



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 7 de l'ordre du jour provisoire

**Conventions douanières relatives à l'importation temporaire
des véhicules routiers privés (1954) et à l'importation temporaire
des véhicules routiers commerciaux (1956) :**

Questions relatives à l'application des Conventions

Rapport du groupe spécial informel d'experts de la dématérialisation des carnets de passages en douane sur les travaux de sa première session*

Table des matières

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
I. Participation	1-2	1
II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour)	3	2
III. État des Conventions (point 2 de l'ordre du jour)	4-12	2
IV. Situation actuelle des carnets de passages en douane (point 3 de l'ordre du jour)	13-15	3
V. Dématérialisation des carnets de passages en douane (point 4 de l'ordre du jour)	16	4
VI. Questions diverses (point 5 de l'ordre du jour)	17	5
VII. Prochaine session (point 6 de l'ordre du jour)	18	5

I. Participation

1. Le groupe spécial informel d'experts de la dématérialisation des carnets de passages en douane (CPD) (ci-après « le groupe d'experts ») a tenu sa première session le 14 décembre 2023 sous forme virtuelle.

2. Des experts des pays ci-après ont participé à la session : Albanie, Allemagne, Arabie saoudite, Arménie, Australie, Belgique, Brésil, Chypre, Danemark, Égypte, Fédération de Russie, Finlande, France, Inde, Iran (République islamique d'), Ouzbékistan, République de Moldova, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Slovaquie,

* Le présent document a été soumis en retard en raison de la transmission tardive de renseignements provenant d'autres sources.



Suède, Suisse, Tunisie, Türkiye et Ukraine. Des représentants des organisations ci-après y ont également participé : Commission de contrôle TIR (TIRExB), Australian Automobile Association, Automobile and Touring club of Egypt, Touring and Automobile Club of the Islamic Republic of Iran (TACI), Automóvel Club de Portugal, Association internationale des transporteurs routiers de Moldova (AITA), Saudi Automobile & Touring Association, Automobile Club de Suisse, Touring Club Suisse, Association turkmène des transporteurs routiers internationaux (THADA), Association des transporteurs routiers internationaux d'Ukraine (AsMAP UA), Emirates Motorsports Organization, CARS UK, Universal Risk Ltd, UDITIS SA, PZM Travel, Automobile Club du Luxembourg, 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)

3. Le groupe d'experts a adopté l'ordre du jour provisoire de sa session. Les experts ont demandé au secrétariat d'élaborer l'ordre du jour bien avant la session, dans le respect des normes de la Commission économique pour l'Europe (CEE) relatives aux ordres du jour et aux rapports de réunion, et de le proposer dans plusieurs langues. Le but est de faciliter les débats en permettant aux experts de se préparer adéquatement avant la session et en s'assurant de la présence des experts les plus au fait des questions examinées.

III. État des Conventions (point 2 de l'ordre du jour)

4. Le secrétariat a fourni des informations sur l'état des deux Conventions et sur leurs dispositions relatives aux propositions d'amendement.

5. La Convention douanière relative à l'importation temporaire des véhicules routiers privés (1954) compte 81 Parties contractantes, la dernière étant les Émirats arabes unis, qui l'ont ratifiée en 2007.

6. La procédure relative aux propositions d'amendement est visée à l'article 42 de la Convention : « Toute Partie contractante pourra proposer un ou plusieurs amendements à la présente Convention. Le texte de tout projet d'amendement sera communiqué au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, qui le transmettra à toutes les Parties contractantes. Tout projet d'amendement qui aura été transmis conformément au paragraphe précédent sera réputé accepté si aucune Partie contractante ne formule d'objection dans un délai de six mois à compter de la date à laquelle le Secrétaire général aura transmis le projet d'amendement. [...] Le Secrétaire général fera connaître le plus tôt possible à toutes les Parties contractantes si une objection a été formulée contre le projet d'amendement et, en l'absence d'objection, l'amendement entrera en vigueur pour toutes les Parties contractantes trois mois après l'expiration du délai de six mois visé au paragraphe précédent. ».

7. La Convention douanière relative à l'importation temporaire des véhicules routiers commerciaux (1956) compte 42 Parties contractantes, la dernière étant la République de Moldova, qui l'a ratifiée en 2013.

