



Commission économique pour l'Europe**Comité de gestion de la Convention TIR de 1975****Organe de mise en œuvre technique****Huitième session**

Genève, 4 juin 2024

Point 4 b) de l'ordre du jour provisoire

**Système international eTIR : Connexion des systèmes
douaniers nationaux au système international eTIR****Solution technique proposée par le secrétariat aux fins
de la mise en application de la procédure eTIR
dans l'Union européenne****Note du secrétariat****I. Contexte****A. Procédures de transit douanier actuellement utilisées
dans l'Union européenne**

1. À l'heure actuelle, sur le territoire douanier de l'union douanière de l'Union européenne (ci-après, l'Union ou l'UE), tous les transports TIR sont gérés par les autorités douanières des États membres de l'UE selon le régime TIR (papier) décrit dans le Manuel TIR ainsi que dans le manuel Transit (document TAXUD/A1/TRA/005/2020-1-FR de l'UE).
2. Il convient de noter qu'outre le régime TIR, tous les transports TIR doivent suivre les procédures et prescriptions énoncées dans le Code des douanes de l'Union (document 32022R2399 de l'UE).
3. Malgré l'entrée en vigueur de l'annexe 11 de la Convention TIR le 25 mai 2021, sous réserve d'une période de douze mois suivant la date de communication aux Parties contractantes par le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, les États membres de l'union douanière de l'UE n'ont pas encore mis la procédure eTIR en application.

B. Validation de principe (2021)

4. Entre juin 2020 et juin 2021, le secrétariat et la Direction générale de la fiscalité et de l'union douanière (DGTAXUD) ont œuvré ensemble à la mise au point d'une validation de principe visant à confirmer que le nouveau système de transit informatisé (NSTI) des douanes de l'UE était compatible avec les spécifications eTIR et, partant, à l'inventaire des modifications qu'il pourrait convenir d'apporter auxdites spécifications aux fins de la connexion du NSTI au système international eTIR.



5. Dans le cadre de la validation de principe, des scénarios complexes représentant les cas d'utilisation les plus pertinents et les plus problématiques ont été définis par les deux équipes et ont fait l'objet d'études étayées par des données. Tous ces scénarios ont été décrits en détail dans le document intitulé « Proof of Concept – NCTS – eTIR interconnection », communiqué aux États membres de l'Union européenne en tant que dossier de décision à prendre en compte dans une phase ultérieure de la mise en service du NSTI.

6. En juin 2021, l'évaluation menée aux fins de la validation de principe a conduit à la conclusion selon laquelle l'interconnexion du NSTI avec le système international eTIR serait un défi sur le plan technique, du fait de la nécessité de convertir les messages eTIR en messages NSTI et inversement, et exigerait également d'adapter les spécifications du NSTI et, éventuellement, la version suivante des spécifications eTIR. Cette solution présentait toutefois plusieurs avantages :

a) Toutes les parties prenantes de l'Union européenne pourraient continuer d'utiliser le même système informatique, ce qui faciliterait l'authentification des titulaires, les scénarios opérationnels et l'échange de messages entre les opérateurs et les services douaniers ;

b) Une grande partie des messages NSTI pouvaient être convertis de façon à pouvoir être utilisés par le système international eTIR et, à l'inverse, les spécifications eTIR pouvaient être ajustées pour faciliter le dialogue avec le NSTI ;

c) Le coût serait moindre pour les Parties contractantes membres de l'UE puisque cette solution s'appuierait sur un système bien connu, le NSTI, dont les spécifications sont élaborées au niveau central par la Commission, ce qui éviterait à chaque État membre de l'UE de devoir mettre au point un nouveau système ad hoc ;

d) L'utilisation du NSTI permettrait aux opérateurs économiques de continuer à se servir des interfaces qu'ils utilisent déjà pour le régime TIR (comme l'application de prédéclaration TIR-EPD ou toute autre solution d'échange de données informatisé) et, ainsi, d'envoyer les données TIR en même temps que les données relatives à la sûreté et à la sécurité, ce qui faciliterait le franchissement des frontières ;

e) Ainsi, l'utilisation du NSTI permettrait de mettre en application plus rapidement la procédure eTIR dans les États membres de l'UE, par rapport à la mise au point d'une nouvelle application créée de toutes pièces ;

f) De manière générale, il ressortait de la validation de principe que, même s'il existait des divergences entre les spécifications du NSTI et celles du système eTIR, ces différences pouvaient être comblées à condition que les deux parties s'y attellent.

C. Exigences des États membres de l'Union européenne concernant le système TIR et le système eTIR

7. À la troisième session de l'Organe de mise en œuvre technique (TIB), l'Union européenne a présenté le document ECE/TRANS/WP.30/AC.2/TIB/2022/19, contenant des propositions d'amendements transmises au nom de ses États membres et destinées à assurer la compatibilité du NSTI avec les spécifications eTIR.

8. Le TIB a accepté la proposition visant à rendre facultative la date d'émission du document joint dans tous les messages où elle apparaît (c'est-à-dire les messages E6, E9, E11, I6, I7 et I15), et a chargé le secrétariat, en collaboration avec l'UE, de présenter à l'une de ses sessions suivantes une proposition détaillée sur l'inclusion de l'expéditeur (et éventuellement du destinataire) au niveau « Envoi ». La proposition établie, acceptée par le TIB à sa quatrième session, figure dans le document ECE/TRANS/WP.30/AC.2/TIB/2024/8, qui regroupe les propositions d'amendements aux spécifications eTIR acceptées par le TIB. Il est envisagé d'apporter les modifications correspondant aux deux propositions susmentionnées dans le cadre de la version 4.4 des spécifications eTIR.

