

**Conseil économique et social**

Distr. générale
3 octobre 2016
Français
Original : anglais

Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

**Groupe de travail des problèmes douaniers
intéressant les transports****Groupe d'experts des aspects juridiques
de l'informatisation du régime TIR****Troisième session**

Genève, 12 et 13 décembre 2016

Point 3 de l'ordre du jour provisoire

Financement du système international eTIR**Financement du système international eTIR****Note du secrétariat****I. Contexte et mandat**

1. À sa précédente session, le Groupe d'experts des aspects juridiques de l'informatisation du régime TIR (GE.2) a globalement été d'avis qu'il fallait en priorité déterminer la manière de financer le système international eTIR (coûts de démarrage et de mise au point, ainsi que coûts de maintenance), en tenant compte des renseignements fournis par l'analyse coûts-avantages du projet eTIR. À la suite d'un débat approfondi, le Groupe d'experts a prié le secrétariat d'établir, pour examen à sa troisième session, un document décrivant les possibilités de financement, compte tenu des observations et propositions formulées au cours de la deuxième session. Après quoi, sur proposition de la Commission européenne, le Groupe a décidé qu'une fois qu'il aurait mis la dernière main au document, celui-ci serait transmis au Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports (WP.30) et au Comité de gestion TIR (AC.2), ainsi qu'aux organes budgétaires de la CEE, éventuellement, pour examen et évaluation approfondis. Pour donner suite à cette demande, le secrétariat a établi le présent document.

GE.16-17041 (F) 211016 211016



* 1 6 1 7 0 4 1 *

Merci de recycler



II. Principaux éléments de l'analyse coûts-avantages

2. Les Parties contractantes à la Convention TIR, après avoir pris acte de l'analyse coûts-avantages, qui figure actuellement à l'annexe VII du Modèle de référence du régime eTIR – version 4.1a (ECE/TRANS/WP.30/2011/4/Rev.1), ont été d'avis que, pour des raisons de neutralité et d'indépendance, le système international eTIR devrait être mis en place et hébergé par un organe public, tel que l'Office des Nations Unies à Genève (ONUG) ou le Centre international de calcul des Nations Unies (CIC) (voir le document ECE/TRANS/WP.30/274, par. 19). L'analyse coûts-avantages fournit une estimation détaillée des coûts liés à la mise au point et à l'hébergement du système international eTIR, notamment par l'ONUG et le CIC.

3. Plus précisément, les coûts de mise au point du système international eTIR varient de 924 000 à 1 127 000 dollars des États-Unis (voir le document ECE/TRANS/WP.30/2011/4/Rev.1, annexe VII, sect. 2.5.1). Si l'on considère uniquement les possibilités d'hébergement offertes par l'ONUG et le CIC, les coûts de démarrage (après la mise au point), qui comprennent, entre autres, les logiciels et les activités de formation et de recrutement, s'établiraient entre 632 000 et 792 500 dollars (voir le document ECE/TRANS/WP.30/2011/4/Rev.1, annexe VII, tableau VII.3). Les coûts de fonctionnement et d'hébergement, qui comprennent notamment les coûts d'essai, de sauvegarde, de personnel, d'audit, d'assurance et de gestion, s'établiraient entre 167 719 et 243 259 dollars par an (voir le document ECE/TRANS/WP.30/2011/4/Rev.1, annexe VII, tableau VII.4). De plus, les coûts initiaux de la mise en place d'un service d'assistance informatique s'établiraient entre 24 500 et 44 000 dollars, tandis que les frais de fonctionnement et de personnel pour ce service se situeraient dans une fourchette allant de 126 180 à 216 600 dollars par an (voir le document ECE/TRANS/WP.30/2011/4/Rev.1, annexe VII, sect. 2.5.4). Enfin, le coût de l'adaptation du système informatique douanier national représenterait de 120 000 à 150 000 dollars par pays (voir le document ECE/TRANS/WP.30/2011/4/Rev.1, annexe VII, sect. 2.5.5).

4. Il ressort par conséquent de l'analyse coûts-avantages que la mise au point et la mise en place du système international eTIR à l'ONUG ou au CIC nécessiteraient un investissement initial de 1,5 à 2,2 millions de dollars des États-Unis, sans compter le coût de l'adaptation nationale. Une fois que le système serait opérationnel, les coûts de fonctionnement et de maintenance pourraient être couverts par une contribution sur chaque transport TIR, ainsi que l'a recommandé le Groupe spécial informel d'experts des aspects théoriques et techniques de l'informatisation du régime TIR (GE.1).

