

Le 27 février 2024

Comité permanent du commerce international  
Chambre des communes  
[CIIT@parl.gc.ca](mailto:CIIT@parl.gc.ca)

**Objet : Commentaires de l'Express Carrier Coalition sur le projet d'évaluation et de gestion des recettes de l'Agence des services frontaliers du Canada**

L'Express Carrier Coalition est un réseau de transporteurs express et de courtiers en douane qui exercent leurs activités au Canada. Collectivement, nous employons des milliers de travailleurs canadiens et travaillons en étroite collaboration avec nos clients pour importer et exporter des millions d'expéditions chaque année à l'intérieur et à l'extérieur du Canada. Nous avons une connaissance approfondie des schémas commerciaux, des politiques et processus douaniers et des questions relatives à la chaîne d'approvisionnement. En tant que partenaires de confiance de la chaîne commerciale, nous nous engageons à collaborer avec tous les paliers de gouvernement et leurs organismes afin de faciliter la circulation efficace et sûre des marchandises.

Nous nous réjouissons de pouvoir contribuer à l'étude du Comité permanent du commerce international sur le projet de gestion des cotisations et des recettes (GCRA) de l'Agence des services frontaliers du Canada. Nous vous écrivons pour vous faire part de nos préoccupations concernant la mise en œuvre de la deuxième phase du projet de GCRA (version 2), prévue pour le 13 mai 2024. Bien que nous soutenions l'objectif politique du gouvernement fédéral de moderniser un système de collecte des droits et taxes, des problèmes importants persistent qui paralysent l'exécution du projet, auront un impact sur les chaînes d'approvisionnement, les flux de recettes publiques et la réputation du Canada en tant que partenaire commercial viable à l'échelle mondiale.

Alors qu'il ne reste que trois mois avant la date de mise en service de la version 2 de la GCRA, l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) doit encore fournir à l'industrie les politiques nécessaires pour guider le processus de mise en œuvre, répondre de manière adéquate aux risques et aux préoccupations en matière de responsabilité, et démontrer un certain niveau de préparation en ce qui concerne le nouveau système informatique et comptable, afin de gagner la confiance des partenaires de la chaîne commerciale. Le processus global et l'exécution du projet de GCRA ont été coûteux, complexes et déroutants pour les partenaires industriels qui jouent un rôle important dans le commerce transfrontalier et la circulation des marchandises. Notre principale préoccupation est que le projet de GCRA définit de nouvelles exigences et attentes irréalistes pour les importateurs commerciaux, qui sont sans précédent dans le monde. La complexité accrue des importations aura une incidence disproportionnée sur les petites et moyennes entreprises qui dépendent actuellement de l'expertise des transporteurs et des courtiers en douane pour faciliter l'entrée des marchandises au Canada. Procéder comme prévu sans résoudre les problèmes critiques entraînera des retards à la frontière, des envois

abandonnés, des contraintes de capacité d'entreposage, une augmentation des coûts pour les importateurs et l'industrie et, en fin de compte, une réduction des marchandises importées au Canada.

### **Recommandations pour traiter les questions essentielles à la mission**

Nous recommandons que l'ASFC travaille avec le ministre des Transports et son nouveau Bureau national de la chaîne d'approvisionnement pour examiner les lacunes et les problèmes critiques avant le lancement de la version 2 le 13 mai 2024. Nous recommandons de limiter le champ d'application de la version 2 de la GCRA et de mettre en œuvre les solutions suivantes afin de maintenir la fluidité des transports commerciaux.

- 1. *Limiter le champ d'application de la version 2 et passer à un système d'enregistrement des importateurs fondé sur le consentement*** : La version 2 devrait se limiter à la transition du document comptable B3 (code personnalisé) de l'ASFC à la déclaration en détail de la comptabilité commerciale (DCC). En outre, nous recommandons que l'enregistrement sur le portail client de la GCRA soit facultatif plutôt qu'obligatoire pour les importateurs commerciaux. Nous savons que le taux d'inscription des importateurs au GCRA est extrêmement faible (30 %), malgré les efforts déployés par les partenaires de la chaîne commerciale pour encourager cette inscription au moyen de séances d'information avec les entreprises au cours des deux dernières années. Ce que nous avons appris, c'est que la procédure d'enregistrement elle-même et les nouvelles exigences de dépôt de garantie financière imposées aux entreprises pour pouvoir importer des marchandises sont trop difficiles et complexes, en particulier pour les petites entreprises. L'obligation de s'enregistrer sur le portail de la GCRA dissuadera probablement les activités transfrontalières et entraînera des abandons de cargaisons et des perturbations à grande échelle aux frontières. Le fait que des marchandises soient refoulées à la frontière aurait une incidence négative sur le niveau des droits et taxes actuellement perçus par l'ASFC sur ces marchandises importées.
- 2. *Continuer à utiliser le numéro d'entreprise du transporteur express/courtier*** : En vertu des nouvelles règles de la GCRA, l'ASFC exige de tous les importateurs commerciaux (canadiens et non-résidents) qu'ils obtiennent un numéro d'entreprise (appelé NE15) et qu'ils fournissent les dépôts de garantie appropriés pour mener à bien leurs activités avec elle. Nous recommandons plutôt de reporter les exigences de garantie pour tous les importateurs commerciaux, quel que soit l'état de leur enregistrement. Étant donné la complexité de l'enregistrement des importateurs dans la GCRA, nous recommandons que les transporteurs express et les courtiers en douane continuent d'être autorisés à utiliser leur numéro d'entreprise et leur garantie de courtier pour dédouaner les expéditions commerciales. Par ailleurs, l'ASFC devrait exempter les transporteurs et les courtiers des obligations et responsabilités de l'importateur officiel lorsqu'ils utilisent leur numéro d'entreprise.