9. Outre ces propositions d'amendements aux spécifications eTIR, l'union douanière de l'UE applique le régime TIR suivant des modalités particulières qui doivent être vues comme

des prescriptions dans le contexte de la procédure eTIR et des spécifications eTIR, notamment les suivantes :

- a) Aux fins d'un transit TIR, le territoire douanier de l'Union est considéré comme un territoire unique ;
- b) Il découle de l'alinéa précédent que toutes les opérations TIR doivent être lancées dans le bureau de douane de départ correspondant au point d'entrée sur le territoire douanier de l'UE et achevées dans le bureau de douane de destination correspondant au point de sortie, indépendamment des frontières internes éventuellement franchies ;
- c) Un numéro de référence maître (MRN) doit être attribué à chaque opération TIR ;
- d) Si le titulaire du carnet TIR en fait la demande, le bureau de douane de départ lui remet un document d'accompagnement transit ou un document d'accompagnement transit/sécurité ;
- e) Le bureau de douane de départ (d'entrée) doit émettre une notification à l'intention du bureau de douane de destination (de sortie), voire de chargement ou déchargement intermédiaire.

10. Par ailleurs, le nombre de transports TIR a fortement diminué et poursuit son déclin dans l'Union européenne, où le régime TIR était pourtant très utilisé par le passé. Au vu, d'une part, de l'intérêt limité que présentait le système eTIR pour un petit nombre de transports TIR réalisés et, d'autre part, des efforts importants mobilisés aux fins du développement du NSTI, la mise en application de la procédure eTIR dans le cadre du NSTI a été reportée, passant de la phase 5 à la phase du programme de travail relatif au NSTI (date de début prévisionnelle : deuxième trimestre de 2025).

11. Compte tenu de ce report et du long délai qui sera sans doute nécessaire à l'établissement de la connexion entre le NSTI et le système international eTIR, on estime que les États membres de l'Union européenne ne pourront pas avoir recours à la procédure eTIR avant 2028, et ce, sous certaines conditions, l'une des principales conditions étant que les volumes de carnets TIR à ce moment-là justifient les moyens nécessaires à une telle entreprise (ressources, temps, budget).

12. Conscient que l'avenir et la pérennité du système eTIR sont étroitement liés à la possibilité, pour les États membres de l'UE, de se servir de la procédure eTIR dans les meilleurs délais, le secrétariat TIR propose donc, dans le présent document, une nouvelle approche/solution technique destinée à la mise en application de cette procédure dans l'union douanière de l'UE. Cette solution permettrait, à court terme, aux autorités douanières de l'UE d'effectuer les formalités liées à la procédure eTIR requises, en étant connectées au système international eTIR, sans devoir solliciter les équipes informatiques de l'UE et de ses États membres aux fins du développement du NSTI (ou presque).

II. Nouvelle solution proposée : architecture

A. Note de cadrage : analyse des prescriptions

13. Sur la base des connaissances actuelles relatives aux prescriptions de l'union douanière de l'UE et aux spécifications eTIR, le secrétariat souhaite proposer une solution technique spéciale inspirée de l'application nationale eTIR, pour examen par l'UE (et ses États membres). Cette solution, ci-après désignée sous l'appellation « eTIR pour l'UE », permettrait aux agents des douanes des États membres de l'UE d'accéder à une plateforme en ligne commune depuis laquelle ils pourraient effectuer les formalités liées à la procédure eTIR, adaptée aux besoins propres à l'union douanière de l'UE décrits dans le Code des douanes de l'Union, au lieu de se servir du NSTI. Cette application Web serait complétée par une API permettant un échange de données direct entre l'eTIR pour l'UE et les systèmes douaniers nationaux des États membres de l'UE, voire le NSTI. La solution proposée serait conforme à la dernière version approuvée des spécifications eTIR et satisferait aux tests de conformité eTIR.

14. Pour satisfaire aux principales exigences des douanes de l'UE telles qu'on les a mentionnées ci-avant, l'eTIR pour l'UE présenterait les fonctionnalités suivantes :

a) Du fait de l'unicité du territoire douanier de l'UE, une seule version de l'eTIR pour l'UE serait déployée et serait communément utilisée par toutes les douanes des États membres de l'UE, ce qui faciliterait l'échange de données et permettrait d'assurer la transparence des transports TIR traversant l'UE ;

b) Le territoire de l'UE (ainsi que tous les bureaux de douane de ses États membres) serait considéré comme un unique territoire douanier au titre de la solution technique. De ce fait, toutes les opérations TIR seraient envisagées au niveau du territoire de l'UE, de sorte que les opérations TIR pourraient débuter dans le bureau de douane d'un État membre de l'UE et s'achever dans le bureau de douane d'un autre État membre de l'UE. À noter que pour l'apurement, la procédure eTIR prévoit une seule restriction : il faut que cette étape soit réalisée par un bureau de douane du même territoire douanier (bureau où l'opération a été lancée, bureau où elle a été achevée ou autre bureau) ;

