. État de la Convention..... | 26 | 6 |
| | B. Questions relatives à l'application de la Convention..... | 27–29 | 7 |
| VI. | Convention relative à la facilitation du franchissement des frontières pour les voyageurs, les bagages et les bagages non accompagnés dans le cadre du transport ferroviaire international (point 5 de l'ordre du jour) | 30–31 | 7 |
| | État de la Convention | 30–31 | 7 |
| VII. | Conventions douanières relatives à l'importation temporaire des véhicules routiers privés (1954) et à l'importation temporaire des véhicules routiers commerciaux (1956) (point 6 de l'ordre du jour)..... | 32–35 | 8 |
| | A. État des Conventions | 32 | 8 |
| | B. Questions relatives à l'application des Conventions..... | 33–35 | 8 |
| VIII. | Introduction de nouvelles technologies dans les domaines du rail, de la route, de la mobilité routière, de la navigation intérieure, de la logistique et du transport intermodal jusqu'en 2030 (point 7 de l'ordre du jour) | 36 | 8 |
| IX. | Activités d'autres organisations et pays intéressant le Groupe de travail (point 8 de l'ordre du jour) | 37–41 | 8 |
| | A. Union européenne..... | 38–39 | 9 |
| | B. Organisation de coopération économique..... | 40 | 9 |
| | C. Organisation mondiale des douanes | 41 | 9 |
| X. | Questions diverses (point 9 de l'ordre du jour) | 42–45 | 9 |
| | A. Dates de la session suivante..... | 42–43 | 9 |
| | B. Restrictions concernant la distribution des documents | 44 | 9 |
| | C. Liste des décisions | 45 | 9 |
| XI. | Adoption de l'ordre du jour (point 10 de l'ordre du jour) | 46 | 9 |
| Annexes | | | |
| I. | Liste des décisions prises par le Groupe de travail à sa 163 ^e session | | 10 |
| II. | Déclarations concernant la Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR (Convention TIR de 1975)..... | | 11 |
| III. | Déclaration de la République du Bélarus | | 17 |

I. Participation

1. Le Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports (WP.30) a tenu sa 163^e session les 8 et 9 juin 2023 à Genève. Y ont participé des représentants des pays suivants : Allemagne, Arabie saoudite, Autriche, Bélarus, Belgique, Bulgarie, Danemark, Émirats arabes unis, Espagne, Fédération de Russie, France, Grèce, Hongrie, Inde, Iran (République islamique d'), Italie, Kazakhstan, Kirghizistan, Lettonie, Lituanie, Norvège, Ouzbékistan, République de Moldova, Roumanie, Royaume des Pays-Bas, Serbie, Slovaquie, Suède, Suisse, Tadjikistan, Tunisie, Türkiye, Turkménistan et Ukraine. Des représentants de l'Union européenne étaient également présents. Les organisations suivantes étaient représentées : Organisation pour la sécurité et la coopération en Europe (OSCE) et Agence allemande de coopération internationale (GIZ). Les organisations non gouvernementales suivantes ont également participé à la session : Fédération internationale de l'automobile (FIA) et Union internationale des transports routiers (IRU).

II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour)

2. Le Groupe de travail a adopté l'ordre du jour provisoire, établi par le secrétariat (ECE/TRANS/WP.30/325).

III. Activités des organes de la Commission économique pour l'Europe et d'autres organismes des Nations Unies intéressant le Groupe de travail (point 2 de l'ordre du jour)

Alignement des travaux du Groupe de travail sur la stratégie du Comité des transports intérieurs

3. Le Groupe de travail a examiné le document informel WP.30 (2023) n° 13, dans lequel est reproduite une lettre de la Présidente du Comité des transports intérieurs (CTI) et du Directeur de la Division des transports durables de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (CEE) adressée au Président du Groupe de travail, l'invitant à apporter son soutien et sa contribution aux principales décisions du CTI concernant ses groupes de travail subsidiaires. Ces décisions portent sur l'évaluation de l'alignement du Règlement intérieur et du mandat du Groupe de travail sur le Règlement intérieur et le mandat révisés du CTI et sur le déroulement du quatrième cycle d'examen des mandats des groupes de travail par les comités sectoriels dont ils dépendent en 2023. Cette dernière question fait l'objet de deux documents annexés à la lettre : le premier présente les modalités proposées pour l'examen des mandats des groupes de travail du CTI en 2023 et le second contient une enquête à remplir afin d'obtenir les informations recommandées aux fins de cet examen.

4. Le Groupe de travail a chargé le secrétariat TIR de préparer une réponse à l'enquête figurant à l'annexe II de la lettre susmentionnée. Le projet de réponse devrait lui être soumis pour approbation à sa 164^e session, en octobre 2023. Une fois approuvées, la réponse pourra être envoyée au CTI à temps pour qu'il l'examine à sa session de février 2024.

5. Le Groupe de travail a également poursuivi son examen des suggestions répertoriées à l'annexe III du document ECE/TRANS/WP.30/2023/1 visant à aligner son mandat sur le mandat révisé du CTI. Dans ce cadre, il a également examiné le document informel WP.30 (2023) n° 14, qui contient les suggestions de l'Union européenne.

6. Le Groupe de travail a pris note des informations fournies par le secrétariat, qui a annoncé en substance que le Règlement intérieur et le mandat du Groupe de travail étaient presque alignés sur le Règlement intérieur et le mandat du CTI, mais que l'on pouvait encore supprimer la référence au mandat de la CEE et ajouter une référence au mandat du CTI, ce qui permettrait à toutes les Parties contractantes de participer en tant que membres à part entière aux sessions du Groupe de travail, qu'elles soient ou non États Membres de l'ONU. Le secrétariat a également proposé que le nouveau nom du Groupe de travail mentionne la facilitation du franchissement des frontières. Le Groupe de travail a par ailleurs accepté les suggestions proposées par l'Union européenne.

7. Le Groupe de travail a demandé au secrétariat d'élaborer une version révisée du document ECE/TRANS/WP.30/2023/1 prenant en compte les débats qui ont eu lieu et les suggestions de l'Union européenne, et de distribuer le document à tous les participants dans la semaine suivant la présente réunion. Il a également demandé l'ajout de notes de bas de page explicatives pour faciliter la compréhension du document.

