

## Transport de marchandises : pas de nouvelles entraves pour le commerce avec l'UE

Un passage des frontières aussi fluide que possible pour les marchandises est essentiel à la compétitivité de l'économie suisse. Les mesures de sécurité introduites par l'Union européenne pour le commerce international auraient eu un impact négatif sur le transport de marchandises avec la Suisse. Une adaptation de l'accord sur le transport de marchandises conclu entre la Suisse et l'UE permet d'éviter des entraves au commerce. L'accord révisé est appliqué à titre provisoire à partir du 1<sup>er</sup> juillet 2009.

### **Position d'economiesuisse**

economiesuisse soutient fermement la signature et l'application à titre provisoire de l'accord sur le transport de marchandises. La solution négociée évite l'introduction d'une obligation de communiquer des données pertinentes pour la sécurité (« règle des 24 heures ») pour le transport de marchandises. La Suisse s'engage à introduire des mesures de sécurité pour les échanges avec les États extra-européens. Ces nouvelles mesures peuvent impliquer des charges supplémentaires pour certaines entreprises. Par conséquent, il conviendra de tenir compte des besoins de l'économie lors de la mise en œuvre de l'accord en Suisse.

29 juin 2009

Numéro 16

# dossierpolitique



## Accord sur le transport de marchandises Suisse-UE : une bonne solution pour le commerce bilatéral

Le durcissement des exigences en matière de sécurité pour le commerce international constitue un défi de taille pour les douanes et les entreprises. La révision de l'accord sur le transport de marchandises conclu entre la Suisse et l'UE permet d'éviter que le trafic de marchandises avec notre principal partenaire commercial soit entravé, ce qui est très positif. L'accord révisé entrera en vigueur à titre provisoire le 1<sup>er</sup> juillet 2009. Les parties renoncent à introduire une obligation d'annoncer les exportations et les importations entre la Suisse et le marché communautaire. Cependant, des données pertinentes pour la sécurité devront être communiquées à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2011 pour le transport de marchandises direct entre la Suisse et les États non membres de l'UE. Il importe par conséquent de négocier une facilitation des formalités douanières avec les principaux partenaires à l'échelle internationale. En Suisse, l'accent doit être mis sur une mise en œuvre acceptable pour l'économie.

### Efficiences des douanes : un atout à l'heure de la mondialisation

La récession et le protectionnisme, deux défis pour les entreprises exportatrices

Sous l'effet de la crise financière, la baisse conjoncturelle a laissé la place, en quelques mois, à une récession profonde. Par son ampleur et son synchronisme mondial, cette crise est sans précédent. L'Organisation mondiale du commerce (OMC) prévoit une réduction des échanges mondiaux de 9% en 2009. Ce ralentissement de l'activité économique est accompagné d'une résurgence des mesures protectionnistes. Certains pays sont en effet tentés de cloisonner leur marché et de protéger leur industrie. Bien que les États du G20 aient décidé en novembre 2008 de ne pas introduire de nouvelles entraves commerciales, près de 80 nouvelles mesures protectionnistes ont été adoptées depuis<sup>1</sup>. Ces dernières ne se limitent pas à un relèvement des droits de douane, elles comprennent des entraves non tarifaires au commerce (prescriptions sanitaires, environnementales ainsi qu'en matière de sécurité et de signalisation), des subventions, des clauses « buy local » et des restrictions en matière d'investissement.

Le ralentissement de l'économie succède à une longue phase de forte croissance : au cours des 25 dernières années, le volume des biens échangés à l'échelle mondiale a fortement augmenté. Leur valeur a été multipliée par huit<sup>2</sup>. Dans le même temps, le nombre de conteneurs transbordés en lien avec le fret maritime – un symbole de la mondialisation – a été multiplié par cinq<sup>3</sup>. Les chaînes de création de valeur entreprises ont aujourd'hui une assise internationale. La majorité des fournisseurs et des clients se trouvent dans un territoire douanier différent de celui où a lieu la production. Ce constat vaut tout particulièrement pour l'économie suisse caractérisée par son orientation internationale. Notre pays gagne un franc sur deux à l'étranger. L'amélioration de l'accès aux marchés étrangers importants ainsi que la non-discrimination d'États tiers sont décisives pour les entreprises exportatrices helvétiques. Les entreprises suisses ont donc besoin d'un système douanier efficace, qui permette une circulation transfrontière des marchandises aussi fluide que possible.