c) Dans les spécifications eTIR, le champ « Numéro enregistrement » permet déjà au bureau de douane qui lance l'opération TIR d'attribuer un « identifiant unique sous lequel l'opération TIR est enregistrée à l'échelle nationale ». C'est dans ce champ qu'il faudra saisir le numéro de référence maître (MRN). Une fois l'algorithme transmis au secrétariat, l'application nationale eTIR pourra générer le MRN nécessaire aux messages I9 (Lancer l'opération TIR) et I16 (Confirmation de la notification aux services douaniers) ;

d) Une autre fonctionnalité permettrait à l'agent des douanes de produire un document d'accompagnement transit au format PDF à transmettre au titulaire du carnet TIR (par courrier électronique ou par remise en mains propres d'une version imprimée), où figurerait le MRN utile pour toute autre procédure douanière intra-UE à effectuer ;

e) Par défaut, dans le cadre de l'eTIR pour l'UE, tous les agents des douanes auraient accès en lecture aux données qui concernent les transports TIR traversant le territoire douanier dont ils dépendent et pourraient voir les transports TIR entrants pour lesquels une opération aurait été lancée en direction de leur bureau de douane. Toutefois, une nouvelle fonctionnalité pourrait être ajoutée de sorte que le bureau de douane d'achèvement (de sortie/destination/chargement ou déchargement intermédiaire) reçoive une notification au lancement de l'opération TIR.

15. Outre les fonctionnalités susmentionnées, d'autres sont envisagées et proposées pour examen par l'union douanière de l'UE :

a) La mise en place d'un processus d'authentification des utilisateurs et de permission passant par un fournisseur européen/central ou par plusieurs fournisseurs nationaux (sur la base du protocole OAuth2). Sinon, par défaut, les utilisateurs des services douaniers s'authentifieraient par l'intermédiaire de comptes utilisateurs créés pour eux dans la Banque de données internationale TIR (ITDB) ;

b) Amélioration de la granularité du système d'accès, censée permettre de mieux contrôler ce que voient et font les utilisateurs ;

c) Mise en place d'une API de données à des fins d'analyse des risques avec visualisation dans l'eTIR pour l'UE, permettant aux systèmes douaniers nationaux d'« enrichir » les données relatives aux opérations TIR avec des résultats d'analyse de risques qui pourraient être affichés dans l'interface utilisateurs de sorte à pouvoir être utilisés par les agents des douanes. Il convient de noter que, si les États membres de l'Union européenne le souhaitent, d'autres « informations supplémentaires » pourraient venir s'ajouter aux données à la disposition des agents des douanes dans l'eTIR pour l'UE aux fins de la conformité avec d'autres procédures prévues par le Code des douanes de l'Union ;

d) Amélioration de l'interface utilisateur destinée à mettre en évidence la bonne catégorisation et tous les documents joints dans les types qui constituent une preuve du statut douanier pour faciliter la prise en compte par les agents des douanes des États membres de l'Union européenne ;

e) Amélioration de l'interface utilisateur permettant que les agents des douanes soient informés du lancement d'une opération TIR quand la date et l'heure d'achèvement limites définies pour l'opération sont dépassées ;

f) Amélioration de l'application visant à l'invalidation automatique des renseignements anticipés TIR/renseignements anticipés rectifiés envoyés (mais pas utilisés aux fins de la déclaration) après une période donnée (trente jours pour l'UE), les spécifications eTIR ne prévoyant pas une telle restriction ;

g) Mise en place d'un répertoire de données supplémentaire pour l'UE permettant aux opérateurs économiques (titulaires) d'enregistrer des données supplémentaires propres à l'UE et aux agents des douanes de l'UE d'enregistrer des renseignements ou documents supplémentaires, en plus de la déclaration. La forme que prendrait un tel mécanisme devrait être affinée une fois que des échanges avec l'équipe de l'union douanière de l'UE auraient eu lieu.

16. Le secrétariat prévoit que des fonctionnalités supplémentaires pourraient être nécessaires afin de permettre à l'eTIR pour l'UE de remplacer le NSTI à l'appui de la procédure eTIR pour les agents des douanes des États membres de l'Union européenne. Il faudrait organiser d'autres réunions techniques avec l'équipe de l'union douanière de l'UE, y compris, au besoin, avec des experts des États membres, en vue de répertorier ces fonctionnalités et de les évaluer.

B. Architecture de haut niveau

17. La solution eTIR pour l'UE proposée est une plateforme Web composée de deux interfaces utilisateur/applications Web côté client (frontend) et d'une application côté serveur (backend)/API (en plus de la base de données correspondante) :