8. La procédure relative aux propositions d'amendement est visée à l'article 41 de la Convention : « Toute partie contractante pourra proposer un ou plusieurs amendements à la présente Convention. Le texte de tout projet d'amendement sera communiqué au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, qui le communiquera à toutes les Parties contractantes et le portera à la connaissance des autres pays visés au paragraphe 1 de l'article 33. Tout projet d'amendement qui aura été transmis conformément au paragraphe précédent sera réputé accepté si aucune Partie contractante ne formule d'objections dans un délai de six mois à compter de la date à laquelle le Secrétaire général aura transmis le projet d'amendement. [...] Le Secrétaire général adressera le plus tôt possible à toutes les Parties contractantes une notification pour leur faire savoir si une objection a été formulée contre le projet d'amendement. Si une objection a été formulée contre le projet d'amendement, l'amendement sera considéré comme n'ayant pas été accepté et sera sans aucun effet. En l'absence d'objection, l'amendement entrera en vigueur pour toutes les Parties contractantes trois mois après l'expiration du délai de six mois visé au paragraphe précédent. ».

9. Cette Convention comporte une disposition spécifique relative à ses annexes : « Indépendamment de la procédure d'amendement prévue aux paragraphes 1, 2 et 3 [de l'article 41], les annexes à la [présente] Convention peuvent être modifiées par accord entre les administrations compétentes de toutes les Parties contractantes. Le Secrétaire général fixera la date d'entrée en vigueur des nouveaux textes résultant de telles modifications. ».

10. Les deux Conventions font référence aux organisations d'intégration économique régionale. Pour les questions relevant de leur compétence, les organisations d'intégration économique régionale qui sont Parties contractantes à l'une ou l'autre des Conventions, exercent leur droit de formuler une objection. Quand tel est le cas, les États membres desdites organisations qui sont Parties contractantes à l'une ou l'autre des Conventions ne sont pas autorisés à exercer ce droit à titre individuel.

11. Au terme de leur débat, les experts ont décidé qu'en principe, les dispositions relatives à la dématérialisation des CPD devaient être élaborées sous forme de propositions d'amendement aux deux Conventions et présentées aux Parties contractantes pour examen et approbation puis, le cas échéant, soumises au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies qui les diffusera à l'ensemble des Parties contractantes. Ils ont décidé qu'ils devaient s'employer à déterminer si les propositions d'amendement devaient prendre la forme de nouvelles dispositions, de nouvelles annexes aux Conventions, de nouveaux protocoles ou d'une combinaison de ces possibilités.

12. Les experts ont demandé au secrétariat d'élaborer, pour la prochaine session, un document dans lequel seraient résumées les différentes possibilités de modifier les Conventions, assorti d'une liste des éventuels avantages et inconvénients de chacune d'entre elles.

IV. Situation actuelle des carnets de passages en douane (point 3 de l'ordre du jour)

13. Le secrétariat de la FIA a fourni de nombreuses informations sur l'historique du système de CPD, son évolution et sa situation actuelle. Créé par la FIA en 1911 et est entré en service en 1913, ce système permet l'importation temporaire de véhicules privés et commerciaux en franchise des droits et taxes à l'importation, sans prohibitions ni restrictions d'importation. S'agissant du système de CPD, les responsabilités de la FIA sont les suivantes :

- a) Délivrer les CPD ;
- b) Gérer le système de CPD et son fonctionnement ;
- c) Habilitier certains clubs et associations à délivrer des CPD et à émettre des garanties ;
- d) Établir les rôles et responsabilités de ces organisations sur le plan juridique ;
- e) Fournir des instructions claires concernant la gestion des CPD, notamment leur délivrance et leur bonne utilisation.

14. Les responsabilités des titulaires de CPD sont également des bien définies :

- a) L'équipement mentionné sur le CPD doit être présenté au moment de quitter le pays visité ;
- b) Le titulaire ne doit pas exercer d'activités de transport rémunéré avec son véhicule dans le pays importateur ;
- c) Le titulaire peut importer des véhicules à plusieurs reprises en présentant à chaque fois les documents et les registres douaniers appropriés ;
- d) Le titulaire peut demander que la validité d'un CPD soit prolongée avant son échéance, sauf impossibilité résultant d'un imprévu.

15. Le CPD est un livret de 5, 10, 15 ou 25 pages. Il est délivré en anglais et en français, ou, au Moyen-Orient, en anglais et en arabe. Il comprend un QR code lisible par un lecteur

ad hoc. Les informations relatives au véhicule doivent être copiées sur chaque page par le club ayant délivré le carnet et son titulaire doit utiliser une nouvelle page pour chaque nouveau pays visité. Chaque page est divisée en trois parties : la partie supérieure, qui sert de souche, est tamponnée une fois lors de l'entrée et une fois lors de la sortie, la partie centrale est détachée lors de la sortie et la partie basse est détachée et conservée par la douane lors de l'entrée dans un pays. Le nombre de CPD délivrés était de 55 000 en 2018 et devrait dépasser 120 000 en 2023.

