



NOTE GENERALE NO-DEAL BREXIT

Version 2.1 - novembre 2020 – DOCUMENT VIVANT

Suite au Brexit, les échanges avec le Royaume-Uni (R.-U.) seront soumis aux dispositions du code des douanes de l'Union (CDU) et aux formalités douanières qui en découlent.

La présente note est le résultat de concertations entre l'Administration générale des Douanes et Accises (AGD&A) et des partenaires privés dans le cadre du Forum National - sous-groupe de travail Brexit. Le groupe de travail a pour but de préparer tant l'AGD&A, les ports que les entreprises au Brexit de façon à perturber le moins possible les flux de marchandises existants et que la prestation de services de l'AGD&A maintienne son niveau.

Ce document est uniquement à titre informatif et ne constitue pas une interprétation juridique de l'AGD&A.

Table of Contents

Note générale No-Deal Brexit	1
Mention du document administratif unique (DAU)	2
Déclaration sommaire d'entrée dans l'UE	2
Déclaration de dépôt temporaire	3
Déclaration de régime douanier	3
Envois en transit	3
Utilisation de la garantie globale transit	4
TIR	4
Carnet ATA	5
Mode de travail pour remorques et conteneurs vides	5
Arrivée à la sortie (Arrival at exit) pour envois partiels	5
Mode de travail pour marchandises en retour	6
Marchandises de l'Union dans des transports lors de la transition	6
Application de la procédure d'urgence	7
Heures de travail de l'AGD&A	7
Autorisations douanières transfrontalières	7
Mesures non fiscales	8
Exportation des marchandises à double usage	8

MENTION DU DOCUMENT ADMINISTRATIF UNIQUE (DAU)

En vertu de la *Convention of 28 May 1987 on simplifications of formalities in trade in goods*, le RU utilisera le Document Unique.

Code case 1

Après le Brexit, dans le cadre des flux commerciaux (importation, exportation, transit, ou réexportation), de marchandises Union avec le Royaume-Uni, il conviendra de mentionner le code « UE » dans la première partie de la case 1 du Document Administratif Unique (DAU)

Pour de plus amples informations sur la manière de compléter le DAU, consultez :

https://finances.belgium.be/fr/douanes_accises/entreprises/douane/document-unique.

Code pays Royaume-Uni

En raison du protocole sur l'Irlande du Nord, des différents codes pays seront d'application pour le Royaume-Uni en tant que pays de destination ou d'expédition (cases 15 et 17). Vous trouvez les renseignements sous :

https://ec.europa.eu/taxation_customs/sites/taxation/files/use_of_gb_and_xi_codes_guidance.pdf

DECLARATION SOMMAIRE D'ENTREE DANS L'UE

Après le Brexit, il convient d'introduire une déclaration sommaire d'entrée (ENS = Entry Summary Declaration) auprès du bureau de douane de la première entrée dans l'UE dans les délais mentionnés dans le Code. Les analyses de risques sont effectuées sur l'ENS à des fins de sécurité (Safety & Security).

L'ENS reste la responsabilité du transporteur (principal), mais peut être introduit par d'autres personnes, sauf dans les cas prévus à l'article 127 CDU (RE (UE) 2013/952). Si la charge d'un bateau ferry consiste en des moyens de transport non-accompagnés et accompagnés (telles des combinaisons tracteur et semi-remorque), la compagnie de ferry est chargée d'introduire l'ENS.

Un amendement récent du Code¹ qui entre en vigueur si le Brexit a lieu, stipule que le délai d'introduction de la déclaration sommaire d'entrée pour transport sur mer du Royaume-Uni est tout au plus de deux heures avant l'arrivée du bateau dans le premier port d'entrée dans le territoire douanier de l'Union.

L'obligation ENS s'applique également aux déclarations de transit. En Belgique, il n'est pas encore possible de soumettre l'ENS via NCTS, bien que la législation douanière prévoit la soumission conjointe.