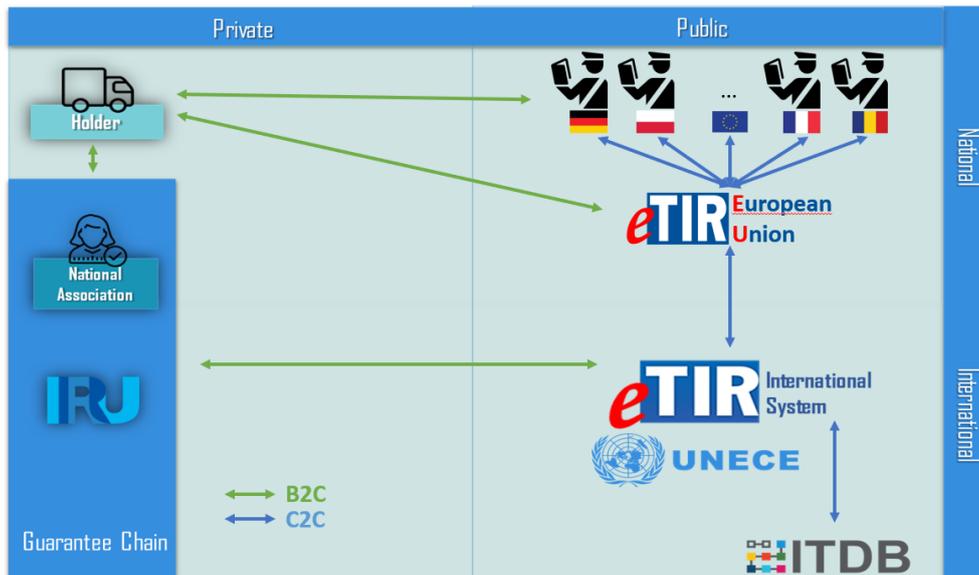
a) L'application (principale) des agents des douanes, à laquelle ils peuvent accéder à partir d'un navigateur pour effectuer les formalités liées à la procédure eTIR applicables aux transports TIR passant par le bureau de douane qui les concerne. Cette application s'appuie sur l'application côté serveur décrite à l'alinéa c) ;

b) L'application administrative, également disponible depuis un navigateur et permettant aux administrateurs de gérer les fonctionnalités essentielles de l'application ainsi que les accès accordés aux utilisateurs. Cette application s'appuie sur l'application côté serveur décrite à l'alinéa c) ;

c) L'application côté serveur/API, accessible depuis une API sécurisée fondée sur le format JSON et le protocole XML SOAP (pour les messages eTIR E9, E11 et I15 entrants), interfacée par défaut avec le système international eTIR et avec l'ITDB et pouvant également être interfacée avec les applications douanières nationales ou régionales ainsi qu'avec les mécanismes ou plateformes de déclaration au niveau national.

18. La figure ci-dessous donne un aperçu général de l'application et de ses interactions avec les autres parties prenantes TIR et applications.

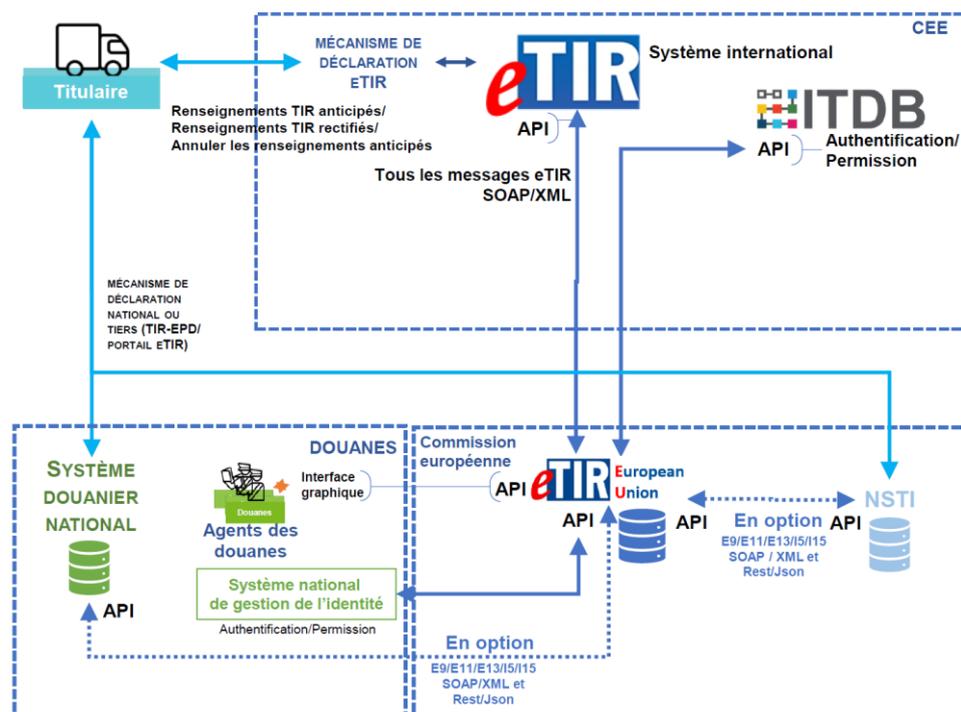
Figure I
Aperçu général de l'application eTIR pour l'UE



19. La solution technique proposée permettrait l'envoi et la réception de tous les messages eTIR. Elle serait disponible par défaut dans 9 langues mais serait développée pour prendre en charge les 24 langues officielles de l'UE. Elle serait pleinement compatible avec le système international eTIR, l'ITDB, l'application TIR-EPD et éventuellement les systèmes douaniers nationaux/régionaux.

20. Il est proposé que la solution technique soit hébergée dans les centres de données de l'UE déjà utilisés pour d'autres applications centrales/régionales, comme le NSTI, et qu'elle soit mise à la disposition des systèmes douaniers nationaux ainsi que des agents de douanes des États membres de l'UE selon les modalités décrites dans la figure ci-dessous.

Figure II
Proposition relative à l'hébergement de l'eTIR pour l'UE



21. Le secrétariat TIR, qui relève de la CEE, assurerait l'installation et la configuration de la solution technique sur les serveurs de l'union douanière de l'UE. En outre, une formation serait dispensée aux équipes informatiques chargées des aspects opérationnels et des aspects administratifs (en plus de la formation à l'intention des agents des douanes principaux) aux fins du transfert des responsabilités relatives à l'assistance liée aux applications. À l'issue d'une période pendant laquelle la solution technique serait suivie de très près (avec l'aide du secrétariat), dont la durée reste à convenir, l'équipe informatique de l'UE se chargerait d'assurer l'assistance et d'effectuer la maintenance de la solution (rien n'empêcherait toutefois la conclusion d'un accord avec la CEE aux fins de la prestation de services de maintenance complémentaires).