<sup>1</sup> Banque mondiale (2009) : Trade Protection : Incipient but Worrying Trends, Trade Notes Nr. 37

<sup>2</sup> Propres calculs sur la base des statistiques de l'OMC (cf. [www.wto.org](http://www.wto.org))

<sup>3</sup> CNUCED (2008) : Review of Maritime Transport 2008

Sous l'influence des États-Unis, une nuée de mesures de sécurité ont été adoptées de par le monde

#### La sécurité dans le commerce mondial : la donne a changé depuis le 11 septembre

De mémoire d'homme, on s'est toujours préoccupé de la sécurité des routes commerciales : les caravanes et les navires de commerce autrefois, les camions et les conteneurs dans le cadre du fret maritime et aérien aujourd'hui sont protégés contre les attaques, le vol et les dommages. Depuis les attentats terroristes du 11 septembre 2001, la sécurité a pris encore beaucoup plus d'importance pour le transport de marchandises international. La donne a radicalement changé : le transport de marchandises n'est plus seulement considéré comme une cible, mais aussi comme l'outil ou le vecteur d'une attaque. En réaction, les États-Unis ont lancé plusieurs programmes unilatéraux dans le but de renforcer la sécurité dans le transport de marchandises international et de protéger leur territoire. On peut mentionner entre autre la *Container Security Initiative* adoptée en 2002, qui prévoit qu'un conteneur peut être contrôlé par des douaniers américains dans le port de départ, à Gênes par exemple. Cette mesure a été complétée par la *24-Hour-Advance-Manifest-Rule*, selon laquelle certaines informations doivent être transmises aux autorités douanières américaines 24 heures avant le chargement pour les exportations destinées aux États-Unis. En janvier 2007, le président Bush a par ailleurs signé un projet de loi durcissant cette mesure (*100 Percent Cargo Scanning*). Ce dernier prévoyait que 100 % des envois devaient être contrôlés dans les ports étrangers avant leur départ pour les États-Unis. Des projets pilotes et des études des autorités douanières américaines montrent qu'il ne sera guère possible de mettre en œuvre cette loi d'ici à 2012. Le projet engendre des coûts trop élevés et n'est pas efficace sur le plan de la sécurité. Contrairement au Congrès, l'administration américaine plaide pour le maintien d'une approche fondée sur le risque.

Il faut éviter la création d'entraves au commerce sous prétexte de renforcer la sécurité

Sous l'influence des mesures prises par les États-Unis, les mesures de sécurité existantes ont été adaptées et un grand nombre de programmes ont vu le jour dans le monde entier. Cela a été le cas aux niveaux international (dans le cadre de l'Organisation mondiale des douanes), régional (dans le cadre de la nouvelle législation douanière de l'UE) et national. Les changements représentent un défi majeur pour les administrations douanières et en particulier pour les entreprises. Les mesures peuvent entraîner des retards et des surcoûts. La compétitivité des biens importés diminue. De plus, les mesures alourdissent les charges administratives de l'exportateur, du transitaire et de l'entreprise de transport. Il faut également se poser la question de la protection des données ainsi que celle de l'efficacité des mesures. La très grande majorité des envois ne présentent aucun danger. Même si la sécurité est une préoccupation importante de l'économie, il faut veiller à ce que les prescriptions en matière de sécurité n'entravent pas le transport international de marchandises ou qu'elles ne soient pas introduites à des fins de protectionnisme. Il était clair que la Suisse, qui a tissé un réseau dense de relations internationales et qui est un nœud de communication en Europe, ne pouvait échapper complètement à cette évolution.

Les trois éléments du nouveau code douanier de l'UE

#### Modification du code des douanes de l'UE pour des raisons de sécurité

A la lumière des évolutions internationales, l'Union européenne a également adopté plusieurs mesures afin de renforcer la sécurité dans le transport de marchandises. Le règlement CE 648/2005 du 13 avril 2005 et ses dispositions d'application (CE 1875/2006), en vigueur depuis le 26 décembre 2006, ont servi de base à cette révision. Ces textes contiennent trois éléments fondamentaux :

1. Analyses des risques
2. Opérateur économique agréé

Premièrement, un système commun de gestion des risques est en vigueur dans l'ensemble de l'UE depuis début 2007. En vertu de ce système, des contrôles douaniers sont effectués sur la base d'analyses des risques relatifs à la sécurité des envois. Les profils de risque sont uniformisés au sein de l'UE et les autorités douanières des États membres s'échangent les données.