**Au plus tard 2h
avant l'arrivée**



¹ Règlement délégué (UE) 2019/334 de la Commission du 19 décembre 2018



Exception pour fin de transition

Exceptionnellement, pour les envois quittant le Royaume-Uni avant la fin de la période de transition mais arrivant dans l'Union après la transition, aucun ENS ne doit être envoyé.

DECLARATION DE DEPOT TEMPORAIRE

La déclaration de dépôt temporaire doit être introduite par la personne qui a amené les marchandises dans le territoire douanier (article 139/1/a CDU). Cette déclaration comporte des données relatives aux marchandises à décharger. Il convient à cet effet d'utiliser le message d'EDIFACT - CUSCAR. Ce message est envoyé dans la comptabilité des marchandises de PLDA. Comme numéro de référence CUSCAR pour les remorques, sans bill of lading, il convient d'utiliser le **numéro d'inscription** (cf. numéro de bill of lading pour les conteneurs).

DECLARATION DE REGIME DOUANIER

L'autorité portuaire annonce l'arrivée du bâtiment par le biais du système portuaire à la douane. Dès cet instant, il est possible d'envoyer les déclarations pour un régime douanier, aux fins d'apurement automatique des articles des marchandises concernés dans la comptabilité des marchandises dans PLDA.

Les opérateurs ont la possibilité de soumettre une déclaration de type D plus tôt dans le processus logistique. Voir aussi:

<https://www.naforna.be/fr/nouvelles/23062020-5-raisons-dutiliser-la-d%C3%A9claration-type-d-dans-les-ports-maritimes>

ENVOIS EN TRANSIT

Après le Brexit, le R.-U. va adhérer à la *Convention of 28 May 1987 on a common transit procedure* et à la *Convention of 28 May 1987 on simplifications of formalities in trade in goods*. Cela permettra le transport douanier commun depuis, vers et à travers le R.-U. et le Document Unique sera également utilisé au R.-U.

A. Mouvement R.-U. / BE

À des fins de simplification administrative, le bureau de douane dans le port concerné en Belgique est considéré comme bureau de passage pour tous les envois sous couvert d'un document T. L'AGD&A enregistrera donc aussi tous ces envois comme présentés au bureau de passage.

Si le bureau de douane dans le port est aussi le bureau de destination, les marchandises concernées doivent alors, en application de la procédure normale à l'arrivée, également être présentées à la douane au niveau du bureau de destination. Pour Zeebruges, il s'agit du Poste d'inspection frontalier (PIF) du port. Pour Anvers, il s'agit du poste douanier responsable pour le quai de débarquement.

Si les marchandises sont destinées à un titulaire d'autorisation d'un lieu agréé, y compris les lieux de chargement et de déchargement (LCD), les marchandises suivent leur parcours après avoir quitté le terminal jusqu'au LCD, afin que celui-ci puisse enregistrer l'arrivée des marchandises dans NCTS.

Le bordereau de chargement (CUSCAR) doit indiquer les envois T par le code « TT », afin qu'elles puissent être apurées automatiquement.

B. Mouvement BE / R.-U.

La procédure de sortie ne change pas dans le cas où un port belge est le bureau de destination.

En ce moment, il y a peu de cas d'envois T quittant la Belgique et dont le bureau de destination se situe dans un autre État membre CTC. En raison du faible nombre, les documents T sont souvent remplacés par un nouveau document T

Après le Brexit, ce système s'avère pratique pour éviter l'éventuelle congestion aux bureaux dans les ports.



Ces envois couverts par un document T peuvent également quitter l'Union via un point frontalier belge. Le document de transit doit être mentionné sur le manifeste afin d'éviter toute constatation d'exportation sans document. L'enregistrement du passage s'effectue dans le bureau des douanes de passage dans le pays d'entrée, in casu le R.-U.

Une solution numérisée via des « Port Community Systems » est autorisée par l'AGD&A, mais n'est pas encore mise en pratique en ce moment.

UTILISATION DE LA GARANTIE GLOBALE TRANSIT

La garantie globale ne peut être accordée qu'à une personne établie dans l'UE (art. 95, § 1 du CDU). Une entreprise qui est établie au RU est donc exclue de ce type de garantie.