8. Toujours sur la question de l'alignement des mandats et des règlements intérieurs, le Groupe de travail a pris note des décisions 5 à 7 figurant sur la liste des décisions prises par le CTI à sa quatre-vingt-cinquième session (février 2023) (document informel du CTI n° 6/Rev.5).

9. Au titre de ce point de l'ordre du jour, le Groupe de travail a noté que, le 17 mars 2023, le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, en sa qualité de Dépositaire, avait publié la notification dépositaire C.N.76.2023.TREATIES-XI.A.12 annonçant que, le 17 mars 2023, la Suisse avait dénoncé la Convention douanière relative aux pièces de rechange utilisées pour la réparation des wagons EUROP, du 15 janvier 1958. Cette dénonciation prendra effet pour la Suisse le 17 septembre 2023. Compte tenu de cette décision, la Convention ne comptera plus que cinq Parties contractantes, à savoir l'Allemagne, l'Autriche, la Belgique, l'Italie et le Royaume des Pays-Bas. Conformément à son article 8, la Convention cessera de s'appliquer si pendant une période quelconque de douze mois consécutifs après son entrée en vigueur, le nombre des Parties contractantes est inférieur à trois.

IV. Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR (1975) (point 3 de l'ordre du jour)

A. État de la Convention

10. Le Groupe de travail a été informé des changements relatifs à l'état de la Convention TIR de 1975 et au nombre de ses Parties contractantes. À cet égard, il a noté que le 27 mars 2023, le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, en sa qualité de Dépositaire, avait publié la notification dépositaire C.N.92.2023.TREATIES-XI.A.16 annonçant que le 27 mars 2023, l'Iraq avait déposé ses instruments d'adhésion à la Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR (Convention TIR) de 1975. Conformément aux dispositions du paragraphe 2 de son article 53, la Convention entrera en vigueur pour l'Iraq le 27 septembre 2023. Avec l'adhésion de l'Iraq, le nombre des Parties contractantes à la Convention TIR sera ainsi porté à 78. Depuis la mise en service du système pour le Qatar, des opérations TIR peuvent être entreprises dans 65 pays. Des renseignements détaillés sur cette question ainsi que sur les notifications dépositaires sont disponibles sur le site Web de la Convention TIR¹.

B. Révision de la Convention

Propositions d'amendements à la Convention

11. Le Groupe de travail a noté qu'aucune proposition d'amendement à la Convention ne lui avait été soumise pour examen.

C. Application de la Convention

1. Observations relatives à la Convention

12. Le Groupe de travail a noté qu'aucune proposition d'observation relative à la Convention ne lui avait été soumise pour examen.

¹ https://www.unece.org/tir/tir-depositary_notification.html.

2. eTIR

a) Système international eTIR : projets d'interconnexion

13. Le Groupe de travail a été informé par le secrétariat des faits nouveaux concernant l'interconnexion entre le système international eTIR, les systèmes douaniers nationaux et l'IRU. Le secrétariat a indiqué qu'il s'attacherait cette année à transformer le corridor Médian en corridor eTIR. À cette fin, des lettres ont été envoyées, par voie diplomatique, aux autorités douanières du Kazakhstan, du Kirghizistan, de l'Iran, du Tadjikistan et du Turkménistan, les invitant à connecter leurs systèmes douaniers nationaux au système international eTIR. Le secrétariat a indiqué qu'il était prêt à fournir une assistance technique et financière à ces pays, si nécessaire. À ce jour, seul le Kazakhstan a accepté l'invitation et une réunion a déjà eu lieu à Astana.

14. La Commission de contrôle TIR (TIRExB) soutient pleinement les efforts visant à transformer le corridor Médian en un corridor eTIR et une réunion des « amis de la présidence » sera organisée à Samarcande (Ouzbékistan), les 21 et 22 juin, en coopération avec l'autorité douanière de l'Ouzbékistan, dans le but de faire avancer le projet d'interconnexion dans les pays d'Asie centrale, ainsi qu'en Afghanistan et au Pakistan, et de convenir des prochaines étapes en vue de leur connexion au système international eTIR.

15. Au titre de ce point de l'ordre du jour, le Groupe de travail a pris note des principales conclusions de la quatrième session de l'Organe de mise en œuvre technique (TIB), qui s'est tenue les 6 et 7 juin 2023.

16. Les autorités douanières de l'Union économique eurasiatique (UEE) qui assistaient à la session ont déclaré qu'elles souhaitaient raccorder leur système douanier national au système international eTIR. Elles ont ajouté qu'à l'heure actuelle plusieurs obstacles devaient être surmontés afin que les prescriptions supplémentaires du code des douanes de l'UEE et le statut juridique de certains documents, comme les documents portant une signature électronique ou les documents utilisés dans le cadre de mécanismes similaires soient pris en compte et deviennent des spécifications techniques du système international eTIR. Le secrétariat a indiqué aux autorités douanières de l'UEE qu'il était prêt à financer les services d'un expert des codes douaniers et des autres mécanismes de l'UEE et a proposé d'organiser cette année des réunions avec les cinq États membres de l'Union afin de réfléchir aux solutions techniques pouvant être apportées. Le secrétariat a ajouté qu'il contacterait très prochainement chacune des autorités douanières à cette fin. Le Groupe de travail a pris note des informations fournies par l'autorité douanière de l'Ouzbékistan sur les projets pilotes menés par certains pays d'Asie centrale. Ces projets sont financés par la GIZ avec l'appui de l'IRU. Le secrétariat a déclaré qu'avec l'entrée en vigueur de l'annexe 11 de la Convention TIR en mai 2021, le système international eTIR était désormais opérationnel, qu'un certain nombre d'autorités douanières étaient déjà interconnectées et que les autres devaient faire tout leur possible pour connecter leurs systèmes douaniers nationaux au système international eTIR. Le secrétariat a proposé qu'une réunion soit organisée avec la GIZ et l'IRU ainsi qu'avec les représentants des pays d'Asie centrale pour aborder la prochaine phase des projets pilotes visant à permettre la connexion avec le système international eTIR fondé sur la Convention TIR.