Deuxièmement, l'UE a introduit, au 1<sup>er</sup> janvier 2008, un statut d'opérateur économique agréé (OEA). Les entreprises qui satisfont certaines exigences (systèmes de contrôle

internes, solvabilité et respect des règles) peuvent bénéficier de démarches douanières allégées et plus rapides.

3. Obligation de déclaration préalable

Troisièmement, elle a institué l'obligation de déclaration préalable – l'élément principal du dispositif. Selon ce principe, les importations et exportations touchant le territoire douanier de l'UE doivent être déclarées un certain temps avant le franchissement de la frontière. Concrètement, des données déterminées en matière de sécurité doivent être communiquées par voie électronique. Le délai varie selon le mode de transport entre 24 heures pour le transport maritime (24 heures avant le chargement de conteneurs dans le port de départ – d'où le terme « règle des 24 heures ») et une heure pour le transport routier. Les déclarations sommaires d'entrée et de sortie électroniques auraient dû avoir force obligatoire au sein de l'UE à partir du 1<sup>er</sup> juillet 2009.

Toutefois, il n'a pas été possible de gérer la grande complexité des procédures et les exigences informatiques dans les délais impartis ; ni au niveau des États membres de l'UE ni à celui des entreprises. La Commission européenne a donc décidé, fin février 2009 (règlement CE 273/2009), de rendre la déclaration préalable des données en matière de sécurité facultative jusqu'au 31 décembre 2010. Les États membres sont néanmoins libres d'introduire la déclaration en douane électronique au 1<sup>er</sup> juillet 2009.

Les conséquences négatives sur le commerce de marchandises et la circulation ont pu être évitées

**Les conséquences pour le transport de marchandises et la circulation aux frontières**

Compte tenu de la position centrale de notre pays en Europe et des relations économiques étroites avec le marché communautaire, les mesures décidées par l'UE auraient pu avoir des conséquences négatives pour les entreprises suisses (exportations, importations) comme pour les entreprises européennes (exportations, importations et surtout transit). Quelque 41 % des exportations et 59 % des importations suisses s'effectuent avec les quatre pays qui nous entourent et 23 000 camions environ passent la frontière suisse chaque jour. Le trafic de transit à travers la Suisse, à lui seul, atteint un volume de 900 000 camions par an.

**Relations économiques étroites entre la Suisse et l'UE**

Commerce de marchandises en 2008 <sup>4</sup>	— Exportations suisses destinées à l'UE : 127,7 mrd fr. (62 % des exportations totales) — Importations suisses en provenance de l'UE : 151,8 mrd fr. (81,2 % des importations totales)
---	---

Route <sup>5</sup>	— 23 000 poids lourds franchissent la frontière tous les jours — dont 4100 poids lourds pour le seul trafic de transit — Volume de transit annuel : 9 millions de tonnes environ
--------------------	--

Rail	— 4400 wagons franchissent la frontière tous les jours — dont 3100 wagons pour le seul trafic de transit — Volume de transit annuel : 28 millions de tonnes environ
------	---

Tant les entreprises suisses que les entreprises européennes ont donc intérêt à ce que le trafic de marchandises soit le plus fluide possible. L'obligation de déclaration préalable aurait considérablement entravé le commerce. Elle aurait probablement provoqué des retards et des embouteillages importants à la frontière. Elle aurait entravé le transport de marchandises local et, en particulier, les échanges intensifs entre les entreprises implantées

<sup>4</sup> BNS, Bulletin mensuel de la statistique économique 2009

<sup>5</sup> Chiffres de l'Administration fédérale des douanes

de part et d'autre de la frontière dans la région bâloise et dans celle du lac de Constance ; elle aurait compliqué les livraisons en dernière minute. On peut aussi s'interroger sur l'efficacité de la déclaration préalable pour éviter les attentats terroristes : la grande majorité des envois déclarés ne représentent aucun danger en matière de sécurité. La Suisse présente un niveau de sécurité équivalent à celui de ses voisins. On ne comprend pas pourquoi le nouveau règlement de l'UE considérerait un transport entre Genève et Lyon moins sûr qu'un transport entre Riga et Lisbonne.