Les actes de cautionnement actuels des entreprises de l'UE à 27 devraient en pratique rester valables étant donné que le Royaume-Uni rejoindra le système de transit commun immédiatement après le Brexit. Les actes de garantie existants mentionnent explicitement le Royaume-Uni en tant que partie pouvant recourir à l'acte de cautionnement. Si les marchandises devaient ensuite être retirées de la procédure de transit commun au Royaume-Uni, le Royaume-Uni pourra toujours se retourner contre le garant pour recouvrer la dette douanière britannique due au Royaume-Uni.

Un prêteur ne peut se trouver au Royaume-Uni.

TIR

Le Royaume-Uni est déjà membre de la Convention TIR aujourd'hui. Le TIR peut être utilisé pour le Royaume-Uni, mais pas via NCTS. En d'autres termes, la procédure papier s'applique à l'entrée et à la sortie du Royaume-Uni en provenance et à destination de l'UE-27. Il n'y aura pas de décharge

automatique via les messages IE. Au sein des frontières extérieures de l'UE-27, le régime TIR sera, comme d'habitude, géré par NCTS.

CARNET ATA

La convention ATA a également été approuvée par le Royaume-Uni, ce qui signifie qu'un carnet ATA sera valable si les formalités ont été accomplies au Royaume-Uni. En pratique, l'application de l'importation temporaire sous couvert d'un carnet ATA au Royaume-Uni peut différer de la pratique de l'UE-27.

Le carnet ATA sera également accepté comme déclaration d'exportation si les marchandises ont été introduites dans un pays tiers via le Royaume-Uni avant la fin de la période de transition sous le couvert du document.

MODE DE TRAVAIL POUR REMORQUES ET CONTENEURS VIDES

Depuis PLDA18.1, il est possible de reprendre tant des conteneurs vides que des remorques vides dans le CUSCAR avec le statut afférent « E ». Cette mention est considérée par la douane comme une déclaration verbale et apure automatiquement le conteneur ou la remorque du CUSCAR.

Les remorques portant un numéro de conteneur (format de 4 lettres et de 7 chiffres) peuvent par analogie aux conteneurs être mentionnées sous ce numéro sur le CUSCAR. L'identification de la réservation ou la plaque d'immatriculation de la remorque peut servir de numéro d'identification pour les remorques vides sans numéro de conteneur.

Procédure manuelle

Si des conteneurs ou remorques vides ne sont pas mentionnés (ne peuvent l'être) sur le CUSCAR, la déclaration s'effectue alors via courriel adressé à l'Entité Mobile compétente. Voir à ce sujet la note TCV-SCC00.011.848 (Région Anvers) et les notes équivalentes des autres régions concernées.

Si aucun message de contrôle de la douane n'entre dans les 4h après envoi de la liste, les conteneurs ou remorques vides peuvent alors être considérés comme avoir la mainlevée de principe.

ARRIVEE A LA SORTIE (ARRIVAL AT EXIT) POUR ENVOIS PARTIELS

Pour une expédition à l'exportation (1 MRN), les marchandises peuvent être livrées en plusieurs envois partiels, en établissant à chaque fois un message *arrival at exit*. Tant qu'aucune *confirmation de sortie* n'a été envoyée, il reste possible d'envoyer des *notifications d'arrivée* pour le même numéro MRN. Après envoi de la confirmation de sortie, la douane vérifie si toutes les marchandises mentionnées ont quitté le territoire douanier. Puis, le numéro MRN reçoit le statut « sorti ».

Toutefois, si le MRN est complètement apuré avant la sortie, il n'est plus possible d'établir de messages *arrival at exit*.

Par envoi partiel qui arrive, il faut envoyer une notification d'arrivée. Lors de l'envoi du premier envoi partiel, le rapport de chargement reçoit le statut « arrivé lors de la sortie ». Puis, les envois partiels suivants peuvent être envoyés. Chaque message d'arrivée suivant est enregistré pour ce MRN, seul le statut du MRN ne change plus.