22. Les droits de propriété intellectuelle et le code de la solution technique seraient transférés à la Commission européenne dans le cadre d'un accord conclu entre les deux parties.

C. Description des processus

1. Réception et enregistrement des renseignements anticipés TIR/rectifiés

23. Dans l'eTIR pour l'UE, il serait possible de recevoir les renseignements anticipés TIR et les renseignements anticipés rectifiés (messages eTIR E9/E11) par l'intermédiaire :

a) Des systèmes nationaux ou régionaux de déclaration : le titulaire de carnet TIR communique les renseignements anticipés TIR/rectifiés en passant par les systèmes nationaux ou régionaux de déclaration gérés par l'UE ou ses États membres. Cette plateforme transmet les messages E9/E11 au système international eTIR (lequel les transfère à l'eTIR pour l'UE voire à un système douanier non rattaché à l'UE si le transport débute hors UE) ou directement à l'eTIR pour l'UE. La plateforme de la CEE destinée aux titulaires de carnets TIR communique les renseignements au système international eTIR, qui, à réception, les transfère au système douanier du territoire douanier de départ (eTIR pour l'UE). Cette possibilité doit être approfondie avec l'équipe de l'union douanière de l'UE et avec les États membres de l'Union européenne avant de pouvoir être offerte ;

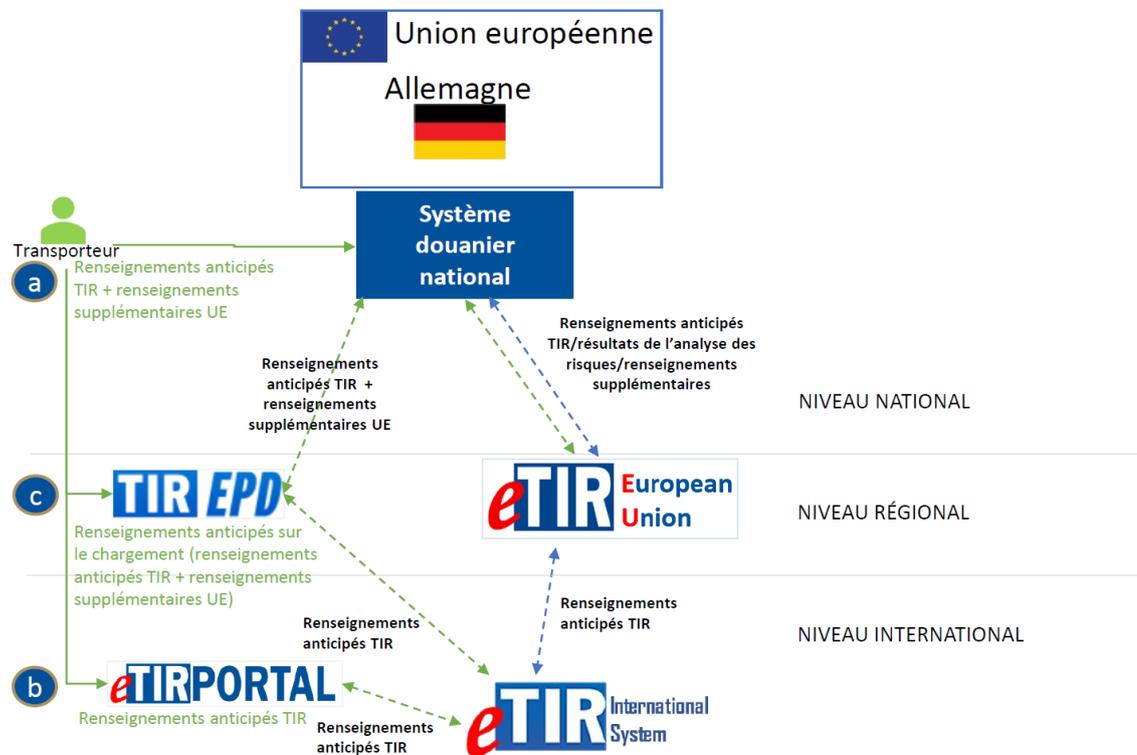
b) Portail eTIR : le titulaire de carnet TIR communique les renseignements anticipés TIR/rectifiés par l'intermédiaire de la plateforme de la CEE destinée aux titulaires de carnets TIR, laquelle communique les renseignements au système international eTIR, qui, à réception des messages E9/E11, les transfère au système douanier du territoire douanier de départ (eTIR pour l'UE) ;

c) Application TIR-EPD ou autres solutions proposées par des tiers : le titulaire de carnet TIR communique les renseignements anticipés TIR/rectifiés par l'intermédiaire de l'application TIR-EPD de l'IRU, laquelle les transmet à son tour au système douanier de l'UE (à ce jour, les renseignements transmis comprennent des renseignements supplémentaires, propres à l'UE et sortant du cadre des spécifications eTIR), d'une part, et au système international eTIR, d'autre part. À réception des messages E9/E11, le système international eTIR transfère les renseignements au système douanier du territoire douanier de départ (eTIR pour l'UE).