17. Le secrétariat a informé le WP.30 qu'il avait tenu trois réunions de coordination avec l'IRU sur le déploiement du système international eTIR. Le secrétariat et l'IRU ont décidé de collaborer pour un déploiement réussi du système international eTIR dès que possible, en accordant la priorité à l'Asie centrale, et pour garantir une transition sans heurts vers ce système entièrement électronique. Le secrétariat a également remercié la GIZ pour son soutien aux pays de la région.

b) Banque de données internationale TIR

18. Le Groupe de travail a été informé des faits nouveaux concernant la Banque de données internationale TIR (ITDB) ainsi que d'autres projets informatiques gérés par le secrétariat TIR. Il a également pris note des dernières améliorations et des chiffres actualisés relatifs aux données enregistrées dans l'ITDB. Il a noté en particulier que le secrétariat continuait à collaborer étroitement avec les bureaux de douane, auxquels il fournissait l'appui et la formation nécessaires.

3. Faits nouveaux relatifs à l'application de la Convention

19. Aucun fait nouveau n'a été évoqué au titre de ce point de l'ordre du jour.

4. Systèmes d'échange informatisé de données TIR

20. Le Groupe de travail a reçu de l'IRU des données statistiques actualisées sur l'utilisation du système SafeTIR pour le contrôle des carnets TIR par les Parties contractantes (document informel WP.30 (2023) n° 9).

5. Règlement des demandes de paiement

21. Le Groupe de travail a été informé par les autorités douanières et l'IRU de la situation actuelle concernant le règlement des demandes de paiement adressées par les autorités douanières aux associations garantes nationales (document informel WP.30 (2023) n° 10).

6. Questions diverses

22. Au titre de ce point de l'ordre du jour, le Groupe de travail a rappelé que le secrétariat, en étroite collaboration avec l'Union européenne et l'IRU, avait élaboré un projet de questionnaire, qui figure dans le document ECE/TRANS/WP.30/2023/3. Ce questionnaire a été envoyé le 14 mars 2023 aux points de contact TIR auprès des autorités douanières, la date limite de réponse ayant été fixée au 31 mai 2023. Un rappel a été envoyé le 20 avril 2023. Le Groupe de travail a examiné la synthèse des réponses, telles qu'elles figurent dans le document informel WP.30 (2023) n° 12, et a demandé au secrétariat d'ajouter à ce document les observations formulées et de le soumettre en tant que document officiel à sa prochaine session.

23. Le Groupe de travail a en outre pris note du fait que l'IRU avait également mené une enquête similaire auprès de ses associations, dont les résultats sont présentés dans le document informel WP.30 (2023) n° 11. Il a chargé le secrétariat de lui soumettre les résultats de cette enquête, pour examen à sa prochaine session.

24. Le secrétaire TIR transmettra les résultats des deux enquêtes à la TIRExB, qui examine actuellement la possibilité d'informatiser le processus de délivrance des certificats d'agrément.

25. Le Groupe de travail a pris note des déclarations lues par l'IRU au nom de l'association allemande Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik (BGL) et de l'Association polonaise des transporteurs routiers internationaux (ZMPD). Une représentante de la Chambre de commerce, d'industrie, des mines et de l'agriculture d'Iran (ICCIMA) et un représentant de la République de Moldova ont également lu des déclarations. À la demande des délégations, les quatre déclarations sont reproduites à l'annexe II. Le Groupe de travail a regretté que ces déclarations ne lui aient pas été communiquées à l'avance. Il a décidé de les transmettre aux instances concernées pour examen à leur prochaine session. Plusieurs délégations ont souligné la nécessité d'effectuer une analyse ou une étude passant en revue les différents coûts, qui permettrait de calculer sous forme de pourcentage le coût des opérations de la TIRExB dans le prix du carnet TIR et leur part dans le coût total d'un transport. Le Groupe de travail a noté que le Comité de gestion de la Convention TIR (AC.2) se penchait sur cette question à l'heure actuelle.

V. Convention internationale de 1982 sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières (Convention sur l'harmonisation) (point 4 de l'ordre du jour)

A. État de la Convention

26. Le Groupe de travail a été informé que, depuis la dixième session du Comité de gestion de la Convention sur l'harmonisation (AC.3), en 2014, seul le Turkménistan avait adhéré à la Convention (en 2016), devenant ainsi la cinquante-huitième Partie contractante à

cet instrument. On trouvera des renseignements plus détaillés sur l'état de la Convention ainsi que sur diverses notifications dépositaires sur le site Web de la CEE².

B. Questions relatives à l'application de la Convention

27. Au titre de ce point de l'ordre du jour, le Groupe de travail s'est remémoré qu'à sa précédente 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 gouvernements (ou, en leur absence, aux points de contact TIR) en avril 2023, la date limite de réponse ayant été fixée au 1^{er} juillet 2023 (voir ECE/TRANS/WP.30/324, par. 26). Il a noté que l'enquête avait été envoyée le 3 avril 2023 et que, jusqu'à présent, le nombre de réponses reçues était insuffisant pour que ses résultats soient représentatifs. Le Groupe de travail a demandé instamment aux délégations de fournir des réponses dans les semaines à venir.

28. Le Groupe de travail a également pris note d'une déclaration de la délégation du Bélarus, qui est reproduite à l'annexe III.

29. Enfin, le Groupe de travail a rappelé, au titre de ce point de l'ordre du jour, que le secrétariat de la CEE élaborait, en collaboration avec l'OSCE et avec l'aide d'un consultant externe financé par l'OSCE, un « guide pratique sur la facilitation du franchissement des frontières », dont les quatre premiers chapitres et une annexe étaient publiés dans les documents informels WP.30 (2023) n^{os} 4 à 8, afin de recueillir les observations ou les contributions supplémentaires du Groupe de travail. Le Groupe de travail a pris note de l'exposé du représentant de l'OSCE sur le projet de publication. Les délégations ont été invitées à communiquer, si elles le souhaitaient, leurs observations sur le document ainsi que leurs bonnes pratiques et études de cas et à les soumettre au secrétariat en vue de leur intégration dans le guide.

