



Groupe de travail Régimes particuliers

PV

11/09/19

| | |
|------------------|---|
| CONVENORS | Joëlle Delvaux & Jessy Van Aert |
| NOTULIST | Joëlle Delvaux & Jessy Van Aert |
| PRÉSENTS | <p>Bart Engels AADA&A Charlotte De Decker Agoria (Volvo car Belgium) Christina Horckmans Unizo (EY) Christophe Cambien AAD&A Diederik Bogaerts ICC (KPMG) Florence Coulon AAD&A Gerrit De Sterck BCA (DHL) Gregor Vekemans CRSNP (Stream Software) Jessy van Aert Essenscia (EVONIK) Karolien Vandenberghe AmCham (PwC Legal) Kathleen Van Craenenbroeck AAD&A Kevin Verbelen Agoria Kim Van de Perre ASV/NAVES (MSC) Kristin van Kesteren-Stefan Havenbedrijf Antwerpen Luc Lammertyn Fedustria (Sioen) Marc Staal Voka – KvK Limburg (Scania) Michael Van Giel CRSNP (Intris NV) Nancy Smout KVB (Katoennatie) Nathalie Sterkmans AAD&A Rudi Lodewijks AAD&A Sophie Verberckmeos Vinum & Spiritus (Deloitte) Stéphane Olivier AAD&A Tom De Ridder AGORIA (Audi) Tom Verbrugge Vinum & Spiritus (Deloitte) Michel Lequeu AGD&A</p> |
| EXCUSÉS | <p>Abram Op de Beeck Essenscia (BASF) Albert Palsterman CRSNP (Stream Software) Annemie Peeters Havenbedrijf Antwerpen Bart Cieters AAD&A Bart Witdouck Essenscia (EVONIK) Benoit Willimes AAD&A Caroline Gubbi Forward Belgium Daan De Vlieger Vinum & Spiritus (Deloitte) Elke Danckers Voka – KvK Limburg (Nike) Ellen Gielen Voka) KvK Limburg (Graco) Filip Ackermans Essenscia (Chevron Philips Chemicals International NV) Hans Vand Der Biest AAD&A Jan Van Wesemael Voka (Alfaport) Jean Baeten VBO Jo Lemaire AAD&A Johan Peeters Forward Belgium (Herfurth) Laurent Moyersoens Alfaport-Voka (NxtPort) Nadine Van Rompay Voka – West-Vlaanderen (Seabridge) Sara Ramos Werkgeversfederatie voor de internationale handel, het vervoer en de logistiek (Bleckmann) Sonia Debois AAD&A Stefan Vanrobaeys Fedustria (Baltagroup) Sylvie Groeninck Fedustria Thomas Verdonck Voka - KvK Limbourg (Nike)</p> |

Point 1 de l'ordre du jour : Suivi du code HS obligatoire sur la déclaration de transit

Florence Coulon (AAD&A) présente l'état du projet porté par la Commission européenne. L'approbation du document de travail Rev 7 par le Groupe de travail européen Transit et Simplification le 27/3/2019 clôt l'examen de ce projet qui a été depuis transmis pour examen au Customs Expert Group-DIH (européen), compétent pour les amendements relatifs à l'annexe B-DA.

L'amendement nécessaire pour l'introduction de cette obligation pourrait être adopté début 2020. Parallèlement, les Commission mixtes UE-CTC (Customs Transit Convention) devront adopter un amendement permettant d'aligner les Conventions sur la législation de l'Union.

Néanmoins, cette nouvelle obligation ne sera pas applicable immédiatement. Elle ne sera applicable lorsque l'annexe B-DA sera applicable en ce qui concerne les exigences de données dans les déclarations de transit. Or cette annexe sera rendue applicable dans ce domaine entre 2021 et 2023 lorsque le NCTS P5 sera déployé.

En Belgique la date de déploiement est fixée à la fin 2022. En France en 2022, aux Pays-Bas en 2023 et en Allemagne en 2021. Ce planning de déploiement est susceptible d'être modifié et doit être vérifié auprès des autorités douanières concernées. Les informations publiques sur les dates d'implémentation du NCTS P5 peuvent être consultées via ce [lien](#).

Il faut remarquer que ces informations incomplètes datent de 2018 et sont susceptibles d'être modifiées.

Le projet imposera l'obligation de mentionner le code HS à 6 chiffres dans les déclarations de transit en plus de la description des marchandises. Des exceptions légales existent en ce qui concerne les transits ETD (air et mer), le transit postal (UPU) et les provisions de bord (les codes spéciaux pourront encore être utilisés à la place des codes HS).

Lorsqu'un pays de départ sera en NCTS P5, le code sera exigé dans la déclaration de transit (même si le pays de destination est en NCTS P4). Lorsqu'un pays de départ de transit est en NCTS P4, le code ne sera pas obligatoire dans le cadre de la CTC mais la législation nationale peut l'exiger.

L'administration belge est consciente des difficultés opérationnelles et de la nécessité de réorganiser les chaînes logistiques induites par ce projet. Nous avons exposé ces difficultés et proposé des simplifications qui n'ont pas été toutes retenues car la Commission souhaite maintenir les exceptions, au minimum afin d'améliorer l'analyse de risque automatisée et d'accélérer le traitement douanier des transits.

Nous ne pouvons que vivement inviter les opérateurs à manifester leur désaccord lors des TCG ou par des courriers adressés à la Commission européenne.