#### **L'accord sur le transport de marchandises révisé est appliqué à partir du 1<sup>er</sup> juillet 2009**

Principe fondamental : Reconnaissance mutuelle des mesures de sécurité dans le domaine des douanes

Dans ce contexte, la Suisse et l'Union européenne ont entamé des négociations en vue de l'adaptation de l'accord bilatéral sur le transport des marchandises du 21 octobre 1990. Après plusieurs sessions, les parties se sont mises d'accord sur un texte. Sur la base de la reconnaissance mutuelle des mesures de sécurité de la législation douanière, la Suisse est associée au dispositif de sécurité et de formalités douanières de l'UE. Ainsi, l'obligation de déclaration préalable tombe pour les échanges bilatéraux. Autrement dit aucune entrave au commerce n'est introduite vis-à-vis de notre principal partenaire économique. La Suisse doit néanmoins adapter sa législation à celle de l'UE pour le transport de marchandises direct avec les États extra-européens. Les parties ont paraphé l'« accord entre la Confédération helvétique et la Communauté européenne relatif à la facilitation des contrôles et des formalités lors du transport de marchandises ainsi qu'aux mesures douanières de sécurité » le 13 mai 2009 et l'ont signé le 25 juin 2009 à Bruxelles. Il sera appliqué à partir du 1<sup>er</sup> juillet 2009 à titre provisoire. Le Parlement se prononcera sur cet accord après l'achèvement de la procédure de consultation fin 2009.

#### **Contenu de l'accord I : obligation de déclarer préalablement**

Solution idéale pour le commerce de marchandises avec l'Union européenne

Les parties contractantes renoncent à appliquer de nouvelles mesures de sécurité dans le transport de marchandises entre la Suisse et l'UE (art. 9, al. 2). L'obligation de communiquer au préalable des données en matière de sécurité pour les importations et les exportations n'est pas introduite. Partant, l'accord permet d'éviter une entrave au commerce avec notre principal partenaire commercial. C'est la solution idéale pour les deux tiers des exportations et 80 % des importations.

Nouveauté : l'obligation de déclarer préalablement sera introduite à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2011 pour le transport de marchandises direct avec des États non membres de l'UE

Pour le transport de marchandises direct avec des États non membres de l'UE, la Suisse s'engage à introduire des mesures de sécurité douanières et à garantir un degré équivalent de sécurité (art. 9, al. 2). A partir du 31 décembre 2010, les autorités douanières helvétiques exigeront aux fins de sécurité des déclarations d'entrée et de sortie pour les importations et exportations directes à destination ou en provenance d'États extra-européens (art. 10, al. 4). Le texte de l'accord parle de déclarations sommaires d'entrée et de sortie (art. 10). Celles-ci peuvent engendrer des coûts supplémentaires pour certaines entreprises, en particulier celles qui travaillent beaucoup avec des États tiers ou qui privilégient les transports par fret aérien. Les modalités varient selon le mode de transport et selon qu'il s'agisse d'importations ou d'exportations :

#### **Exportations vers des États extra-européens**

##### **Mode de transport Procédure**

La déclaration électronique d'informations relatives à la sécurité pour les exportations directes vers des États extra-européens se déroule de la manière suivante :

Air	Déclaration électronique d'informations relatives à la sécurité selon l'Annexe 30bis du règlement (CE) 1875/2006 auprès des autorités douanières suisses via e-dec export ou NCTS. La déclaration doit être faite 30 minutes au moins avant le décollage. Les autorités douanières suisses se chargent de l'analyse des risques.
-----	--

**Mode de transport Procédure**

Route, rail, mer	Déclaration électronique d'informations relatives à la sécurité selon l'Annexe 30bis du règlement (CE) 1875/2006 auprès des autorités douanières suisses via e-dec export ou NCTS. Aucun délai n'est fixé ; cependant, l'Administration fédérale des douanes doit pouvoir analyser les risques et bloquer l'envoi avant le passage de la frontière si nécessaire. Ensuite, l'AFD transmet les données au bureau de sortie de l'UE.
------------------	---

**Importations depuis des pays extra-européens**

**Mode de transport Procédure**

La déclaration électronique d'informations relatives à la sécurité pour les exportations directes vers les États extra-européens se déroule de la manière suivante :

Air	Déclaration électronique des données relatives à la sécurité selon l'Annexe 30bis du règlement (CE) 1875/2006 auprès des autorités douanières suisses. Un module est ajouté au système e-dec importations. La déclaration doit être soumise au plus tard au moment du décollage de l'avion pour les vols courts (d'une durée de moins de quatre heures) ou quatre heures avant l'arrivée en Suisse pour les vols long courrier. Les autorités douanières suisses se chargent de l'analyse des risques également pour les envois vers l'UE lorsque l'avion fait escale en Suisse.
-----	--