VI. Convention relative à la facilitation du franchissement des frontières pour les voyageurs, les bagages et les bagages non accompagnés dans le cadre du transport ferroviaire international (point 5 de l'ordre du jour)

État de la Convention

30. Le Groupe de travail a rappelé qu'à sa 156^e session (février 2021), la délégation de la Fédération de Russie avait informé les participants que toutes les procédures requises au niveau national en vue de la signature de la Convention avaient été menées à bien et qu'un décret ministériel avait été pris à cet effet. Des mesures étaient prises au niveau du Ministère des transports afin de faciliter la signature de la Convention à New York (ECE/TRANS/WP.30/312, par. 32). En outre, le Groupe de travail s'est souvenu que, le 26 septembre 2019, le Tchad était devenu signataire de la Convention³. Aucun autre fait nouveau n'a été mentionné au titre de ce point de l'ordre du jour.

31. Au titre de ce point de l'ordre du jour, le Groupe de travail a également noté que le CTI, à sa quatre-vingt-cinquième session (février 2023), avait demandé au secrétariat d'organiser des consultations avec le Comité de l'Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD), ainsi qu'avec l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF), en vue d'amorcer l'élaboration d'un plan d'action sur la facilitation du franchissement des frontières par chemin de fer, pour le trafic tant de marchandises que de voyageurs (document informel n^o 6/Rev.5 du CTI, décision n^o 72). Aucun fait nouveau n'a été mentionné.

² <https://unece.org/transport/border-crossing-facilitation>.

³ <https://unece.org/transport/border-crossing-facilitation>.

VII. Conventions douanières relatives à l'importation temporaire des véhicules routiers privés (1954) et à l'importation temporaire des véhicules routiers commerciaux (1956) (point 6 de l'ordre du jour)

A. État des Conventions

32. Le Groupe de travail a été informé qu'aucun changement n'avait été enregistré s'agissant de l'état des Conventions douanières relatives à l'importation temporaire des véhicules routiers privés (1954) et des véhicules routiers commerciaux (1956), lesquelles comptaient toujours 80 et 26 Parties contractantes, respectivement. On trouvera des renseignements plus détaillés sur cette question ainsi que sur les notifications dépositaires sur le site Web de la Convention TIR⁴.

B. Questions relatives à l'application des Conventions

33. Le Groupe de travail se souviendra qu'à sa session d'octobre 2022, il avait été informé que l'équipe avait commencé à élaborer les concepts du futur système, qui seraient soumis au Groupe de travail pour examen à l'une de ses sessions suivantes (voir ECE/TRANS/WP.30/322, par. 30). Il a pris note des progrès réalisés.

34. Le Groupe de travail a également noté que le CTI, à sa quatre-vingt-cinquième session (février 2023), avait « invité le secrétariat et la Fédération internationale de l'automobile (FIA) à accélérer les travaux concernant la dématérialisation du carnet de passages en douane (CPD), afin qu'il entre en application dès que possible » (document informel n° 6/Rev.5 du CTI, décision n° 71). Il s'est associé à la demande du CTI.

35. Le Groupe de travail a pris note du document informel WP.30 (2023) n° 15 et de l'exposé du représentant de la FIA, qui présentait un aperçu du système de carnet de passages en douane électronique (eCPD) et des protocoles relatifs à l'échange de messages, du processus d'application et du déroulement des opérations dans ce cadre. En outre, il a décidé de garder ce point à son ordre du jour et de l'examiner plus avant à la prochaine réunion. La FIA a proposé de présenter un exposé plus détaillé à cette occasion.

VIII. Introduction de nouvelles technologies dans les domaines du rail, de la route, de la mobilité routière, de la navigation intérieure, de la logistique et du transport intermodal jusqu'en 2030 (point 7 de l'ordre du jour)

36. Aucune délégation n'a soulevé de question au titre de ce point de l'ordre du jour.

IX. Activités d'autres organisations et pays intéressant le Groupe de travail (point 8 de l'ordre du jour)

37. Le Groupe de travail a pris note des activités menées par différentes commissions économiques ou unions douanières régionales, ainsi que par d'autres organisations, intergouvernementales ou non gouvernementales, et par des pays, portant sur des questions l'intéressant.

⁴ <https://unece.org/transport/border-crossing-facilitation>.

A. Union européenne

38. L'Union européenne a annoncé au Groupe de travail qu'elle avait entrepris une réforme en profondeur de ses règles douanières. Elle prévoit notamment d'utiliser largement les technologies de l'information et de la communication, par exemple en créant sa propre base de données de référence. Un nouveau partenariat avec les entreprises sera conclu dans ce cadre, et les opérateurs économiques les plus dignes de confiance seront qualifiés d'opérateurs Confiance et contrôle (« Trust and Check »). Des informations supplémentaires seront communiquées lors des prochaines sessions, à mesure de l'avancement de la réforme.

39. Le Groupe de travail a pris note des informations communiquées par l'Union européenne⁵.

B. Organisation de coopération économique

40. L'Organisation de coopération économique n'est pas intervenue au titre de ce point de l'ordre du jour.

C. Organisation mondiale des douanes

41. L'Organisation mondiale des douanes n'est pas intervenue au titre de ce point de l'ordre du jour.

X. Questions diverses (point 9 de l'ordre du jour)

A. Dates de la session suivante

42. Le Groupe de travail a décidé de fixer provisoirement sa 164^e session aux 10 (de 10 heures à 13 heures et de 15 heures à 18 heures) et 13 (après-midi) octobre 2023, ces dates pouvant être modifiées en raison de la crise de liquidités à laquelle l'ONU est confrontée.

43. Le Groupe de travail a pris note de l'observation de l'Union européenne concernant la durée des sessions et de celle de l'Ouzbékistan sur le format (réunions consécutives), et a chargé le secrétariat de prendre les dispositions nécessaires pour y répondre, notamment s'agissant des horaires des différentes réunions et de l'allongement de la durée des sessions du WP.30.