24. La figure ci-dessous résume les trois moyens susmentionnés.

Figure III

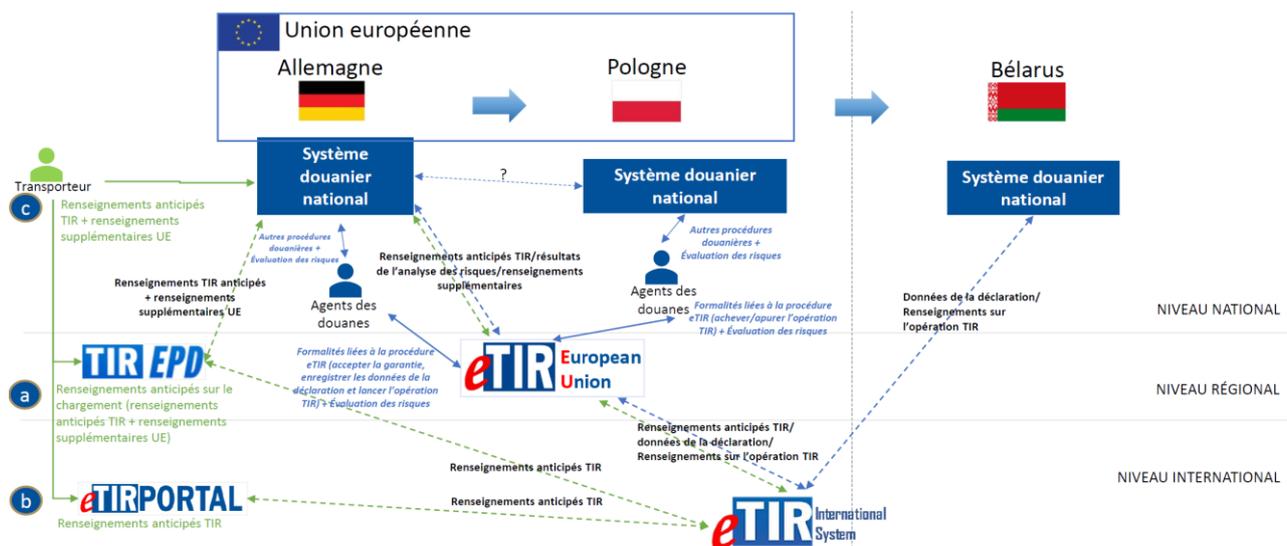
Moyens de réception des renseignements anticipés TIR dans l'eTIR pour l'UE



2. Exportation depuis le territoire douanier de l'UE au moyen de la procédure eTIR

25. Dans le cadre d'un transport TIR lancé dans un pays de l'UE pour s'achever hors du territoire douanier de l'UE, le titulaire de carnet TIR utilisera l'un des trois moyens susmentionnés pour communiquer les renseignements anticipés TIR, lesquels seront automatiquement transmis à l'eTIR pour l'UE. Il se présentera ensuite au bureau de douane de départ afin de permettre aux autorités douanières du pays de départ d'effectuer les formalités liées à la procédure eTIR (accepter la garantie, enregistrer les données de la déclaration et lancer l'opération TIR) à l'aide de l'application de l'eTIR pour l'UE. À un stade ultérieur, lorsque le titulaire présentera le transport TIR au bureau de douane de sortie avant de quitter le territoire de l'UE, les autorités douanières du pays de sortie effectueront les formalités liées à la procédure eTIR applicables (achever l'opération et éventuellement l'apurer) en utilisant la même application. La figure ci-dessous illustre le processus décrit.

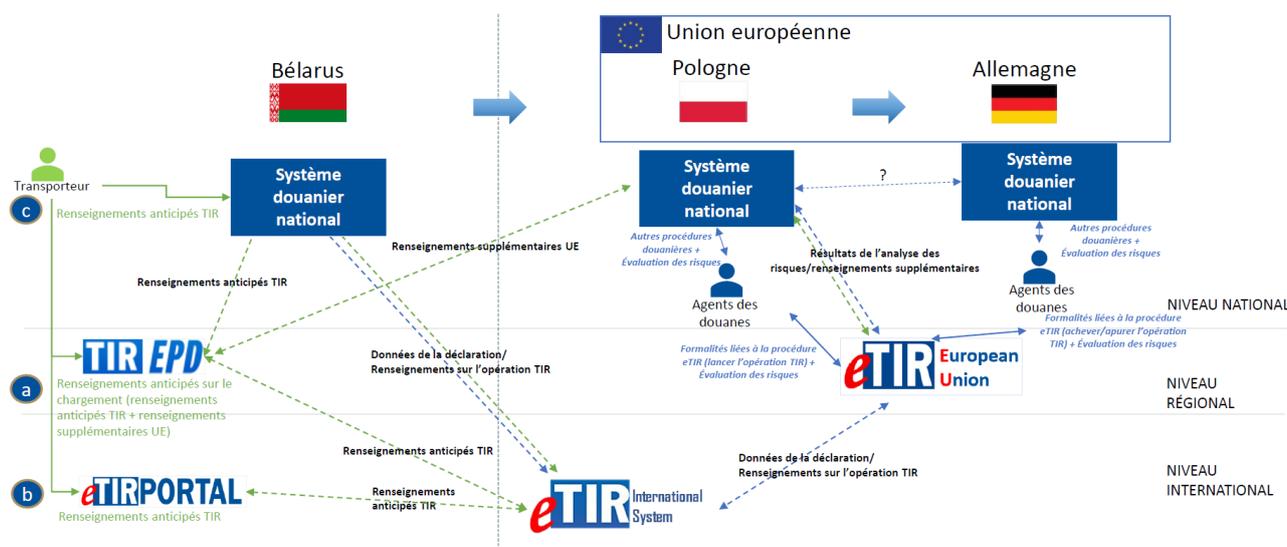
Figure IV
Exportation depuis le territoire douanier de l'UE au moyen de la procédure eTIR