Route, rail, mer	Déclaration électronique des données relatives à la sécurité selon l'Annexe 30bis du règlement (CE) 1875/2006 au premier bureau d'entrée de l'UE. L'UE se charge de l'analyse des risques en matière de sécurité, également pour les envois destinés à la Suisse.
------------------	--

La protection des données est garantie

Les informations rassemblées et éventuellement échangées dans le cadre des mesures de sécurité bénéficient de la protection du secret professionnel et de celle des données. Surtout, elles ne peuvent pas être transférées à d'autres personnes que les organes compétents de la partie contractante concernée ni être utilisées par des organes de celle-ci à d'autres fins que celles prévues par l'accord (art. 14).

**Contenu de l'accord II : l'analyse des risques**

A partir du 1<sup>er</sup> juillet 2009, l'Administration fédérale des douanes analyse les risques à partir des informations disponibles (à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2011, elle s'appuiera sur les déclarations électroniques mentionnées plus haut). Les risques concernent uniquement la sécurité au sens étroit, la santé publique, l'environnement et la protection des consommateurs.

**Contenu de l'accord III : l'opérateur économique agréé**

La Suisse élabore actuellement les bases juridiques du statut d'opérateur économique agréé

La Suisse va créer un statut d'opérateur économique agréé (« authorized economic operator », art. 11). Les entreprises qui satisfont certains critères en matière de sécurité peuvent demander ce statut qui leur permet de bénéficier de contrôles de sécurité douaniers allégés. L'objectif est de créer un statut d'OEA suisse équivalent à celui de l'UE et reconnu par l'UE.

En Suisse, des experts planchent actuellement sur les bases juridiques et les procédures de certification. La création de ce statut nécessitera vraisemblablement une modification de l'ordonnance sur les douanes. Sur la base d'un questionnaire complété par l'entreprise demandeuse, l'Administration fédérale des douanes évalue si les critères sont satisfaits. Si

c'est le cas, elle accorde le statut d'OEA. En raison de retards du côté de l'adaptation de l'ordonnance, ce statut ne pourra pas être accordé en Suisse à partir du 1<sup>er</sup> juillet 2009, comme cela était prévu. L'objectif est désormais de l'introduire au 1<sup>er</sup> septembre 2009.

#### OEA : Exigences et facilitations

Le statut d'OEA est volontaire : une analyse coût-utilité individuelle est indispensable

Critères (titre I, annexe II de l'accord)	Facilitations (titre II, annexe II de l'accord)
— Respect satisfaisant des prescriptions douanières	— Réduction du nombre d'informations à fournir pour la déclaration préalable selon l'Annexe 30bis du règlement (CE) 1875/2006
— Systèmes comptable et, le cas échéant, de gestion des documents de transport efficaces	— Densité des contrôles inférieure
— Preuve de la solvabilité	— Traitement prioritaire
— Normes de sécurité adaptées	

Préoccupations de l'économie : Le statut d'OEA n'est pas obligatoire. Toute entreprise qui envisage de demander le statut devrait procéder à une analyse coût-utilité approfondie. Au sein de l'UE, les entreprises peuvent demander ce statut depuis début 2008 déjà. Le nombre de demandes est resté bien en deçà des prévisions. Cela s'explique principalement par l'importance des coûts par rapport à l'utilité. En Suisse ce rapport devrait être encore plus défavorable, car notre pays a déjà mis en place des mesures pour faciliter les formalités douanières. Aux yeux de l'économie, les points ci-après sont essentiels :

1. Facilitations supplémentaires Il faut renoncer à poser des exigences trop détaillées ou sans lien avec la sécurité pour l'obtention du statut. La question la plus importante devrait être celle de savoir quelles simplifications supplémentaires seraient susceptibles de renforcer l'attrait du statut d'OEA. L'AFD doit discuter des facilitations possibles avec l'économie.

2. Reconnaissance internationale Le statut d'OEA n'apportera pas d'avantages aux entreprises à court et à moyen termes. Pour le transport de marchandises entre la Suisse et l'UE il n'est pas obligatoire de déclarer au préalable des données relatives à la sécurité. Les facilitations mentionnées (densité de contrôle et volume d'informations inférieurs) ne sont pas significatives. La Suisse doit négocier en priorité la reconnaissance mutuelle du statut d'OEA avec tous les partenaires commerciaux du monde qui appliquent des normes de sécurité équivalentes. Il faut éviter la création de statuts différents à l'échelle internationale. Il importe de démarrer sans tarder des entretiens exploratoires avec des partenaires commerciaux importants comme les États-Unis.