B. Restrictions concernant la distribution des documents

44. Le Groupe de travail a décidé de ne pas appliquer de restrictions à la distribution des documents publiés à l'occasion de la présente session.

C. Liste des décisions

45. La liste des décisions adoptées est jointe au rapport final.

XI. Adoption de l'ordre du jour (point 10 de l'ordre du jour)

46. Conformément à l'usage, le Groupe de travail a adopté le rapport de sa 163^e session sur la base d'un projet établi par le secrétariat.

⁵ https://taxation-customs.ec.europa.eu/customs-4/eu-customs-reform_en.

Annexe I

Liste des décisions prises par le Groupe de travail à sa 163^e session

| <i>Paragraphe(s) du rapport final</i> | <i>Description succincte de la décision</i> | <i>Responsable</i> | <i>Date limite</i> |
|---|---|--------------------|-----------------------------------|
| 2 | Le Groupe de travail a adopté l'ordre du jour provisoire, établi par le secrétariat (ECE/TRANS/WP.30/325). | WP.30 | |
| 4 | Le Groupe de travail a chargé le secrétariat de rédiger une réponse à l'enquête figurant dans l'annexe II de la lettre adressée au président du Groupe de travail par la Présidente du CTI et le Directeur de la Division des transports durables de la CEE. | Secrétariat | 164 ^e session du WP.30 |
| 7 | Le Groupe de travail a demandé au secrétariat d'élaborer une version révisée du document ECE/TRANS/WP.30/2023/1 prenant en compte des débats qui ont eu lieu et les suggestions de l'Union européenne et de distribuer ce document à tous les participants dans la semaine suivant la présente réunion. Le Groupe de travail a également demandé l'ajout de notes de bas de page explicatives pour faciliter la compréhension du document. | Secrétariat | Juin 2023 |
| 22 | Le Groupe de travail a examiné la synthèse des réponses, telles qu'elles figurent dans le document informel WP.30 (2023) n° 12, et a demandé au secrétariat d'ajouter à ce document les observations formulées et de le soumettre en tant que document officiel à sa prochaine session. | Secrétariat | 164 ^e session du WP.30 |
| 23 | Le Groupe de travail a en outre pris note du fait que l'IRU avait également mené une enquête similaire auprès de ses associations, dont les résultats sont présentés dans le document informel WP.30 (2023) n° 11. Il a chargé le secrétariat de lui soumettre les résultats de cette enquête, pour examen à sa prochaine session. | Secrétariat | 164 ^e session du WP.30 |
| 27 | Le Groupe de travail s'est remémoré qu'à sa précédente 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 gouvernements (ou, en leur absence, aux points de contact TIR) en avril 2023, la date limite de réponse ayant été fixée au 1 ^{er} juillet 2023 (voir ECE/TRANS/WP.30/324, par. 26). Il a noté que l'enquête avait été envoyée le 3 avril 2023 et que, jusqu'à présent, le nombre de réponses reçues était insuffisant pour que ses résultats soient représentatifs. Le Groupe de travail a demandé instamment aux délégations de fournir des réponses dans les semaines à venir. | WP.30 | |
| 29 | Le Groupe de travail a pris note de l'exposé du représentant de l'OSCE sur le projet de publication. Les délégations ont été invitées à communiquer, si elles le souhaitent, leurs observations sur le document ainsi que leurs bonnes pratiques et études de cas et à les soumettre au secrétariat. | WP.30 | |
| 40 | Le Groupe de travail a décidé de fixer provisoirement sa 164 ^e session aux 10 (de 10 heures à 13 heures et de 15 heures à 18 heures) et 13 (après-midi) octobre 2023, ces dates pouvant être modifiées en raison de la crise de liquidités à laquelle l'ONU est confrontée. | | |
| 41 | Le Groupe de travail a pris note de l'observation de l'Union européenne concernant la durée des sessions et de celle de l'Ouzbékistan sur le format (les réunions consécutives), et a chargé le secrétariat de prendre les dispositions nécessaires pour y répondre, notamment s'agissant des horaires des différentes réunions et de l'allongement de la durée des sessions du WP.30. | Secrétariat | |

Annexe II

Déclarations concernant la Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR (Convention TIR de 1975)*

I. Déclaration de l'Union internationale des transports routiers au nom de l'association allemande Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik (BGL)

Chère Madame Rey-Bellet, chère Tatiana,

En l'absence de délégation allemande à cette réunion du WP.30, nous vous prions de bien vouloir lire la déclaration de la BGL ci-après.

En février 2021, le Comité de gestion TIR (AC.2) a été informé « *des faits nouveaux concernant la Banque de données internationale TIR (ITDB) ainsi que d'autres projets informatiques gérés par le secrétariat TIR.* ».

J'aimerais relater les échanges récents entre mon association et la Banque de données internationale TIR (ITBD) :

- En août 2022, nous avons constaté un changement dans le fonctionnement de l'ITDB, notamment s'agissant des notifications automatiques par courrier électronique reçues en réponse aux demandes de modification du statut des titulaires. Le contenu des courriers avait été modifié et les courriers étaient plus nombreux. Nous avons également constaté des problèmes informatiques lors de l'utilisation de l'ITDB : il arrivait fréquemment que l'application se ferme brusquement ou que l'écran se fige. Après réouverture de l'application, il était généralement difficile de savoir si une proposition avait été soumise avec succès ou non. Lorsque nous avons signalé ce problème à la CEE, il nous a été répondu que nos problèmes étaient dus à l'utilisation d'un mauvais navigateur, mais que la base de données elle-même n'était pas en cause,
- Il y a quelques semaines, les problèmes ont empiré lorsque nous avons notifié la fin d'activité d'un titulaire. Un message confirmant la bonne réception de notre notification s'est affiché sur l'écran. Peu de temps après nous avons reçu des messages électroniques du système nous informant :
 - a) Que le changement de statut du titulaire avait été enregistré et
 - b) Que notre proposition avait été approuvée par les autorités allemandes.