Point 2 de l'ordre du jour : Simplification du transit ferroviaire

Le cadre réglementaire de l'Union relatif au transit ferroviaire prévoit que la procédure normale de transit ferroviaire s'effectue en utilisant le NCTS.

Il existe des particularités pour le transit ferroviaire dans le cadre de la procédure normale : scellement par l'entreprise de chemins de fer, présentation facultative au bureau de passage et compatibilité avec les autorisations d'expéditeur et de destinataire agréés. La législation de l'Union prévoit de maintenir la simplification corridor T2. Celle-ci est actuellement applicable uniquement lors de la traversée de la Suisse. Théoriquement, cela pourrait être mis en place dans d'autres pays de la CTC.

Il existe deux autres simplifications « papier » qui ne sont applicables que de façon transitoire jusqu'au déploiement du NCTS P5 :

- La simplification transitoire relative à la procédure papier CIM utilisée par une chaîne d'entreprises ferroviaires autorisées (TDA). Depuis le 1/5/2016, les nouvelles autorisations et les réévaluations d'autorisations anciennes doivent imposer la fourniture d'une garantie lorsque l'entreprise autorisée agit en tant que titulaire du régime de transit. Cela n'était pas requis dans le cadre du CDC (ancien Code). Du fait que toutes les autorisations ont été réévaluées en date du 1/5/2019, les entreprises ferroviaires autorisées ne disposant pas d'une garantie peuvent participer à ces transits mais ne peuvent plus en être titulaires.
- La simplification transitoire prévue à l'article 45 des TDA nécessitant la préexistence avant le 1/5/2016 d'une procédure simplifiée de ce type.

Le transit ferroviaire fait l'objet d'un nouveau chapitre dans le Manuel du transit. Celui-ci, applicable depuis le 1/5/2019 est consultable via ce [lien](#) dans toutes les langues de l'Union. La prochaine version consolidée du Manuel devrait être publiée fin 2019.

Point 3 : État d'avancement de la procédure de demande de déclaration pour les sociétés AEO

Le processus de demande est terminé. Toutefois, les services du président ont indiqué que ces demandes doivent être faites via MyMinfin. Informatiemanagement y travaillent et espèrent qu'il sera opérationnel d'ici la fin de 2019. Le rapport PLDA sera alors toujours disponible via MyMinfin.

Point 4 de l'ordre du jour : État d'avancement concernant le rapportage Entrepôt

Selon Informatiemanagement, seules quelques entreprises utilisent ce rapport et s'y intéressent. Informatiemanagement préfère que ces entreprises postulent individuellement. Toutefois, si plusieurs sociétés sont intéressées par ce rapport, elles peuvent se conformer aux clauses restrictives.

Point 5 de l'ordre du jour : Résultats du sous-groupe de travail Perfectionnement Actif & Entrepôt douanier

Le sous-groupe AV et Entrepôt Settlement a discuté des exigences minimales pour la déduction AV et la déduction pour entrepôt de stockage.

Une [note](#) a été rédigée pour fixer les exigences minimales. Cette note a été publiée le 21/3/2019 et peut être appliquée.

Point 6 de l'ordre du jour : Retour d'information de la dernière réunion du groupe d'experts douaniers SPE à la Commission européenne

Lors de notre dernière réunion le 14 juin 2019, des clarifications en matière d'admission temporaire ont été apportées (voir point de l'agenda 7). La version 12 du Guide SPE a été adoptée : elle apporte divers éclaircissements en matière de garantie pour les régimes particuliers, des exemples pour déterminer quand recourir au perfectionnement actif ou à l'admission temporaire, etc.

Le bulletin INF sous sa version électronique sera amendé : la Commission va donc proposer un projet de modification de l'Annexe 71-05 CDU-DA.

Point 7 de l'ordre du jour : Clarification Admission temporaire des moyens de transports

La Commission européenne confirme que les moyens de transport (utilisés en tant que moyens de transport au moment de pénétrer sur le territoire douanier de l'UE c.à.d. utilisés pour transporter des biens ou/et des personnes) peuvent être placés sous le régime de l'admission temporaire sans autre acte que celui de passer la frontière au sens de l'article 141 CDU-DA. Aucune déclaration verbale ou écrite n'est nécessaire sauf exception.

Par contre, si utilisés à d'autres fins, les moyens de transport doivent être placés sous le régime de l'admission temporaire par une déclaration en douane en bonne et due forme (déclaration verbale seule ou avec inventaire, document administratif unique).

[Une note explicative a été rédigée par le Service Législation douanière \(EOS/DD 015.142\) et publiée aussi sur le site du Forum National.](#)

Varia

Cautionnement Entrepôt Public

Cette question sera abordée lors du prochain Comité CEG-SPE du 17 septembre 2019.

Mélange à bord

Cette question n'est pas un problème législatif (le CDU l'autorise à bord des navires à quai sous PA ou ED mais les conditions de l'article 211 CDU doivent être remplies). C'est la possibilité de contrôle de la détermination des quantités qui pose problème. Ce point est transmis à Opérations Central pour suivi.

| NOUVEAUX POINTS D'ACTION (À FORMULER DE MANIÈRE CLAIRE ET SPÉCIFIQUE !) | RESPONSABLE | ÉCHÉANCE |
|--|--------------------|-----------------|
| Rapport sur l'entrepôt - les parties intéressées peuvent appliquer aux convenors | Allen | 30/11/2019 |
| Suivre la procédure de demande de rapport PLDA | Jessy van Aert | 30/11/2019 |

La prochaine réunion se déroulera le 22 janvier 2020 à 10h00, salle s02.