3. Importation dans le territoire douanier de l'UE au moyen de la procédure eTIR

26. Dans le cadre d'un transport TIR lancé hors de l'UE pour s'achever dans un pays de l'UE, le titulaire de carnet TIR utilisera l'un des trois moyens susmentionnés pour communiquer les renseignements anticipés TIR et, une fois enregistrées, les données de la déclaration seront automatiquement transmises à l'eTIR pour l'UE. Au cours du transport, le titulaire se présentera au bureau de douane d'entrée (sur le territoire de l'UE) afin de permettre aux autorités douanières du pays d'entrée d'effectuer les formalités liées à la procédure eTIR requises (lancement de l'opération TIR) à l'aide de l'application de l'eTIR pour l'UE. À un stade ultérieur, lorsque le titulaire présentera le transport TIR au bureau de douane de destination avant le déchargement, les autorités douanières du pays de destination effectueront les formalités liées à la procédure eTIR applicables (achever l'opération et éventuellement l'apurer) en utilisant la même application. La figure ci-dessous illustre le processus décrit.

Figure V
Importation dans le territoire douanier de l'UE au moyen de la procédure eTIR

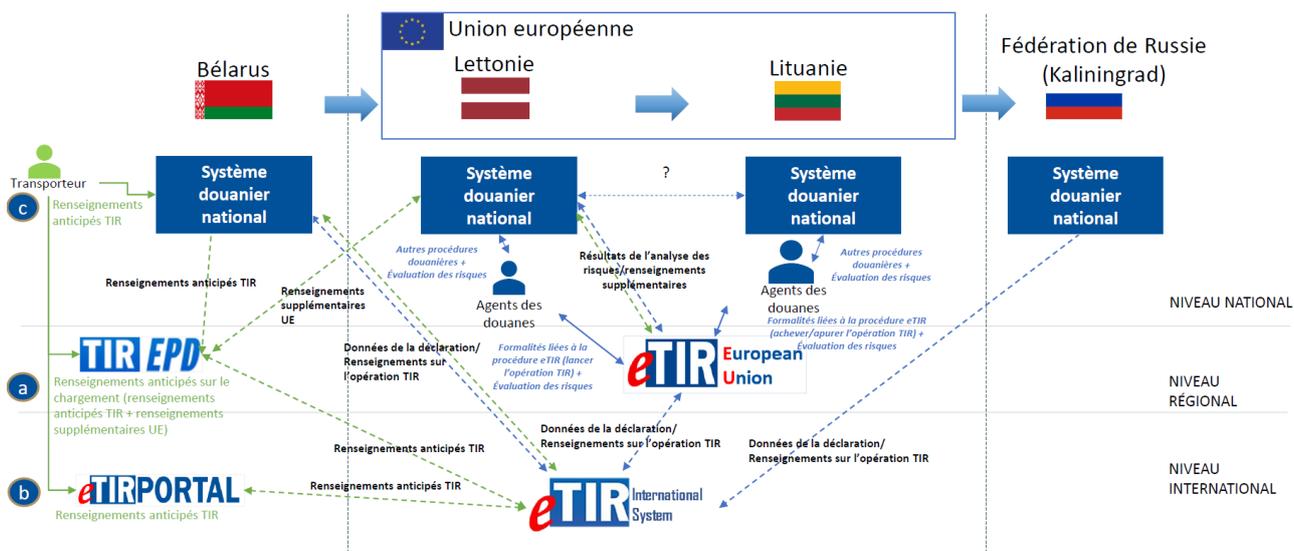


4. Transit par le territoire douanier de l'UE au moyen de la procédure eTIR

27. Dans le cadre d'un transport TIR qui est lancé et s'achève hors de l'UE mais transite par le territoire douanier de l'UE, le titulaire de carnet TIR utilisera l'un des trois moyens

susmentionnés pour communiquer les renseignements anticipés TIR et, une fois enregistrées, les données de la déclaration seront automatiquement transmises à l'eTIR pour l'UE. Au cours du transport, le titulaire se présentera au bureau de douane d'entrée (sur le territoire de l'UE) afin de permettre aux autorités douanières du pays d'entrée d'effectuer les formalités liées à la procédure eTIR requises (lancement de l'opération TIR) à l'aide de l'application de l'eTIR pour l'UE. À un stade ultérieur, lorsque le titulaire présentera le transport TIR au bureau de douane de sortie avant de quitter le territoire de l'UE, les autorités douanières du pays de sortie effectueront les formalités liées à la procédure eTIR applicables (achever l'opération et éventuellement l'apurer) en utilisant la même application. La figure ci-dessous illustre le processus décrit.