Toutefois, en ouvrant la base de données, nous nous sommes aperçus que le statut du titulaire n'avait pas changé et qu'il était toujours « agréé ». Nous l'avons signalé à la CEE qui nous a répondu que nous avions mal interprété les messages :

Il semble que lorsque nous recevons un courrier électronique nous informant que notre proposition a été approuvée, cela ne signifie pas en réalité que la proposition a été approuvée. Ce problème serait imputable à une erreur de traduction (les courriers que nous recevons sont en allemand). Nous avons proposé de vérifier les traductions et nous avons constaté que, même si elles n'étaient pas parfaites, elles étaient en tout cas correctes et que l'erreur semblait être due à la date à laquelle l'ITDB envoyait les courriers automatiques. Nous l'avons signalé à la CEE en lui communiquant tous les détails et en espérant que tout allait s'arranger ;

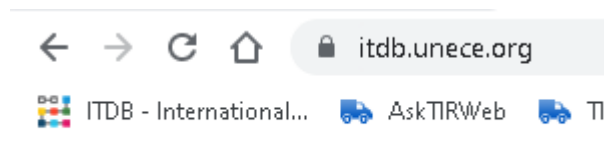
* L'annexe II contient le texte des déclarations tel que transmis au secrétariat.

- Quelques semaines plus tard, nous avons envoyé un lot de sept propositions de fin d'activité de titulaires, ce qui nous a donné l'occasion de vérifier à nouveau le fonctionnement du système. Il se trouve que les deux premières propositions, bien que rigoureusement identiques, ont donné lieu à la réception de courriers automatiques différents, envoyés à des dates différentes, ce que nous avons à nouveau signalé à la CEE. Nous avons été stupéfaits d'apprendre qu'aucune de nos sept propositions n'avait été enregistrée dans la base de données, malgré le fait que nous disposions de captures d'écran affichant un message indiquant que chacune des demandes avait été « soumise avec succès ».

Le lendemain, un collègue de la CEE s'est penché sur la question et a découvert que les propositions se trouvaient bel et bien dans le système et qu'elles avaient été dûment traitées et approuvées par les douanes allemandes. Cependant, le problème du comportement étrange des courriers automatiques n'est pas réglé pour autant. Nous avons accès uniquement à la partie réservée aux associations et nous espérons vraiment que les informations envoyées aux douanes et aux titulaires sont moins aléatoires.

Le propos n'est pas de se plaindre des fonctionnaires de la CEE, qui font certainement tout leur possible pour nous aider. **Je dois quand même souligner que l'application de base de l'ITDB, qui existe, sous une forme ou une autre, depuis 1999, continue de poser problème. Étant donné que cette application est désormais obligatoire et qu'elle va devenir un élément central du système eTIR, nous devons pouvoir compter sur son bon fonctionnement pour éviter que l'accès des titulaires ne soit bloqué à tort. C'est pourquoi nous demandons à la CEE de bien vouloir s'en assurer et de faire de cette tâche une priorité absolue, avant que des modules supplémentaires ne soient ajoutés.**

Et d'ailleurs, au moment même où j'écris ces mots (le 30.05.2023 au matin), toutes mes tentatives d'ouverture de l'ITDB se soldent par le message « Http/1.1 Service Unavailable »...



Http/1.1 Service Unavailable

Je souhaiterais également soulever une autre question :

Nous savons que la CEE prépare plusieurs extensions et nouveaux modules dans le cadre de l'ITDB (par exemple, des listes de bureaux de douane ainsi que des informations sur les timbres et les cachets) et en a déjà mis en service. En tant qu'association TIR, nous n'avons pas accès à ces extensions, mais nous pensons que la plupart d'entre elles font double emploi avec des informations déjà disponibles par ailleurs. Cette duplication a généralement pour effet que les informations sont incomplètes ou moins actualisées, ce qui peut entraîner le blocage d'un titulaire sans raison concrète.

Enfin, je voudrais évoquer les autres projets informatiques gérés par le secrétariat TIR, notamment l'application mobile eTIR Holder Portal :

- Cette application a été créée pour permettre au secteur privé d'accéder au système eTIR. Cependant, on ne trouve aucune des fonctionnalités du système dans sa version actuelle. Il est indiqué qu'elle donne aux titulaires *accès à des informations relatives au système eTIR, notamment le statut du titulaire de carnet TIR, les bureaux de douane et les coordonnées de l'association nationale*. Les titulaires peuvent déjà se procurer toutes ces informations par d'autres moyens ;
- L'application permet de créer un code QR afin d'identifier le titulaire, ce qui n'est pas du tout prévu par la Convention, mais qui pourrait inciter les agents des douanes à réclamer ce code, ce qui signifie que tous les conducteurs de véhicules effectuant un transport TIR doivent avoir installé l'application. Cela complique le transport au lieu de le faciliter ;

- Ayant participé à la traduction allemande du portail eTIR, j'imagine qu'il est prévu d'utiliser également cette application comme une sorte de « service de dépannage » permettant aux titulaires de contacter la CEE pour tout problème lié à un transport TIR afin d'obtenir de l'aide. Je voudrais souligner que des mécanismes équivalents de dépannage sont en service depuis des décennies et fonctionnent bien grâce aux chaînes de garantie TIR, qui font appel aux associations nationales TIR en cas de besoin. Nous ne comprenons pas pourquoi il faudrait reproduire ce mécanisme, qui donne satisfaction, et nous ne comprenons pas non plus comment un fonctionnaire de la CEE pourrait être en mesure de traiter ces demandes mieux que les organisations TIR nationales et internationales concernées, qui possèdent tous les contacts utiles, connaissent la législation et les pratiques nationales et qui sont également en mesure de communiquer avec les titulaires et les autorités dans leur propre langue ;
- La mise à jour de cette application peut nécessiter des ressources financières et humaines supplémentaires, ce qui pèserait sur les coûts du secrétariat TIR et aurait des incidences négatives sur les entreprises du secteur, qui ont déjà des difficultés à payer leur contribution.

Dans tous les cas évoqués ci-dessus, nous déplorons un comportement que nous jugeons préjudiciable :

- Les professionnels du secteur, c'est-à-dire la chaîne de garantie TIR, n'ont pas été consultés avant l'application du système ;
- Au contraire, les modifications, les nouveaux modules et les nouveautés apportées à l'ITDB ou à l'application eTIR Holder Portal, ont été élaborés sans la participation du secteur privé.

