

Distr. General
16 October 2015

Original: français

Economic Commission for Europe

Inland Transport Committee

Working Party on Road Transport

110th session

Geneva, 26-28 October 2015

Item 7 (d) of the provisional agenda

Facilitation of international road transport

The relationship between the origin of goods and transport operations

Facilitation of international road transport

Submitted by Poland

This document, prepared by the Ministry of Infrastructure and Development of the Republic of Poland, provides an update on Informal document No. 4 (2014) which had described the issue of control of bilateral transport operations of goods by authorities of some countries outside the EU that, in the opinion of the Polish delegation, incorrectly classify these transport operations as third-country transport.

Analyse des questions de transport et de passage frontalier liés aux rapports entre l'origine des marchandises, les contrôles aux frontières et les permis de transport routier

I. Le problème

1. Les opérateurs polonais transportent souvent des produits de la Pologne vers le territoire de pays tiers, de sorte que

- ces produits (les produits transportés) ont été fabriqués dans un pays tiers (qui est le pays d'origine physique ou commerciale des produits) et expédiés vers la Pologne à des fins logistiques, ou fabriqués en Pologne, mais contrôlée par des entreprises établies dans des pays tiers, à des fins commerciales et logistiques

et

- les transporteurs polonais reprennent ces produits en Pologne afin de les transporter par voie routière vers leur destination dans un pays en dehors de l'UE.

2. Les opérateurs routiers polonais ayant l'intention d'entrer sur le territoire d'un pays en dehors de l'UE afin de livrer les marchandises transportées à l'endroit de leur déchargement détiennent un permis bilatéral (« universel ») de transport couvrant une opération de transport entre la Pologne et un pays non européen, issu conformément aux dispositions d'un accord gouvernemental signé entre les deux pays.

3. En arrivant au point de passage frontalier entre les deux pays, un véhicule cherchant à effectuer une simple opération de transport, sur la base d'un permis de transport bilatéral, se voit refuser l'entrée par les autorités compétentes, bien que le transporteur polonais ait repris la cargaison en Pologne, comme dûment indiqué dans les documents d'accompagnement de transport, notamment la lettre de voiture CMR et/ou le carnet TIR.

4. Les autorités de certains pays non membres de l'UE affirment que le lieu d'origine de la cargaison ou le pays à partir duquel l'opération logistique est contrôlée (i.e. le pays d'origine physique ou commerciale des produits transportés, conformément au contenu des documents commerciaux d'accompagnement) n'est pas la Pologne, mais un pays tiers. Par conséquent, le permis de transport bilatéral présenté est rejeté, une pénalité est imposée, l'entrée du véhicule est interdite/ l'entrée du véhicule dans le territoire du pays non européen est autorisée uniquement sur présentation d'un permis de transport d'un pays tiers.

II. Le cadre juridique relatif au transport routier et la mondialisation

5. Le transport et les solutions logistiques ont considérablement évolué et, de nos jours, font preuve de bien plus de complexité que ce fut dans le passé.

6. Les changements ont eu lieu suivant le principe de l'efficacité économique, ce qui a permis de réduire les coûts et générer des gains importants pour les producteurs, commerçants, opérateurs logistiques et consommateurs.

7. Par conséquent, il arrive souvent que des produits fabriqués dans un pays tiers (ni en Pologne, ni dans le pays de destination) sont livrés en Pologne, par exemple à une plateforme logistique centrale.

8. Ces produits sont ensuite transportés à partir de la plate-forme logistique vers un pays non européen, selon les modalités spécifiées dans un plan de distribution internationale et les contrats conclus par le fabricant ou l'opérateur concerné. Dans la lettre de voiture CMR (et dans le carnet TIR) accompagnant la cargaison, la Pologne est dûment indiquée comme le lieu où les marchandises ont été chargées, le pays d'origine physique de l'opération de transport, tandis qu'un pays tiers est dûment indiqué comme le lieu de décharge, bien que le fabricant/ l'expéditeur de la marchandise en question ne soit pas nécessairement établi en Pologne, mais dans le pays tiers.

9. Cependant, il est également possible que les produits concernés soient fabriqués en Pologne par la filiale d'un conglomérat international et exportés de la Pologne par une société étrangère du même conglomérat établi dans un pays tiers. Dans ce cas, le lieu de chargement des marchandises est toujours le même que celui dûment indiqué dans la lettre de voiture CMR, à savoir "Pologne", le pays de l'origine physique de l'opération de transport, tandis que le pays tiers est dûment indiqué comme le lieu de déchargement, même si dans des conditions commerciales l'expéditeur peut être une société établie en dehors de la Pologne.

