



Q&A Brexit : Introduction/sortie de marchandises par le short sea

ABRÉVIATIONS

AGD&A : Administration générale des Douanes et Accises

BE: Belgique

CCRM : Customs Container Release Management

CUSCAR : Customs Cargo Message

EMCS : Excise Movement and Control System

ETD : Electronic Transport Document

UE : Union européenne

IE : Irlande

MRN : Movement Reference Number

TARIC : Tarif intégré de la communauté européenne

TAD : Transit Accompanying Document

RU : Royaume-Uni

TABLE DES MATIÈRES :

Mainlevée des marchandises	1
Numérisation et automatisation	2
Transit	2
Safety& Security	4
Consolidation	6
Accises.....	6

MAINLEVÉE DES MARCHANDISES

1. Est-il possible d'avancer le moment de la présentation?

Oui, c'est possible en utilisant la déclaration de type D (IM D). Lors de l'arrivée du bateau, le CUSCAR est complété. Cette solution n'est efficace que si le CUSCAR a été dûment complété.

2. Est-il possible d'avancer le moment de la mainlevée?

Cette question sera vérifiée en interne au sein de l'AGD&A.

NUMÉRISATION ET AUTOMATISATION

3. Le CCRM sera-il étendu aux semi-remorques?

Non, pas à court terme. Le CCRM ne concerne que les conteneurs.

Pour plus d'informations sur le CCRM consultez :

https://finances.belgium.be/fr/douanes_accises/entreprises/r%c3%a9glementation/l%c3%a9gislation/crm

4. Est-il possible de connecter son logiciel propre au TARIC?

Oui, toutes les mesures liées au TARIC peuvent être téléchargées via un fichier XML pour être importées dans une base de données propre. Une fois par mois, un fichier complet est mis à disposition et des modifications y sont apportées quotidiennement.

Pour télécharger ce fichier, suivez le lien suivant :

https://eservices.minfin.fgov.be/extTariffBrowser/XmlExtractions;jsessionid=q9io0A--k1hxJeBQdqqsaBiafPJUU3dL1k_23v4ZpBtRhF39LcG!1962289574?date=20181214&lang=FR&page=1&searchMonth=02&searchYear=2019

TRANSIT

5. Les déclarations de transit peuvent-elles être utilisées pour le commerce avec le RU?

Oui, si aucune période de transition n'est d'application, la Common Transit Convention entrera en vigueur le 30/03/2019. La convention entrera en vigueur après cette période, si une période de transition est mise en place.

Les déclarations de transit commun pourront donc être utilisées dans les échanges avec le RU.

Le coordinateur transit de l'AGD&A confirme que l'utilisation du transit commun avec le RU ne sera pas strictement limité à la traversée du « landbridge » entre l'IE et l'UE.

Un transit commun pourra aussi débuter ou terminer en RU.

UK est Partie Contractante à la Convention TIR de 1975 de façon indépendante par rapport à son statut d'Etat membre de l'Union européenne. Il en découle qu'après le Brexit, UK restera partie contractante à la Convention TIR et que donc les mouvements sous TIR resteront possibles en UK.

Le TIR est applicable pour des mouvements en transits pour lesquels au moins une partie du transit se fait par la route et au moins une partie de transit se passe sur un territoire hors Union. Il est donc possible que certains opérateurs fassent le choix d'utiliser le TIR et pas le Transit Commun.

Le NCTS-TIR n'est pas utilisé sur le territoire des pays du transit commun (bien que ceux-ci disposent du NCTS) car cette procédure informatisée pour le TIR n'a pas de base légale dans le cadre du transit commun. La procédure TIR papier uniquement s'appliquera en UK et la procédure NCTS TIR et papier s'appliquera sur la partie du mouvement TIR en UE.

Lorsqu'un mouvement sous procédure TIR papier en provenance d'un pays tiers ou de la CTC entre sur le territoire de l'UE, le titulaire doit déposer les données relatives à ce mouvement dans le NCTS-TIR auprès du bureau d'entrée dans l'Union (art. 276 IA-UCC et page 671 du Manuel) tout en lui présentant le carnet papier.