Nous estimons que pour éviter les problèmes décrits ci-dessus :

- **Les fonctionnalités à ajouter aux applications doivent être élaborées avec le secteur privé** avant leur mise sur le marché, afin de s'assurer qu'elles sont :
 - Utiles ;
 - Conformes à la pratique ;
 - Économiques ;
 - Et surtout, qu'elles ne génèrent pas de nouveaux problèmes au lieu de résoudre les problèmes existants.
- En outre, il faut définir une **procédure claire d'approbation en vue du lancement**. Il n'est pas acceptable que des fonctionnalités inutiles ou « plaisantes » soient financées par les titulaires de carnets TIR sans que les professionnels du secteur soient associés au processus décisionnel correspondant ;
- Et ce d'autant plus que la fonction essentielle de l'ITDB, à savoir la base de données des titulaires, laisse encore beaucoup à désirer !

Je vous remercie de votre attention et vous prie de bien vouloir inclure l'intégralité de ma déclaration dans le rapport du WP.30.

Merci beaucoup, Tatiana, de nous avoir invités à faire cette déclaration et d'avoir accepté de la lire.

Meilleures salutations

Bundesverband Güterkraftverkehr
Logistik und Entsorgung (BGL) E.V. i.V.
Ursula Nies

II. Déclaration de l'Union internationale des transports routiers au nom de l'Association des transporteurs routiers internationaux polonais (ZMPD)

Chère Tatiana,

La prochaine réunion du WP.30 se tenant un jour férié en Pologne, la ZMPD ne pourra pas y participer. Toutefois, nous vous remercions de bien vouloir communiquer la position de notre association aux participants du WP.30 :

Le secteur privé n'a cessé de se plaindre du montant élevé des sommes annuelles versées au budget du Secrétariat TIR/TIRExB, au moyen d'un prélèvement sur chaque carnet TIR.

En 2020, ce problème a également été soulevé dans le rapport du BSCI (Bureau des services de contrôle interne) qui a formulé une recommandation sur la viabilité du fonctionnement du secrétariat TIR.

En octobre 2021, ce problème a été soulevé à nouveau par plusieurs associations nationales. Il a ensuite été soumis à l'AC.2, qui a chargé le secrétariat TIR de commencer à réfléchir aux sources de financement supplémentaires qui pourraient permettre d'absorber les coûts du secrétariat TIR et de la TIRExB. Comme on peut le lire dans le rapport de cette réunion :

« 17. Au titre de ce point de l'ordre du jour, le Comité a exprimé ses préoccupations concernant la situation financière et le budget futurs de la TIRExB et du secrétariat TIR, sachant que le nombre de carnets TIR utilisés allait continuer de diminuer. Pour donner suite à une recommandation du BSCI sur la viabilité du fonctionnement du secrétariat TIR, le Comité a invité le secrétariat TIR à commencer à réfléchir aux sources de financement supplémentaires qui pourraient être envisagées pour alimenter le budget de la TIRExB et du secrétariat TIR, notamment en ayant à l'esprit que, bien que plusieurs tentatives aient été faites en ce sens, une contribution du budget ordinaire de l'ONU semblait peu probable. Au besoin, il conviendrait aussi de s'efforcer de modifier le Fonds d'affectation spéciale TIR de façon à rendre possible la réception de fonds affectés ou non affectés provenant de plusieurs donateurs en réduisant le plus possible les contraintes administratives. ».

En février 2023, trois associations nationales, grandes utilisatrices du système TIR, à savoir la Chambre de commerce, d'industrie, des mines et de l'agriculture d'Iran (ICCIMA), l'Association turkmène des transporteurs routiers internationaux (THADA) et l'Association des transporteurs routiers internationaux d'Ukraine (ASMAP UA), ont de nouveau évoqué la question à la session du WP.30. Une fois de plus, elle a été soumise à l'AC.2, qui a accepté la proposition du secrétariat TIR de faire appel à un juriste pour revoir le mécanisme de financement actuel. Comme on peut le lire dans le rapport de cette réunion :

« Comme première réponse à une demande formulée par plusieurs associations nationales à la 162^e session du WP.30 concernant les problèmes rencontrés par le secteur privé, qui devait désormais financer le fonctionnement de la TIRExB et du secrétariat TIR par prélèvement d'un montant par carnet TIR, le secrétariat a informé le Comité qu'il souhaitait également avoir recours aux services du juriste pour ajuster, en étroite consultation avec le Bureau exécutif de la CEE, les conditions d'application de l'actuel Accord CEE/IRU et proposer des solutions qui permettraient à la TIRExB et au secrétariat TIR de recevoir des fonds supplémentaires, parallèlement au mécanisme actuel de prélèvement d'un montant par carnet TIR. ».

Malgré tout le respect que nous avons pour le travail du secrétariat TIR, les problèmes rencontrés par les professionnels du secteur n'ont pas été dûment pris en compte. Un mandat a été donné en 2021, mais rien n'a été fait. Le Secrétariat TIR propose maintenant de faire appel à un juriste pour revoir l'accord entre la CEE et l'IRU, lequel soumettra une proposition en octobre 2023. C'est à dire que le secteur privé a dû attendre deux ans pour que cette question importante soit traitée et devra peut-être attendre encore plus longtemps dans la mesure où la proposition du juriste ne sera peut-être pas approuvée par l'AC.2 à sa session d'octobre 2023. En outre, c'est à nouveau le secteur privé qui devra payer les honoraires de ce professionnel, si nous avons bien compris.

Les associations font beaucoup d'efforts pour verser un salaire à leurs employés, pour aider les transporteurs et assurer la survie du système TIR. Il est évident pour nous tous que le système TIR est en perte de vitesse et que nous faisons face à la plus grande crise que nous ayons jamais connue. Rien qu'en Pologne, qui était jusqu'à présent le plus grand utilisateur du système TIR dans l'Union européenne, nous constatons une baisse des ventes de carnets TIR : 55 981 carnets ont été délivrés en 2021, 16 992 en 2022 et seulement 5 000 jusqu'à présent en 2023. Cela montre clairement que d'autres systèmes de transit sont en train de le remplacer.