Attention ! Tant que les marchandises ne sont pas toutes arrivées, il est important de laisser encore ouvert un message d'arrivée. Si non, c'est-à-dire, si toutes les marchandises arrivées sont aussi effectivement exportées (la sortie pour MRN est confirmée), alors le message d'arrivée est clôturé.

MODE DE TRAVAIL POUR MARCHANDISES EN RETOUR

Les marchandises Union qui après le Brexit se trouvent au Royaume-Uni, ne pourraient pas en principe bénéficier du régime des marchandises en retour puisque, lors de l'exportation hors de l'UE, elles n'ont pas pu être placées sous le régime d'exportation, le R.-U. faisant encore partie du marché unique. En effet, l'article 203 du Code stipule explicitement : « après avoir été initialement exportées en tant que marchandises de l'Union hors du territoire douanier de l'Union ». Toutefois, l'article 253 du Règlement Délégué du CDU prévoit de pouvoir admettre d'autres preuves que seule la déclaration d'exportation. Afin d'éviter une double taxation des marchandises de l'Union, les options suivantes sont possibles :

- Les envois destinés au RU peuvent, avant expédition vers le R.-U., être présentés à une succursale belge ou à un service de contrôle de l'AGD&A. Ce service peut délivrer une attestation T2L (ou une autre preuve de statut, en conformité avec l'article 199 CDU-IA) qui au moment de l'entrée ultérieure atteste que les marchandises étaient déjà en libre circulation.

L'article 123 du CDU-DA fixe la durée de validité d'un T2L à 90 jours mais donne la possibilité à l'AGD&A de pouvoir prolonger ce délai. La sortie du Royaume-Uni hors de l'UE peut être considérée par l'AGD&A comme motif légitime pour une éventuelle prolongation.

- Soumettre une preuve de statut conforme à art. 199 IA
- Les marchandises qui après Brexit se trouvent au R.-U., mais pour lesquelles aucune preuve de caractère Union ne peut être présentée, devront être placées sous un régime (douanier) pour être réimportées comme marchandises non Union (de pays tiers) sur le territoire douanier de l'UE.
- Tous les opérateurs, titulaires d'une autorisation pour délivrer une preuve du statut Union des marchandises (article 128 du CDU-DA), peuvent recourir à cette possibilité dans le cadre du Brexit.

Le délai habituel pour le retour des marchandises du CDU s'applique. Toutefois, les marchandises doivent être dans un état inaltéré par rapport à leur mouvement vers le Royaume-Uni à leur retour.

MARCHANDISES DE L'UNION DANS DES TRANSPORTS LORS DE LA TRANSITION

Exception pour fin de transition

Les envois qui sont partis en tant que mouvement intracommunautaire avant la fin de la transition au Royaume-Uni peuvent toujours être considérés comme intracommunautaires à l'arrivée. Les opérateurs doivent se conformer aux exigences de l'article 47 de la loi sur le retrait, ce qui signifie qu'ils doivent fournir la preuve :

- Du statut selon l'art. 199 IA
- Du moment de départ et d'arrivée de la marchandise

Pour les envois utilisant un service régulier de transport maritime agréé (ou un service Regular Shipping Service - RSS) qui sont partis avant la fin de la période de transition, les opérateurs n'ont pas à présenter les preuves ci-dessus. Si le RSS fait encore escale dans un port britannique après la fin de la période de transition, cette exception cessera de s'appliquer et le statut de l'Union devra de nouveau être prouvé.

APPLICATION DE LA PROCEDURE D'URGENCE

À l'approche du Brexit et de la hausse attendue du nombre de déclarations, l'AGD&A a effectué quelques "stress tests" sur PLDA et NCTS. Leurs résultats sont positifs à ce jour. Toutefois, pour diverses raisons, on ne peut exclure (à 100 %) de devoir recourir à la procédure d'urgence.

Voir « https://finances.belgium.be/fr/douanes_accises/entreprises/procedures-durgences-da/circulaires-nps-dau » pour trouver de plus amples informations sur le mode de travail en cas de procédures d'urgence.

