



# Forum National : SGT BREXIT

PV

28-01-19

<b>CONVENORS</b>	Patrick Van Cauwenberghe (MBZ) et Immlé De Staercke (AGD&A)
<b>SECRÉTAIRE</b>	Griet Mahieu (AGD&A)
<b>PRÉSENTS</b>	Ann Devriese, BCA (UPS) Astrid van Strydonk, KVBG (Tabaknatie) Bart Engels, AGD&A Bart Keersmaekers, NAVES (CMA CGM) Brecht Dekeyser, ECS 2XL Brigitte Vandenbussche, AGD&A Cindy Peeters, Belgian Chambers Diederik Bogaerts, ICC (KPMG) Dorothy Verthé, CRSNP (Customs IT SPRL) Geert Willem, P&O Ferries Griet Mahieu (AGD&A) Guido Van Holsbeke, AGD&A Jan Maes, ASV/NAVES (Grimaldi) Jan Mariën, GSF (Euro Marine) Jan Soenen, TLV Jan Van Seghbroeck, AFSCA Jan Van Wesemael, Voka (Alfaport) Dimitri Serafimoff, CEB (Portmade) Jim Styleman, CRSNP (AEB) + Essenscia (Styrolution) Joëlle Delvaux, AGD&A Joeri Vanhaerens, C. RO Ports (COBELFRET) Kristian Vanderwaeren, AGD&A Kristin Van Kesteren-Stefan, Autorité portuaire d'Anvers Kristof Vranckaert, AGD&A Luc Lammertyn, Fedustria (Sioen Coating) Marc Wouters, Fédération pétrolière (Total) Patrick Scheldeman, AGD&A Patrick Van Cauwenberge Autorité portuaire de Zeebruges Pieter Haesaert, AGORIA (C4T) Pieter Verhelst, Boerenbond Sophany Ramaen, AGD&A Stephany Dierick, North Sea Port Tine Vandervelden, FEVIA Vera Jansegers, AGD&A Werner Rens, AGD&A Wesley De Visscher, FEB Yves Melin, ICC (Steptoe) Jeroen Sarrazyn, AGD&A Michel Lequeu, AGD&A Amaury Geernaert, Amcham (PwC Legal)

## ORDRE DU JOUR :

- État de la situation : 3 groupes d'experts
- Feed-back action EORI
- Feed-back du [Trade Contact Group du 17 janvier](#)
- Feed-back du Belgian Day à Zeebruges
- Étapes suivantes ?

## État de la situation : 3 groupes d'experts

### SANITAIRE/PHYTOSANITAIRE

La [première version de la liste Q&R](#) a été publiée sur le site web du Forum National. Il reste encore une question en suspens dans le cadre de la politique des déchets. Cette question a été transmise à l'OVAM (SPDRF/autorité compétente). Des questions supplémentaires peuvent être ajoutées, si nécessaire. Ces questions supplémentaires peuvent être envoyées à [forumda@minfin.fed.be](mailto:forumda@minfin.fed.be) et seront ajoutées à la liste après coordination avec l'AFSCA.

Le port d'Anvers a déposé une demande d'extension des compétences des postes d'inspection au contrôle des marchandises non emballées. Zeebruges soumettra cette demande d'ici peu.

Les questions supplémentaires suivantes sont formulées pour être reprises dans le Q&R :

- Qu'en est-il des conteneurs-citernes et du vrac ?
- Les marchandises en provenance de pays tiers transportées via la BE vers le Royaume-Uni sont-elles soumises aux contrôles de l'AFSCA ?
- Les marchandises qui par le biais d'un transbordement direct dans un port de BE sont transportées vers le Royaume-Uni sont-elles soumises au contrôle de l'AFSCA ?

#### SHORT SEA IN/OUT

Q&R encore en construction.

Il y a deux questions en suspens qui doivent être discutées au sein de l'AGD&A :

1. Les membres présents du secteur privé souhaitent avancer le moment de la présentation des marchandises à la douane afin de garantir ainsi une circulation fluide des marchandises.
2. Les membres présents du secteur privé souhaitent apurer de manière numérique les déclarations de transit des marchandises en provenance du Royaume-Uni. À cet effet, le service Automatisation aurait déjà prévu un code séparé dans le CUSCAR. Le MIG adapté pour le CUSCAR a été publié sur le site web de l'AGD&A. Voir document [PLDA\\_05 MIG CUSCAR-D96B\\_2\\_1.doc \(DOC, 568 KB\)](#).