Lorsqu'un mouvement TIR sort de l'UE, il y a aussi des formalités au bureau de douane de sortie de l'Union (cf. art 278-279 IA-UCC et page 682 du Manuel).

Il est possible de prouver le statut de marchandises de l'Union à l'aide d'un carnet TIR via des formalité au bureau de départ dans l'Union (par exemple dans le cadre d'un mouvement 'EM de l'UE - pays de la CTC – EM de l'UE', Cf. art 207 IA-UCC et page 85 du Manuel).

Il est important que tant l'AGD&A que et les opérateurs économiques prennent déjà les mesures pratiques nécessaires pour mettre en place les déclarations de transit depuis et vers le RU.

6. L'AGD&A créera-t-elle des bureaux de passage aux frontières extérieures du RU?

Nous avons déjà des bureaux douaniers habilités pour le transit dans nos ports et aéroports. Ceux-ci devront jouer le rôle de bureau de passage de transit quand la législation le prescrit.

7. Quelles sont les obligations légales de la douane au sein d'un bureau de passage?

Le bureau de passage est défini à l'article 1. 13) du IA/UCC :

«bureau de douane de passage»:

a) soit le bureau de douane compétent pour le point de sortie du territoire douanier de l'Union lorsque les marchandises quittent ce territoire au cours d'une opération de transit en franchissant une frontière d'un territoire situé en dehors du territoire douanier de l'Union autre qu'un pays de transit commun;

b) soit le bureau de douane compétent pour le point d'entrée sur le territoire douanier de l'Union lorsque les marchandises ont emprunté un territoire situé en dehors du territoire douanier de l'Union au cours d'une opération de transit;

Cela signifie que lorsqu'un transit vient du RU et entre dans l'Union par la Belgique, le bureau de douane belge à la frontière (port ou aéroport) doit jouer le rôle de bureau de passage sauf s'il a été désigné dans la déclaration en tant que bureau de destination.

Lors de la sortie d'un transit par BE qui part vers RU, les bureaux belges à la sortie de BE ne jouent pas le rôle de bureaux de passage.

Les formalités à accomplir au bureau de transit de passage sont déterminées à l'article 304 IA/UCC.

Les marchandises doivent en fait être présentées avec le TAD et le MRN (et la liste d'articles éventuelle) au bureau de douane de passage qui va devoir notifier dans le NCTS ce passage et prendre une décision de contrôler ou non ce transit. Il est possible de modifier le bureau de passage.

Article 304

Présentation des marchandises acheminées sous le régime du transit de l'Union au bureau de douane de passage

[Article 226, paragraphe 3, point a), et article 227, paragraphe 2, point a), du code]

1. Les marchandises, ainsi que le MRN de la déclaration de transit, sont présentées à chaque bureau de douane de passage.

2. En ce qui concerne la présentation du MRN de la déclaration de transit à chaque bureau de douane de passage, l'article 184, deuxième alinéa, du règlement délégué (UE) 2015/2446 s'applique.

3. Les bureaux de douane de passage enregistrent le passage des marchandises à la frontière sur la base des énonciations de l'opération de transit de l'Union transmises par le bureau de douane de départ. Ce passage est notifié par les bureaux de douane de passage au bureau de douane de départ.

4. Lorsque les marchandises sont acheminées en empruntant un bureau de douane de passage autre que celui qui est déclaré, le bureau de douane de passage emprunté demande les énonciations de l'opération de transit de l'Union au bureau de douane de départ et notifie à ce dernier le passage des marchandises à la frontière.

5. Les bureaux de douane de passage peuvent inspecter les marchandises. Toute inspection des marchandises est réalisée en se fondant en particulier sur les énonciations de l'opération de transit de l'Union transmises par le bureau de douane de départ.

6. Les paragraphes 1 à 4 ne s'appliquent pas aux transports de marchandises par chemin de fer, pour autant que le bureau de douane de passage puisse vérifier par d'autres moyens que les marchandises ont passé la frontière. Cette vérification n'a lieu qu'en cas de besoin. Elle peut être effectuée a posteriori.