3. Prise en considération des normes existantes Pour la certification et la validation, il faut s'appuyer sur les structures existantes. Lorsque des entreprises satisfont déjà d'autres normes de sécurité (certifications ISO, prescriptions de la FDA américaine, par exemple), il convient de les reconnaître et d'éviter des audits supplémentaires.

4. Renoncer à de nouvelles taxes Sachant que le statut d'OEA est accordé essentiellement sur la base d'une auto-évaluation et d'une déclaration de l'entreprise, l'octroi du statut ne doit pas être accompagné d'une taxe. La certification OEA est gratuite dans la majorité des États membres de l'UE. Dans l'éventualité où une taxe était perçue, nos entreprises exportatrices seraient pénalisées. De plus, si la taxe se montait à plusieurs milliers de francs, les PME en particulier ne seraient pas incitées à demander ce statut. Et ce d'autant plus que la démarche implique des coûts internes considérables pour les entreprises et que la plus-value est très modérée. L'un dans l'autre, la perception d'une taxe serait en contradiction avec l'objectif d'un allègement de la charge administrative des entreprises à une période difficile sur le plan économique.

#### Le point de vue de l'économie



Un transport de marchandises transfrontière aussi fluide que possible

Les échanges commerciaux de la Suisse avec l'étranger ont fortement reculé au premier trimestre 2009. De plus en plus d'États sont tentés de cloisonner leur marché et de protéger leur industrie. La politique économique extérieure de la Suisse a très justement placé un accent stratégique sur la garantie des meilleures conditions-cadre possibles pour les entreprises suisses en matière d'accès aux marchés étrangers. Un transport de marchandises aussi fluide que possible est primordial pour nos entreprises exportatrices.

economiesuisse soutient clairement l'accord sur le transport de marchandises

Dans ce contexte, l'accord sur le transport de marchandises révisé est une réussite. Les milieux économiques se félicitent du résultat des négociations. L'introduction d'une obligation de déclarer préalablement tombe pour les échanges bilatéraux. C'est la solution idoine. economiesuisse et les organisations faitières européenne se sont toujours engagées pour une solution pragmatique et favorable à l'économie. L'accord révisé permet d'éviter que le transport de marchandises avec notre principal partenaire commercial soit entravé.

Après sa signature le 25 juin, l'accord sera appliqué à titre provisoire à partir du 1<sup>er</sup> juillet 2009. economiesuisse prendra position dans le cadre de la procédure de consultation. Ensuite, ce sera à l'Assemblée fédérale d'adopter définitivement l'accord au cours du deuxième semestre 2009.

Au vu de son orientation internationale, la Suisse ne pouvait ignorer le changement de donne en matière de sécurité. La nécessité de prendre des mesures vis-à-vis de l'UE a entraîné l'introduction de mesures de sécurité douanières pour les échanges entre la Suisse et les États extra-européens. Cela concerne tout de même un tiers de nos exportations et 20 % des importations environ. Concrètement, les informations relatives à la sécurité devront être transmises par voie électronique pour les échanges directs avec des États extra-européens à partir du 31 décembre 2010. Un statut d'opérateur économique agréé (OEA) sera également créé. Ainsi, les entreprises qui satisfont certains critères pourront bénéficier de contrôles de sécurité allégés.

Il convient de prendre en considération les besoins de l'économie suisse

Ces nouvelles mesures peuvent impliquer des charges supplémentaires pour certaines entreprises qui font du commerce avec des États extra-européens. Lors de la mise en œuvre de l'accord en Suisse, il conviendra de tenir compte des besoins de l'économie. En lien avec le statut d'OEA, la Suisse doit négocier le plus rapidement possible la reconnaissance mutuelle des statuts avec les principaux partenaires économiques qui appliquent des normes de sécurité équivalentes. Enfin, elle ne doit pas prélever de taxe pour l'octroi du statut. Il est dans l'intérêt de l'Administration des douanes et de l'économie que le transport de marchandises transfrontière soit aussi fluide et efficient que possible.

**Pour toutes questions :**  
peter.flueckiger@economiesuisse.ch