



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/2008/13
10 décembre 2007

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Soixante-dixième session
Genève, 19-21 février 2008
Point 6 a) de l'ordre du jour provisoire

**MISE EN ŒUVRE DES PRIORITÉS DE LA RÉFORME DE LA CEE POUR UN
RENFORCEMENT DE CERTAINES ACTIVITÉS DU COMITÉ**

**Activités dans les domaines du franchissement des frontières
et de la facilitation du commerce**

Restrictions contingentes visant les permis de transport routier

Communication du Gouvernement turc

1. Les restrictions contingentes visant les permis de transport routier constituent un obstacle au libre-échange et au transport en transit sur le territoire de la CEE.
2. La Résolution d'ensemble de la CEE sur la facilitation des transports routiers internationaux (R.E.4) dispose clairement que:

«1.2.1.11 ... la liberté de transit devrait être garantie sur les grandes routes de trafic international (routes "E" en Europe et routes analogues sur les autres continents). Le transit ne devrait pas être interdit ou assujéti à des mesures telles que des droits de transit, taxes (hors droits d'usage et péages liés à l'utilisation des infrastructures de transport) ou être contingenté.».

3. En outre, l'Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce prévoit clairement la liberté de transit à l'article V «Liberté de transit», paragraphe 2:

«2. Il y aura liberté de transit à travers le territoire des parties contractantes pour le trafic en transit à destination ou en provenance du territoire d'autres parties contractantes empruntant les voies les plus commodes pour le transit international. Il ne sera fait aucune distinction fondée sur le pavillon des navires ou bateaux, le lieu d'origine, les points de départ, d'entrée, de sortie ou de destination ou sur des considérations relatives à la propriété des marchandises, des navires, bateaux, ou autres moyens de transport.»

4. Malheureusement, il est rare que ces prescriptions claires soient appliquées dans la pratique à l'heure actuelle, en particulier entre les pays non membres de l'Union européenne et les États membres de l'UE.

5. Les restrictions quantitatives imposées par certains pays ont une incidence négative considérable sur les frais de transport, qui constituent un élément important du coût des échanges commerciaux (importations ou exportations de produits), et se traduisent au final par:

a) Des hausses sensibles du coût des échanges, qui se répercutent sur les prix du marché des produits;

b) Une perte de compétitivité des économies des pays ne faisant pas partie de l'UE;

c) Un manque à gagner pour les consommateurs;

d) Des retards inutiles de livraison entraînant une baisse de la satisfaction des clients.

6. Ces restrictions de transit arbitraires, qui agissent comme des obstacles au commerce, sont contraires à l'article V du GATT et limitent les effets bénéfiques de la libéralisation du commerce réalisée par le système de l'OMC.

7. On peut résoudre ce problème par deux moyens: la suppression des restrictions frappant le transport routier en transit et la suppression des autres obstacles, tels que les attentes inutiles aux frontières et l'imposition de droits et redevances déraisonnables, ce qui devrait être l'objectif principal de la facilitation du commerce et des transports aujourd'hui.

8. De plus, les accords bilatéraux actuels sur le transport routier sont souvent opaques, discriminatoires et déterminés par la politique des puissances économiques. La CEE devrait promouvoir et adopter une solution multilatérale prévoyant l'application normalisée, transparente et prévisible du régime de transit, selon les normes définies par l'OMC et d'autres instruments internationaux, notamment la suppression de toutes les restrictions quantitatives et des autres obstacles qui violent les dispositions de l'article V du GATT.