Si le secteur privé ne travaille pas en étroite collaboration avec le secteur public, le système TIR va tout simplement disparaître. Pourquoi les transporteurs devraient-ils continuer à utiliser ce système alors qu'il existe d'autres systèmes plus avantageux ? Le fonctionnement du secrétariat TIR et de la TIRExB ne peut pas continuer d'être financé uniquement par les transporteurs et le montant des prélèvements ne doit pas non plus augmenter. Ce serait condamner le système TIR. Je pense que les autres associations partagent mon point de vue.

Mesdames et Messieurs, la viabilité du système TIR est vraiment une question importante qu'il faut prendre au sérieux et qui, comme je l'ai dit, a même été évoquée dans le rapport du BSCI. Par conséquent, je vous demande de bien vouloir inclure ma déclaration complète dans le rapport du WP.30 et de la soumettre à la session d'octobre de l'AC.2 afin qu'elle soit analysée conjointement avec les propositions du juriste. J'en communiquerai un exemplaire au secrétariat TIR.

Joanna Popiolek
Directrice adjointe
Département des transports

III. Déclaration de la représentante de la Chambre de commerce, d'industrie, des mines et de l'agriculture d'Iran (ICCIMA)

Bonjour à tous et à toutes.

Je m'appelle Zahra Jalil Zadeh Mohammadi et je suis experte principale en études internationales, transport et logistique à la Chambre de commerce, d'industrie, des mines et de l'agriculture d'Iran, l'association nationale TIR en Iran.

Chers Membres,

Je voudrais m'associer aux déclarations lues au nom de mes collègues et aborder un autre aspect important, qui doit être pris en considération.

Dans le contexte actuel de l'économie mondiale, chaque centime compte pour nos membres, car leur activité est très peu rentable. Même une augmentation d'un dollar risque de mettre une entreprise en péril.

Afin de soutenir les entreprises du secteur, l'ICCIMA n'a pas répercuté l'augmentation des coûts sur les transporteurs. Cela signifie que c'est elle qui a pris et continue à prendre en charge ces frais. Il faut préciser que l'ICCIMA est l'association TIR qui émet le plus de carnets et donc celle qui fournit la contribution la plus élevée au budget du secrétariat TIR. Je regrette de le formuler ainsi, mais nous aimerions savoir combien de temps encore nous, en Iran, sommes censés payer les salaires de Genève ? Ce mécanisme de financement ne peut être maintenu en l'état. Outre le coût élevé qu'il représente pour nous et pour nos titulaires, il entrave nos efforts de promotion du système TIR. Sans l'appui du secteur public, y compris du secrétariat TIR, nous ne pourrions pas survivre. C'est peut-être aussi le cas pour d'autres associations nationales. Face à une telle situation, le système pourrait être moins utilisé ou cesser d'être utilisé dans plusieurs pays.

Comme l'ont justement souligné mes collègues, cette question dépasse le seul secteur privé. La situation pourrait avoir un effet domino qui finirait par rejaillir sur le secrétariat TIR car si le système TIR est démantelé, le secrétariat disparaîtra. Je vous demande également de bien vouloir inclure l'intégralité de ma déclaration dans le rapport du WP30 et de la soumettre à la session d'octobre de l'AC2 afin qu'elle soit analysée conjointement avec la question à l'ordre du jour, c'est à dire l'engagement d'un expert qui proposerait des solutions pour supporter les coûts de la TIREXB et du secrétariat TIR, comme cela a été décidé à la session de l'AC2 en octobre 2022.

Je vous remercie de votre attention et de l'occasion qui m'a été donnée de m'exprimer sur cette question importante.

IV. Déclaration lue par le représentant de la République de Moldova au nom de l'Association internationale des transporteurs routiers de Moldova

1. Nous nous associons aux déclarations des collègues qui nous ont précédés. Face à la crise politique et économique actuelle, nos transporteurs luttent pour leur survie et pour continuer à utiliser le système TIR. Ce n'est que si le système TIR est avantageux financièrement que nous parviendrons à arrêter la baisse des ventes de carnets TIR. À cette fin, il faut réduire tous les coûts connexes.

2. Avec tout le respect que je dois à mes collègues, je crains que leurs déclarations aient été mal interprétées. Personne ne remet en cause l'utilité du secrétariat TIR. Il s'agit de trouver d'autres sources de financement pour réduire le coût des carnets TIR. Le prix est le critère principal qui pousse les transporteurs à choisir un système de garantie plutôt qu'un autre, et tous les frais qui s'ajoutent au prix du carnet TIR représentent une charge très importante pour eux.

Annexe III

[Original: anglais et russe]

Déclaration de la République du Bélarus*

Nous aimerions attirer l'attention du Groupe de travail sur le fait que le transport international de marchandises entre les pays d'Europe et d'Asie est perturbé en raison de la décision des autorités polonaises de fermer plusieurs points de contrôle situés à la frontière avec le Bélarus.

Les marchandises transportées ne peuvent désormais franchir la frontière entre le Bélarus et la Pologne qu'à un seul point de contrôle, alors que la frontière s'étend sur près de 400 kilomètres. En outre, il n'y a plus qu'un seul point de passage ouvert pour les personnes. Quatre des six points de contrôle qui fonctionnaient auparavant ont été fermés par les autorités polonaises.

Ces décisions créent des embouteillages aux frontières. Les files d'attente de camions s'étendent souvent sur des dizaines de kilomètres, et le temps d'attente pour passer la frontière se compte en jours, voire en semaines. En conséquence, les utilisateurs finaux et les sociétés de transport des deux côtés de la frontière, y compris ceux d'Europe, en pâtissent.

Des mesures doivent être prises d'urgence face à la situation actuelle.

Nous exhortons nos collègues polonais à participer à un dialogue en vue de normaliser les relations économiques et le transport dans la région. La direction du Comité d'État des douanes de la République du Bélarus confirme qu'elle est prête à la tenue de pourparlers sur cette question.

* Dans les versions anglaise et russe du présent document, l'annexe III contient le texte tel que transmis au secrétariat.