10. Dans les cas décrits au-dessus comme dans d'autres cas semblables, les factures commerciales pour les produits sont souvent émises par l'opérateur (le fournisseur des produits) étranger (non polonais).

11. Il convient de souligner que l'opération de transport est uniquement celle entre la Pologne et le pays tiers, et que cette opération n'a rien à faire, que ce soit sur le plan juridique ou dans le sens physique, avec les processus commerciaux/ financiers connexes menés avant le chargement des marchandises en Pologne.

12. En tenant compte des considérations relatives à la CMR, le texte de la Convention CMR ne fait pas référence à l'origine de la marchandise. L'article 6.1 indique les données à inclure dans la lettre de voiture CMR; il n'est pas obligatoire de préciser l'origine des marchandises. En outre, la lettre de voiture CMR ne contient pas de section relative à l'origine des marchandises. Par conséquent, le lieu de chargement des marchandises, comme indiqué dans la lettre de voiture CMR, suffit pour déterminer correctement le type d'opération de transport.

13. Le texte de la convention TIR ne fait aucune référence à l'origine de la marchandise dans les définitions des termes "transport TIR" ou "opération TIR".

14. Prenant en compte les considérations de la CEMT, selon l'article 4.2 du Guide de la CEMT « le pays de chargement du véhicule peut être différent du pays d'origine des marchandises chargées ».

15. Prenant en compte les considérations de douane, on peut conclure que l'objectif principal d'un certificat d'origine est de permettre au titulaire de bénéficier de préférences tarifaires selon le lieu où les marchandises ont été produites ou fabriquées. Par conséquent, on peut supposer que le pays d'origine des marchandises ne peut être utilisé/ invoqué à des fins de contrôle de transport, mais uniquement pour l'application de mesures tarifaires.

16. L'interprétation du transport bilatéral en tant que transport du pays tiers n'est pas conforme à l'Accord général de l'OMC sur les tarifs douaniers et le commerce (GATT), qui porte sur la facilitation des échanges commerciaux et ne fait aucune distinction qui soit fondée sur le lieu d'origine ou sur la propriété des produits.

III. Accords bilatéraux relatifs au transport routier

17. Selon les dispositions des accords bilatéraux et conformément aux normes internationales et bilatérales de transport, les opérations entre les territoires des deux parties contractantes effectuées par des transporteurs de ces pays constituent des opérations bilatérales de transport; le transit signifie des opérations effectuées sur les territoires des deux parties contractantes par des transporteurs représentant ces parties; le trafic de pays tiers est défini comme les opérations entre le territoire d'un pays tiers et le territoire d'une partie contractante effectuées par les opérateurs de l'autre partie contractante.

18. Il n'est pas conforme aux dispositions des accords bilatéraux sur le transport routier d'exiger dans le cas des opérations bilatérales de transport que le lieu d'enregistrement du transporteur soit le même que le lieu d'origine des produits, étant donné que ces accords prévoient qu'une opération de transport est menée au titre d'un permis de transport routier et non selon le lieu d'origine des marchandises.

IV. Conclusions

19. Tenant compte des dispositions de la législation internationale ainsi que de la pratique en matière de transport, il peut être conclu que le transport routier de marchandises de la Pologne vers des pays tiers effectué par un transporteur polonais, dans le cadre de laquelle la cargaison est prise en charge par le transporteur polonais en Pologne pour être livré à sa destination finale dans un pays non européen, doit être considérée comme une opération de transport bilatéral entre les deux pays.

20. Par conséquent, les autorités compétentes ne devraient pas exiger que le transporteur présente un permis de pays tiers durant le contrôle à la frontière.

21. D'après la Pologne, le lieu de prise en charge des marchandises et le lieu de déchargement des marchandises, comme dûment indiqué dans lettre de voiture CMR, est le facteur décisif pour déterminer le type de l'opération de transport routier effectuée par un transporteur.

22. L'efficacité est une condition essentielle pour assurer la durabilité du transport, il est donc nécessaire que toutes les parties prenantes mettent en œuvre des instruments facilitant le transport routier international.

23. Les conventions et accords internationaux visant à faciliter le transport routier de marchandises devraient servir à toutes les parties prenantes afin de promouvoir le développement et faciliter le transport routier international, tout en harmonisant et en simplifiant les règles régissant le transport routier.

24. Le transporteur routier n'est qu'un parmi de nombreux opérateurs dans la chaîne de transport.

25. Vu que la situation est devenue très inquiétante, les membres de la CEE-ONU devraient tenter de trouver des compromis.

26. Il est évident que les mesures de protectionnisme national ne pourront pas contribuer aux efforts communs visant à promouvoir la croissance et le développement.