III. Possibilités de financement

5. Au vu de ce qui précède, il est raisonnable de conclure que le secteur des transports pourrait ne pas accepter que les ressources financières nécessaires pour mettre au point et instaurer le système international eTIR soient réunies exclusivement au moyen d'un droit prélevé sur les transports TIR, en particulier si la période de mise au point est limitée à deux ans, comme le prévoit l'analyse. Étant donné les restrictions financières et budgétaires actuelles, l'ONU ne serait pas en mesure de prendre en charge les coûts liés au système international eTIR et il faudrait donc trouver d'autres solutions. Toutefois, il convient de noter que la mise au point du système pourrait, dans une certaine mesure, se faire par étapes et que, dans ce cas, il ne serait pas nécessaire de disposer de l'ensemble des ressources dès le départ, ce qui permettrait par conséquent d'accroître les possibilités de financement.

A. Dons volontaires et contributions en nature des parties intéressées

6. Dans un premier temps, l'une des solutions évidentes serait de demander aux Parties contractantes et aux autres parties intéressées par le système eTIR d'apporter, à titre volontaire, des contributions financières ou en nature. Dans ce cas, la CEE devrait conclure avec les gouvernements donateurs des accords bilatéraux ou multilatéraux définissant chaque contribution et son objet et établissant un mécanisme de présentation de rapports approprié. S'il est vrai que cette solution entraînerait une charge administrative importante pour toutes les parties concernées, elle serait néanmoins l'un des moyens les plus efficaces de lancer la mise au point et la mise en place du système international eTIR.

B. Financement par les institutions financières internationales

7. À la précédente session du GE.2, il a été proposé de solliciter une subvention/un financement auprès des institutions financières internationales. En fonction de l'institution, il pourrait être nécessaire de limiter la portée géographique des demandes de financement et celles-ci ne couvriraient donc pas la totalité des fonds nécessaires pour mettre au point et instaurer le système international eTIR. Un financement partiel pourrait néanmoins être demandé pour un sous-projet axé sur une région en particulier, par exemple l'Asie (Banque asiatique de développement), la région de l'Organisation de coopération économique (Banque islamique de développement) et l'Europe (Banque européenne pour la reconstruction et le développement). Cependant, sur la base de l'expérience passée, il est beaucoup plus probable que ces institutions acceptent les demandes de financement émanant de gouvernements ou d'un groupe de pays, plutôt qu'une demande présentée par l'ONU en leur nom.

C. Financement au moyen de contributions sur les transports TIR

8. Une contribution pourrait être prélevée sur chaque transport TIR non seulement pour couvrir les coûts de fonctionnement et de maintenance, mais aussi pour réunir la somme nécessaire à la mise au point du système international eTIR, en particulier si cette dernière est progressive et s'étend sur une période plus longue que les deux ans prévus dans l'analyse coûts-avantages.

D. Système de contributions obligatoires

9. Les coûts liés à la mise au point et à la mise en place du système international eTIR pourraient également être couverts par une contribution obligatoire de chaque Partie contractante à la Convention TIR. Le montant exact et la période d'application de la contribution dépendraient du temps nécessaire à la mise au point. On pourrait également envisager d'utiliser ce système pour financer les coûts de fonctionnement et de maintenance. Il semble que le système eTIR pourrait profiter à toutes les Parties contractantes à la Convention TIR, et donc qu'il serait logique d'opter pour un tel mécanisme. Néanmoins, ce mécanisme de financement ne tient pas compte du fait que le régime TIR, et par conséquent le futur système eTIR, n'est pas appliqué uniformément par toutes les Parties contractantes. Cela est particulièrement vrai pour les pays parties à la Convention dans lesquels le régime TIR n'est pas (encore) opérationnel. En outre, la Convention TIR n'a jamais occasionné de frais. La mise en place d'un système de contributions obligatoires pour le système eTIR créerait un précédent et pourrait dissuader les pays qui ne sont pas parties, en particulier les pays en développement disposant de ressources financières limitées, de ratifier la Convention.

E. Sources de financement multiples

10. On pourrait également envisager de combiner toutes les possibilités susmentionnées pour dégager les ressources nécessaires à la mise au point et à la mise en place du système international eTIR.

IV. Examen par le Groupe d'experts

11. Le Groupe d'experts est invité à examiner les options de financement susmentionnées et à faire des suggestions pour les étoffer ou à en proposer d'autres.