8. Lors du transit de marchandises depuis le RU, les déclarations de transit peuvent-elles être apurées de manière électronique?

L'AGD&A a prévu un code spécifique à indiquer sur le CUSCAR pour les déclarations de transit en transit du RU. Le MIG adapté est consultable sur [le site web de l'AGD&A](#), voir document [PLDA 05 MIG CUSCAR-D96B 2 1.doc \(DOC, 568 Ko\)](#).

9. L'ETD peut-il être utilisé pour le transport maritime?

Non, dans le cadre du régime de transit commun (sur base de la CTC, valable pour le commerce avec le RU), la simplification ETD n'est utilisée que pour le transport aérien.

Ce, en contradiction avec le transit de l'Union (sur base du CDU qui régit le commerce entre les États membres de l'UE) où la simplification ETD peut être utilisée pour le transport maritime et aérien.

L'AGD&A a demandé à la Commission européenne pourquoi la CTC ne permet pas la simplification ETD pour le transport maritime. La Commission a répondu qu'il n'y avait pas d'utilité à prévoir une telle simplification. Voici ci-dessous un extrait de leur réponse :

« La procédure de transit n'est pas nécessaire pour les marchandises acheminées par voie maritime. A leur arrivée dans un port de l'Union, toutes les marchandises sont présumées non-Union, sauf preuve du contraire.

Ainsi, pour les marchandises de l'Union, la preuve du statut est beaucoup plus facile qu'une procédure de transit.

Pour les marchandises non-Union, dans la mesure où les marchandises proviennent de la haute mer, elles seront sous la présomption du statut non-Union. Les placées sous la procédure de transit n'apportera aucune valeur ajoutée. Par conséquent, le transit pour le transport maritime n'est pas utilisé. »

Si les opérateurs belges voient malgré tout un intérêt opérationnel à demander un amendement à la CTC visant à l'introduction de l'ETD pour le transport maritime, ils peuvent envoyer leurs arguments et l'explication de cas concrets où cela serait une plus-value au service législation douanière. (florence.coulon@minfin.fed.be).

SAFETY& SECURITY

10. Quand faut-il envoyer l'ENS?

En résumé:

L'ENS est envoyé au plus tard pour :

* 'Deep sea' : 24H avant que le conteneur ne soit chargé sur le navire;

* 'les cargaisons en vrac et les cargaisons fractionnées' : 4H* (s'il ne s'agit pas de 'short-sea') ;

* 'short-sea' : 2H.

(*Avant l'arrivée du navire dans le premier port d'entrée du territoire douanier de l'Union)

Législation :

l'article 105 du CDU RD détermine les délais pour l'envoi de la déclaration sommaire d'entrée pour le transport maritime et stipule:

« Lorsque les marchandises sont introduites sur le territoire douanier de l'Union par voie maritime, la déclaration sommaire d'entrée est déposée dans les délais suivants:

a) pour les cargaisons conteneurisées, autres que celles auxquelles s'applique le point c) ou le point d), au plus tard vingt-quatre heures avant le chargement des marchandises sur le navire à bord duquel elles doivent être introduites sur le territoire douanier de l'Union;

b) pour les cargaisons en vrac ou fractionnées, autres que celles auxquelles s'applique le point c) ou le point d), au plus tard quatre heures avant l'arrivée du navire au premier port d'entrée sur le territoire douanier de l'Union;

c) au plus tard deux heures avant l'arrivée du navire au premier port d'entrée sur le territoire douanier de l'Union lorsque les marchandises proviennent de l'un des lieux suivants:

- i. le Groenland;
- ii. les Îles Féroé;
- iii. l'Islande;
- iv. les ports situés sur la mer Baltique, la mer du Nord, la mer Noire ou la mer Méditerranée;
- v. tous les ports du Maroc;

d) pour les mouvements autres que ceux auxquels s'applique le point c), entre un territoire situé hors du territoire douanier de l'Union et les départements français d'outre-mer, les Açores, Madère et les îles Canaries, lorsque la durée du voyage est inférieure à vingt-quatre heures, au plus tard deux heures avant l'arrivée au premier port d'entrée situé sur le territoire douanier de l'Union.