3. **Supprimer les obstacles inutiles pour les importateurs non-résidents** : Dans le cadre de la GCRA, un importateur non-résident est tenu de remplir une *Entente de conservation des documents ailleurs qu'au lieu d'affaires au Canada* (BSF900) avant de s'enregistrer sur le portail client de la GCRA. Les importateurs non-résidents qui ne désignent pas d'agent pour tenir leurs livres et registres et qui ne reçoivent pas l'approbation de l'ASFC sur leur formulaire BSF900 ne pourront pas effectuer leur enregistrement auprès de la GCRA et ne recevront pas les documents appropriés pour importer des marchandises au Canada (par exemple, NE9 ou NE15). Des milliers d'expéditions seraient ainsi abandonnées, stockées dans des entrepôts ou renvoyées. Nous recommandons que l'exigence relative aux livres et registres ne soit pas liée aux demandes des importateurs commerciaux concernant leur NE15. Nous recommandons de travailler avec l'industrie sur la voie à suivre pour la version 3.
4. **Clarifier et finaliser les politiques, les règlements, les lignes directrices de mise en œuvre et les processus** : Des incertitudes et des lacunes subsistent dans les orientations et les processus politiques. Cela comprend le Programme des messageries d'expéditions de faible valeur (EFV), la période de transition et la planification d'urgence entre le 16 avril et le 13 mai 2024.
5. **Démontrer l'état de préparation à la technologie** : L'état de préparation à la technologie de la GCRA suscite encore des inquiétudes. Au fil des ans, l'évolution des méthodologies informatiques a entraîné des coûts inutiles pour les entreprises, car les transporteurs express, les courtiers en douane et les transitaires modifient leurs systèmes internes pour se synchroniser avec la GCRA. Pour renforcer la confiance de l'industrie, nous recommandons à l'ASFC d'intégrer un plus grand nombre de participants au programme de la version 2.0 de la SEG et de veiller à ce que le processus de certification soit efficace. À titre de solution de rechange, l'ASFC devrait continuer à exploiter les anciens systèmes parallèlement au nouveau système GCRA pendant un ou deux ans.

### Étapes suivantes recommandées

En résumé, l'Express Carrier Coalition recommande de limiter la mise en œuvre de la version 2 de la GCRA à la transition technique du document comptable B3 de l'ASFC (code personnalisé) à la déclaration en détail de la comptabilité commerciale (DCC) jusqu'à ce que les lacunes informatiques connues soient corrigées. Nous recommandons que l'inscription au portail client de la GCRA soit facultative pour les importateurs commerciaux ou, à tout le moins, que les petits importateurs ou les importateurs peu fréquents en soient exemptés.

Nous recommandons que l'ASFC, le ministre des Transports et son Bureau national de la chaîne d'approvisionnement, ainsi que la ministre de la Promotion des exportations, du Commerce international et du Développement économique se coordonnent et communiquent avec les partenaires de la chaîne d'approvisionnement sur un plan de transition mutuellement acceptable,

assorti de solides mesures d'urgence et de processus de rechange pour atténuer les retards importants aux frontières. Un plan transparent est nécessaire pour permettre à l'industrie de planifier et d'allouer des ressources pour se préparer aux risques. Cela garantira une mise en œuvre réussie et contribuera à renforcer la confiance des partenaires de la chaîne commerciale.

Nous serions heureux de discuter de nos recommandations pour remettre le projet de GCRA sur les rails. Nous nous réjouissons de poursuivre notre partenariat avec le gouvernement du Canada pour soutenir le commerce transfrontalier ainsi que la croissance économique et la prospérité du pays.

Cordialement,

UPS Canada

Purolator

DHL Express (Canada)

FB Canada Express

FedEx Corporation

FedEx Logistics

c. c. :

M<sup>me</sup> Erin O'Gorman, présidente, Agence des services frontaliers du Canada

L'honorable Pablo Rodriguez, ministre des Transports

L'honorable Mary Ng, ministre de la Promotion des exportations, du Commerce international et du Développement économique

M. Robert Dick, Bureau national de la chaîne d'approvisionnement de Transports Canada