*Note : Le Q&R a été publié le 31 janvier sur [le site web du Forum National](#).*

#### COMMUNICATION

Selon les fédérations, une communication supplémentaire concernant les autorisations de chargement et de déchargement est nécessaire. Il ne suffit pas que les entreprises puissent avoir accès à de telles autorisations à un rythme accéléré. Elles doivent également être au courant de la manière de travailler.

Notre Administrateur général pense que nous sommes actuellement dans une situation de crise et qu'il ne reste plus assez de temps pour que les petits acteurs bénéficient d'une formation suffisante. Ceux qui n'ont pas encore les connaissances, devront faire appel à des prestataires de services.

Il a été maintes fois suggéré qu'il est urgent de mettre en place une communication intégrée au niveau national de la part de tous les services publics. Jeudi dernier, il a été annoncé qu'une communication allait avoir lieu au niveau de la chancellerie (services du Premier Ministre) via belgium.be

La question posée était de savoir quelles actions ont déjà été mises en place par les fédérations pour informer et sensibiliser les entreprises :

- Fevia diffuse de nombreuses informations via le site web et la lettre d'information hebdomadaire. Fevia a appelé tous ses membres à répondre absolument à l'appel de l'AGD&A concernant le numéro EORI. Des sessions d'information sont encore prévues pour la Flandre et la Wallonie. Fevia travaille en collaboration avec FIT et Awex.
- Transport & Logistique Flandre est en permanence en contact avec leurs membres. Ils rassemblent eux-mêmes autant d'informations que possible et les diffusent à leurs membres. En ce qui concerne la sensibilisation de leurs membres, ils doivent constater que certaines personnes ne sont pas encore conscientes des conséquences possibles du Brexit.
- La Fédération des chambres de commerce envoie régulièrement des informations aux différents chambres de commerce en leur demandant de communiquer à nouveau toutes les informations et les liens utiles à leurs membres et de les encourager à effectuer le Brexit Impact Scan.
- Agoria a également pris certaines initiatives.

Le point d'information sur le Brexit à Zeebruges a reçu peu de questions au cours de la phase initiale. Récemment, nous avons reçu plus de questions (surtout par téléphone), notamment à la suite de la communication EORI et des recrutements pour le Brexit (questions des candidats potentiels). Il y a également des contacts avec les transporteurs actifs dans le port de Zeebruges.

#### Feed-back action EORI

L'AGD&A a envoyé 20.000 lettres concernant l'attribution d'office d'un numéro EORI et a reçu 4 150 réponses jusqu'à vendredi soir. Seulement quelque 1000 réponses de la part des 5000 entreprises les plus importantes qui commercent avec le Royaume-Uni. Depuis le lundi 28 janvier, un call center constitué d'une dizaine de collaborateurs (qui ont reçu une formation courte et spécifique à cet effet) est actif en première ligne pour téléphoner aux entreprises, parmi les 5 000 entreprises les plus importantes, qui n'ont pas répondu à la communication EORI et leur redemander de compléter le document demandé et de le renvoyer. Par région, une dizaine de collègues ont été désignés comme support en deuxième ligne, si nécessaire. Le centre d'appels est joignable au numéro 0257 755 555 de 8h00 à 16h30.

L'AGD&A reçoit également un nombre accru de demandes pour un numéro EORI via la voie traditionnelle.

La question a été posée de savoir ce qu'on entend par « établissement stable » ? C'est en effet important pour les entreprises britanniques qui doivent demander un numéro EORI UE. Elles ont besoin de savoir quel formulaire s'applique à la demande - s'agit-il ou non du formulaire 4. Cela a également des conséquences sur la possibilité de demander certaines autorisations. Le service Législation indique qu'il n'y a pas d'interprétation distincte pour les établissements au Royaume-Uni. La même interprétation s'applique que celle pour les pays tiers. Voir CDU, art. 5 (32) « une installation fixe d'affaires disposant en permanence des ressources humaines et techniques nécessaires et par l'intermédiaire de laquelle les opérations douanières d'une personne sont effectuées en tout ou en partie. » En d'autres termes, dans le chef d'une entreprise belge avec un numéro de TVA belge et non dans le chef d'une entité britannique.