Notez que cette circulaire n'évoque pas encore l'obligation récente d'envoi de *l'arrival at exit*. Lorsqu'après recours à la procédure d'urgence, le système redevient disponible, l'objectif est de prendre en compte cette obligation. Le manutentionnaire commence par envoyer *l'arrival at exit*, puis l'agent maritime envoie le manifeste d'exportation. Aucun message d'arrivée ne peut être envoyé avant qu'il n'y ait un MRN. La coordination commune entre les deux parties est donc indispensable, à défaut, il faudra soumettre les pièces justificatives en cas de contrôle ultérieur.

HEURES DE TRAVAIL DE L'AGD&A

Les opérateurs peuvent envoyer des déclarations pendant les heures de travail de la douane. Si une entreprise souhaite recourir à des heures de travail plus étendues, elle doit être titulaire d'un certificat AEO-C.

AUTORISATIONS DOUANIERES TRANSFRONTALIERES

À compter du 1er janvier 2021, les autorisations transfrontalières qui sont délivrées par le R.-U. ne sont plus valables dès le jour de la sortie de l'UE. Lorsque le titulaire d'une telle autorisation transfrontalière est établi au Royaume-Uni, l'autorisation transfrontalière devient inutilisable dès le jour du Brexit. En effet, le titulaire d'une autorisation transfrontalière délivrée par le Royaume-Uni est toujours établi au Royaume-Uni. La comptabilité principale du titulaire de cette autorisation doit être située au Royaume-Uni.

Les « autorisations UE27 » (dont les belges) avec le R.U. comme Etat membre participant, restent valables mais les dispositions relatives au R.-U. deviennent sans objet, raison pour laquelle l'autorisation ne peut plus être utilisée pour ses éléments relatifs au R.-U. (ex. entrepôt ou lieu de perfectionnement au R.-U.). L'autorisation devra être adaptée, ce qui aura également des conséquences pour les marchandises qui se trouvent encore sous un régime douanier au R.-U. au moment de la sortie de l'UE. Les régimes particuliers s'arrêtent pour toutes les marchandises qui se trouvent sous ledit régime en application de l'autorisation transfrontalière se trouvant au R.U. Par exemple, en cas de Perfectionnement Actif, le régime prend fin avec effet immédiat et non pas suivant le délai normal de perfectionnement.

Placement sous perfectionnement actif pendant la période transitoire

Les marchandises placées sous une licence unique au Royaume-Uni avant la fin de la période de transition resteront sous le régime pendant une période maximale de 12 mois. Notez que ce délai peut être plus court que la période de décharge indiquée dans la licence.

Décharge du perfectionnement passif

Un principe similaire s'applique au perfectionnement passif, dans le cadre du trafic triangulaire. Les marchandises placées sous le régime de PP au Royaume-Uni avant la fin de la période transitoire peuvent être déchargées après la période de décharge par réimportation dans un État membre de l'UE.

Cette réimportation doit avoir lieu dans le délai spécifié dans la licence, avec un maximum de 12 mois après la mise en circulation des marchandises pour le PP.

Services de ligne reconnus

Les routes contenant un port britannique dans un service de transport maritime régulier agréé seront supprimées.

MESURES NON FISCALES

Sauf indication contraire, toutes les mesures non fiscales (sécurité, santé, économie et environnement) applicables aux pays tiers s'appliqueront également aux échanges à destination et en provenance du Royaume-Uni.

EXPORTATION DES MARCHANDISES A DOUBLE USAGE

L'exportation des marchandises à *double usage* vers le R.-U. est soumise aux dispositions du Règlement Dual-Use (428/2009) qui s'applique. Le système de l'autorisation générale communautaire sera toutefois d'application, raison pour laquelle les opérateurs ne devront ni demander ni présenter d'autorisation individuelle d'exportation.

Pour recourir à ce système, les exportateurs doivent s'enregistrer auprès du service régional de délivrance d'autorisation. Si les conditions ne sont pas respectées, l'AGD&A constatera l'infraction. L'autorisation générale communautaire ne dispense en aucun cas de l'obligation d'avoir une licence.