Figure VI
Transit par le territoire douanier de l'UE au moyen de la procédure eTIR



III. Prochaines étapes

A. Avantages que la solution proposée procurerait aux États membres de l'UE

28. Compte tenu de la position dans laquelle l'union douanière de l'UE se trouve actuellement en ce qui concerne l'eTIR ainsi que du calendrier correspondant au programme de travail relatif au NSTI, la nouvelle solution technique proposée présente les avantages suivants :

a) Son financement et son développement incomberaient uniquement au secrétariat TIR (CEE), de sorte qu'il s'agirait, pour l'union douanière de l'UE, d'un moyen économique et sans risque de mettre en application les dispositions de l'annexe 11 de la Convention TIR à court terme ;

b) Il est certain qu'elle sera conforme à la dernière version des spécifications eTIR et réussira les tests de conformité, de sorte qu'elle pourra être immédiatement opérationnelle et connectée au système international eTIR ;

c) Elle permettrait aux États membres de l'UE de commencer à appliquer la procédure eTIR et de dématérialiser les carnets TIR dans les mois à venir et non à la fin de 2025 (d'après les prévisions actuelles liées au calendrier de mise en œuvre de la phase 6 du NSTI), sans dépendre de l'entrée en vigueur de la version 4.4 des spécifications eTIR. En outre, elle leur donnerait la possibilité de prendre de l'avance sur toutes les activités liées à la gestion du changement (sur le plan du droit, de la procédure, de la communication et de la formation) et de bénéficier, dans ce cadre, de l'accompagnement de l'équipe du secrétariat TIR (CEE) ;

d) Le fait qu'elle n'ait pas d'incidence ou si peu sur le NSTI et, partant, n'expose la plateforme douanière de l'UE à aucun risque et n'entraîne aucun coût permet à l'équipe de l'union douanière de l'UE de prendre une décision éclairée concernant le début de la phase 6, à savoir confirmer l'établissement d'une connexion entre le NSTI et le système international eTIR (en ayant une meilleure idée des changements à apporter) ou continuer d'utiliser la solution à titre temporaire ou pour une période plus longue, voire à titre permanent ;

e) Pour les États membres de l'Union européenne, elle constituerait une première étape vers l'utilisation d'une plateforme en ligne unifiée/commune permettant d'effectuer les formalités douanières, laquelle serait peu risquée (au vu du volume actuel des transports TIR dans l'UE) et irait dans le sens de la réforme destinée à établir une base de données douanières à l'échelle de l'UE. En outre, les enseignements tirés de ce projet pourraient faciliter la mise au point de la base de données à l'avenir.

B. Calendrier de mise en œuvre

29. Sous réserve que le TIB et l'union douanière de l'UE donnent une suite favorable à la proposition, le calendrier ci-après est envisagé aux fins d'une mise en œuvre itérative de la solution technique :

a) PHASE 1 : mise en œuvre initiale et déploiement du produit minimum viable (échéance visée : quatrième trimestre de 2024)

- Une série de réunions et d'ateliers est organisée avec l'équipe de l'union douanière de l'UE pour permettre d'affiner la description de la solution technique et de procéder au recensement des autres fonctionnalités jugées indispensables. Les prescriptions essentielles correspondant au produit minimum viable pour les États membres de l'union douanière de l'UE sont arrêtées ;
- Le produit minimum viable est mis au point et testé ;
- Il est déployé dans les systèmes informatiques de l'UE. Les équipes informatiques et les agents des douanes principaux sont formés ;
- Des transports TIR expérimentaux sont organisés dans certains États membres de l'UE en collaboration avec des Parties contractantes (voisines) raccordées à l'eTIR ;
- La viabilité du produit minimum est évaluée, et des enseignements sont tirés de cette phase.

b) PHASE 2 : amélioration du produit et poursuite du déploiement (échéance visée : deuxième trimestre de 2025)

- La solution technique est réexaminée et l'évaluation du produit minimum viable fait ressortir les fonctionnalités indispensables manquantes ou les ajustements nécessaires. Les prescriptions que les États membres de l'union douanière de l'UE jugent indispensables et celles qui leur semblent souhaitables pour la prochaine version du produit sont définies ;
- La solution mise à jour est élaborée et testée ;
- Elle est déployée dans les systèmes informatiques de l'UE et, au besoin, des ajustements sont apportés à la formation dispensée aux équipes informatiques et agents des douanes principaux ;
- Des transports TIR supplémentaires sont organisés dans un plus grand nombre d'États membres de l'UE en collaboration avec des Parties contractantes (voisines) raccordées à l'eTIR ;
- Le produit amélioré est évalué, et des enseignements sont tirés de cette phase (un lancement en production peut être envisagé).

c) PHASE 3 : mise au point de la version définitive du produit et déploiement final (échéance visée : quatrième trimestre de 2025)

- La solution technique est réexaminée et l'évaluation du produit amélioré fait ressortir les fonctionnalités et ajustements souhaitables manquants. Les prescriptions que les États membres de l'union douanière de l'UE jugent souhaitables pour la version définitive du produit sont définies ;
- La solution mise à jour est élaborée et testée ;
- Elle est déployée dans les systèmes informatiques de l'UE et, au besoin, des ajustements sont apportés à la formation dispensée aux équipes informatiques et agents des douanes principaux ;
- Des transports TIR supplémentaires sont organisés dans tous les États membres de l'UE en collaboration avec des Parties contractantes (voisines) raccordées à l'eTIR ;
- Le produit définitif est évalué, et des enseignements sont tirés de cette phase (un lancement en production peut être envisagé).

30. Il convient de noter qu'au-delà de la phase 3 décrite ci-dessus, des phases supplémentaires peuvent être définies en accord avec l'union douanière de l'UE en fonction des prescriptions supplémentaires qui auront été répertoriées lors de la phase 1.