La demande d'un numéro EORI UE pour une entreprise qui dispose actuellement d'un numéro EORI britannique, peut déjà être faite ! Une condition importante est que l'entreprise exerce une activité en Belgique.

Une entreprise BE qui effectue des formalités douanières au Royaume-Uni (par exemple, les ventes DDP) a besoin d'un numéro EORI au Royaume-Uni. À cet effet, l'entreprise BE a besoin d'un établissement stable au Royaume-Uni ou doit travailler avec un représentant fiscal.

En ce qui concerne l'attribution d'office d'un numéro EORI, un certain nombre de remarques ont été formulées :

\* Il faut veiller à ce que les entreprises soient suffisamment sensibilisées et à ce qu'elles se rendent compte qu'un numéro EORI n'est pas suffisant en soi ; mais qu'il reste encore beaucoup d'autres choses à préparer.

\* Au début, il a été dit que les transporteurs ne devaient pas avoir de numéro EORI, mais il semble maintenant que ce soit probablement le cas pour des raisons de safety et security.

### Feed-back trade contact group 17/01

Aucun des membres privés du forum national n'était présent au TCG. Dimitri Serafimoff (Portmade) demandera le rapport au CLECAT et le transmettra.

### Feed-back du Belgian Day à Zeebrugge

En résumé, un certain nombre de points importants ont été cités par les douanes britanniques :

Le CDU sera appliqué en matière de deep sea et pas de short sea.

Une distinction est faite entre les transports RORO accompagnés et non accompagnés en ce qui concerne la personne responsable de l'envoi de l'ENS.

Transport accompagné : ENS par trucking company

Transport non accompagné : ENS par compagnie de ferry

Le Royaume-Uni ne sera pas organisé pour effectuer des contrôles sur les produits vétérinaires. Pour ce type de marchandises, il est recommandé de passer par la partie continentale de l'Union européenne et d'y faire effectuer tous les contrôles nécessaires. Les contrôles effectués ici par l'AFSCA seront acceptés au Royaume-Uni.

Situation des importations au Royaume-Uni

Procédure normale ou procédure simplifiée à l'importation : 2 heures avant l'arrivée au port, les chauffeurs (en cas de transport accompagné) ou les armateurs (dans le cas d'un transport non accompagné) doivent déjà posséder le MRN pour pouvoir/avoir l'autorisation de conduire le navire. De cette façon, les contrôles de sécurité peuvent être effectués lors de l'arrivée du navire et tout peut quitter le navire rapidement à l'arrivée.

En cas d'EIDR : impossible d'avoir un MRN. Par conséquent, le chauffeur devra avoir avec lui un document indiquant le numéro EORI britannique du client. Lors du contrôle, les douanes britanniques peuvent ensuite vérifier dans le système, sur la base du numéro EORI britannique du client, s'il possède réellement une autorisation EIDR. Si c'est le cas, le chauffeur peut simplement continuer.

Les informations du séminaire seront traitées par le service Economic Support et seront disponibles via une présentation sur la rubrique Brexit du site web AGD&A.

## DIVERS

### QU'EN EST-IL DES RETARDS PLDA ?

IBM cherche actuellement à améliorer la vitesse en PLDA.

### RECRUTEMENTS BREXIT ?

D'ici fin mars 2019, les 150 premiers travailleurs seront en place. Les 240 autres travailleurs devraient être là d'ici fin 2019.

La question était de savoir s'il était possible de publier la répartition (ou au moins un chiffre cible) des douaniers supplémentaires dans les différentes régions.

### AUTORISATION LIEU DE CHARGEMENT D'OFFICE ?

L'AGD&A envisage d'accorder d'office aux 1000 premiers une autorisation de lieu de chargement. Si cette proposition est effectivement approuvée, la communication à ce sujet aura lieu en février. Naturellement, des informations supplémentaires des entreprises sont requises pour cette autorisation. Il s'agit en effet UNIQUEMENT d'attribuer une autorisation de lieu de chargement parce qu'il n'est pas nécessaire de constituer une garantie pour cette autorisation. Si une attribution est faite d'office, un audit postérieur aura probablement lieu pour remplacer le pré-audit qui a lieu normalement.

### Étapes suivantes ?

Lors d'une prochaine session à plus petite échelle, des schémas fonctionnels seront développés pour les différents processus. La date sera fixée ultérieurement.