Remarques :

Dans ce Q&A, on entend par:

* 'Deep-sea' : les marchandises dans les conteneurs qui ne relèvent pas de l'article 105 c) ou d);

* 'les cargaisons en vrac et les cargaisons fractionnées' : les cargaisons en vrac et les cargaisons fractionnées qui ne relèvent pas de l'article 105 c) ou d);

* 'Short-sea' : les conteneurs ou les cargaisons en vrac et les cargaisons fractionnées qui relèvent **bien** de l'article 105 c) ou d).

Brexit:

Selon la législation actuelle, seuls les ports du RU qui se situent sur la Mer du Nord tombent sous la dénomination 'short-sea'.

En préparation au Brexit, la Commission européenne a préparé un projet de règlement pour adapter le CDU RD.

Le règlement modifie l'article 105 susmentionné du CDU RD:

Ajout du point suivant à l'article 105 c) :

'(vi) all ports of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and of the Channel Islands and the Isle of Man;'

Cette modification entrera en vigueur le jour qui suit la publication au Journal officiel de l'Union européenne.

À partir de ce moment, tous les ports du RU tomberont sous la dénomination 'short-sea'

11. Comment l'EXS doit être expédié lors du packaging? Et qui doit s'en charger?

L'article 271, paragraphe 2 du CDU stipule :

'La déclaration sommaire de sortie est déposée par le transporteur.

Nonobstant les obligations du transporteur, la déclaration sommaire de sortie peut être déposée par l'une des personnes suivantes à la place du transporteur:

a) l'exportateur, l'expéditeur ou toute autre personne au nom ou pour le compte de laquelle le transporteur agit;

b) toute personne en mesure de présenter ou de faire présenter les marchandises en question au bureau de douane de sortie.'

12. Les données de l'EXS peuvent-elles être utilisées ou partagées pour préparer l'ENS?

Non.

13. De quelle façon se déroule la communication à propos d'une sélection Safety & Security?

La communication se fait par le biais d'un mail de la chambre de Régie.

14. Qu'advient-il des semi-remorques qui voyagent chargés vers le RU et qui en reviennent vides après le Brexit?

Les dispositions de la « Convention sur la circulation routière » du 8 novembre 1968 sont d'application.

Le moyen de transport est immatriculé dans l'Union européenne (pas au RU), la traversée de la frontière vaut la déclaration de réimportation après l'exportation temporaire du moyen de transport.

Si le moyen de transport est immatriculé au RU, l'article 212 du CDU RD sur les conditions d'octroi de l'exonération totale des droits à l'importation pour les moyens de transport est d'application.

CONSOLIDATION

Pour bénéficier de conseils sur la consolidation (ou groupage), référez-vous à la présentation effectuée au sein du Forum National:

<https://www.naforna.be/fr/nouvelles/25102018-brexit-et-groupage>

ACCISES

15. Les procédures actuelles concernant le transport de produits soumis à accise peuvent-elles être conservées (en utilisant l'EMCS)?

Si une période de transition est en vigueur, l'EMCS peut continuer à être utilisé.

Lorsque le RU ne sera plus membre de l'Union Européenne, un transport de produits d'accise à partir de la Belgique vers le RU sera considéré comme exportation vers un pays tiers et non plus comme un transport sous le régime suspensif de l'accise. Les procédures valables au niveau d'EMCS devront en conséquence être complétées avec les procédures concernant l'exportation.

Un transport de produits d'accise du RU vers la Belgique sera considéré comme une importation pour laquelle les procédures prescrites doivent être suivies ; Ici aussi, ce mouvement sera considéré comme

une importation en Belgique. Les règles relatives à l'EMCS s'appliquent et il y a un transfert dans le cadre du régime de suspension des droits.