V. Dématérialisation des carnets de passages en douane (point 4 de l'ordre du jour)

16. Le secrétariat de la FIA a présenté, lors d'un exposé, la procédure envisagée pour la dématérialisation des CPD et s'est engagé à transmettre le contenu de la présentation aux experts. Ceux-ci ont tenu un premier débat de nature générale sous forme de réflexion sur la manière dont la dématérialisation des CPD pourrait avoir lieu, sur les défis et les opportunités qui pourraient se présenter, et sur les domaines dans lesquels ils devraient concentrer leurs efforts. Ils ont proposé que les points ci-après fassent l'objet d'une analyse et de discussions plus approfondies :

a) Les travaux de dématérialisation des CPD représentent une excellente occasion de revitaliser les deux Conventions, de simplifier les procédures actuelles et d'améliorer ainsi leur transparence, leur sécurité, le flux de leurs informations et leur efficacité ;

b) Les travaux de dématérialisation devraient porter non seulement sur les données figurant dans les CPD au format papier, mais aussi sur les procédures décrites dans les Conventions, afin de simplifier et de renforcer leur sécurité et leur transparence ;

c) Les autorités douanières accueilleraient avec satisfaction la notification préalable et la soumission anticipée de données relatives aux CPD dans le cadre de la dématérialisation ;

d) L'introduction d'outils et de procédures de facilitation du passage des frontières combinés à des technologies de pointe telles que l'identification par radiofréquence devrait également faire partie des tâches à accomplir ;

e) La question du respect des prescriptions des législations nationales relatives à la protection des données et à la cybersécurité devrait être abordée ;

f) Les procédures de secours en cas de panne des systèmes ou d'absence de connexion devraient être abordées ;

g) Les procédures qui permettent de communiquer avec les titulaires pendant leur séjour dans le pays sans divulguer leurs données personnelles devraient être abordées ;

h) Le mécanisme de transition des CPD du format papier au format électronique devrait être établi et approuvé bien avant sa date de mise en œuvre ;

i) Les façons de réaliser cette transition devraient également être examinées et approuvées : il serait par exemple opportun de fixer une date à laquelle toutes les Parties contractantes passeront au format numérique ou d'établir une période de transition pendant laquelle les deux systèmes (papier et électronique) coexisteront et de laisser à chaque Partie contractante le soin de décider du moment où elle passera au tout numérique ;

j) Éventuellement, grâce à une aide appropriée de la part de la CEE, des projets pilotes axés sur la transition vers des procédures électroniques pourraient être mis en place ;

k) Les mesures déjà prises par le secrétariat de la FIA en matière de risque de fraude et de délivrance de « faux » CPD étaient pertinentes puisqu'elles ont permis de réduire ce risque. Il sera peut-être nécessaire de simplifier encore ces procédures, notamment en créant une banque de données internationale des titulaires de CPD ;

l) En général, les bonnes pratiques mises en place par d'autres initiatives devraient être suivies et les experts devraient baser leurs travaux sur ce qui existe au lieu de repartir de zéro ;

m) Des experts participant à d'autres initiatives ou travaux visant à dématérialiser des procédures visées par des Conventions devraient être invités à partager leur expérience et leurs bonnes pratiques avec le groupe d'experts ;

n) Des experts de l'Organisation mondiale des douanes devraient également être invités à participer aux sessions du groupe d'experts, afin de débattre de ses travaux et de déterminer s'ils auront un effet sur les dispositions de la Convention d'Istanbul concernant l'importation temporaire de véhicules privés et commerciaux.

VI. Questions diverses (point 5 de l'ordre du jour)

17. Les experts ont estimé qu'un groupe d'experts officiel devrait être créé sous les auspices du Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports (WP.30) et que des services de traduction des documents et d'interprétation dans les trois langues officielles de la CEE devraient être assurés pour les sessions de ce groupe. Les experts ont demandé au secrétariat de soumettre cette demande au WP.30 à sa prochaine session, afin que celui-ci l'examine, l'approuve, le cas échéant, et formule des orientations.

VII. Prochaine session (point 6 de l'ordre du jour)

18. Le groupe d'experts a demandé au secrétariat d'organiser sa prochaine session au début du mois d'avril et de veiller à ce que l'ordre du jour et le document demandé soient envoyés aux experts suffisamment à l'avance. Le secrétariat devrait prévenir au plus tôt les experts des dates de la prochaine session.
