



TRADE FACILITATION ANVERS

PROCÈS-
VERBAL

24,02.2021

PRÉSIDENT	Sabine De Schryver (AGD&A – Directrice régionale a.i.) Jan Van Wesemael (Alfaport – Voka)
SECRÉTAIRE	Jan Van Wesemael (Alfaport Voka) / Ilse Eelen (AGD&A)
PRÉSENTS	<p>Sabine De Schryver (AGD&A – Directrice régionale a.i.) Ilse Eelen (AGD&A – Service du directeur régional – Organisation & Support) Erik Van Poucke (AGD&A – Division Contrôle de 1^{re} ligne I) Dorothy. Cardoen (AGD&A – Division Contrôle 1re ligne II) Simonne Van Aperen (AGD&A – Division Gestion de la déclaration) David Verlinden (AGD&A – Division Contrôle 2e ligne) Pieter Smits (AGD&A – Division Contentieux) Ilse De Bruyne (AGD&A – Division Contentieux) Bart Engels (AGD&A – Politique générale - Cellule stratégique) Sophany Ramaen (AGD&A – Politique générale – Cellule stratégique) Inge Verrezen (AGD&A – CRC) Tineke Van De Voorde (Autorité portuaire d'Anvers) Roxane Adolphy (Autorité portuaire d'Anvers) Jan Van Wesemael (Alfaport – Voka) Caroline Gubbi (Forward Belgium) Olivier Schoenmaeckers (Forward Belgium) Hilde Bruggeman (ASV/NAVES) Frederik Noppe (KVGB – AET) Paul Hermans (Agoria – Atlas Copco)</p> <p>Jan Maes (ASV – Grimaldi) Gitte Van Loy (ASV – Grimaldi) Philippe Oyen (ASV – Belgo) Jef Hermans (Forward Belgium – Portmade) Wouter Bassier (ASV – MSC Belgium) Katia Van Der Kruisen (ASV – MSC Belgium) Richard Jansegers (ASC – OOCL) Karen Wittock (Forward Belgium – Remant) Peter Verlinden (Forward Belgium – Geodis) Peter Tilleman (AWDC)</p> <p>Jessy Van Aert (Essenscia – Evonik) Danny Proost (Forward Belgium– Rhenus) Philippe Lesage (Unizo – Ernst & Young) Nancy Smout (KVGB – Katoen Natie) Federic Keymeulen (Fédération de transport – TLV) Stijn Schuerwegh (ABAS - MPET) Tim Verdijck (Essenscia – BASF) Isabelle De Clercq (ABAS-PSA Antwerp) Marc Wouters (Fédération pétrolière belge – Total) Daan De Vlieger, Vinum Et Spiritus (Deloitte)</p> <p>An Moons (ABAS-KVGB – DP World) Sophie Verberckmoes (VoKa Chambre de Commerce Anvers Waasland – BDO) Marie Desrousseaux (Fédération de transport – Febetra)</p>
EXCUSÉ :	<p>Tino Sap (AGD&A – Division Contrôle 2e ligne) Sam Reynders (AGD&A – Division Contentieux) Stef Debeuf (AGD&A – Division Marketing) Goedele Boonen (AGD&A – Département Contentieux – Service central Action publique) Tim Liesenborghs (AGD&A – Équipe Recherche) Kristin Van Kesteren-Stefan Autorité portuaire d'Anvers Annemie Peeters (Autorité portuaire d'Anvers) Marjan Beelen (Régie portuaire d'Anvers) Bart Keersmaeckers (ASV – CMA-CGM) Gino Roelandt (ASV-Hapag Lloyd)</p>

	Kurt Joosen (Fédération de transport – Transport Joosen) Johan Smits (ASV – Belgo-Iberian Maritime) Manuela Merckx (AWDC) Lode Verkinderen (TLV) Isabelle De Maegt (Fédération de transport - Febetra) Silke Van Wabeke (ASV – CMA CGM Belgium) Eddy Wouters (ASV)
--	--

Un certain nombre d'annonces sont faites au début de la réunion.

Un nouvel Administrateur Opérations commencera à travailler à l'AGD&A le 1er mars. Il sera officiellement présenté. H. Van Cauwenberghe occupera un autre poste et sera responsable de l'innovation et du développement, et suivra entre autres, dans ce cadre, le projet 100% scanning.

T. Van De Voorde annonce qu'au PoA quelques nouveaux visages assisteront aux réunions, à savoir Roxanne Adolphy et Marjan Beelen. Elles travaillent au sein du team Trade Facilitation (Relations clientèle - division Invest and Development) et servent de point de contact aux sociétés portuaires et assurent le suivi de plusieurs sujets. Elles participeront alternativement en duo avec Tineke ou Annemie.

Point 1 de l'ordre du jour : Rapport de la réunion précédente (du 17.02.2020) et points d'action en suspens

RAPPORT DE LA RÉUNION PRÉCÉDENTE

Le rapport de la réunion précédente est approuvé.

DOCUMENTS T2L

I. Eelen déclare que la proposition de pouvoir apurer la liste de cargaison électroniquement avec un simple message EDI est toujours sur la table du Management de l'information pour analyse. Cela serait d'une grande aide pour l'unité centrale, car un feu vert n'est généré que lorsque la liste des marchandises est apurée.

NOTES ET INSTRUCTIONS

J. Van Wesemael et I. Eelen doivent encore faire un relevé des notes qui sont encore actives.

Point 2 de l'ordre du jour : État de la situation Brexit

I. Eelen signale que le service ESD a constaté une énorme augmentation (%) du nombre de documents T non apurés (= documents T non confirmés au bureau de destination avant l'arrivée). L'augmentation concerne les expéditions vers le Royaume-Uni. (bureau de destination à la fois à Zeebruges/Rotterdam et un bureau au Royaume-Uni).

P. Verlinden convient que les demandes de recherches connaissent une croissance explosive. De nombreux transporteurs du Royaume-Uni semblent ne pas connaître les procédures et/ou le fait qu'ils transportent des marchandises en transit. La préparation au Royaume-Uni en est la cause, il y a un manque de connaissances parmi les personnes concernées. Il souligne que, même pour les expéditions en provenance du Royaume-Uni, les entreprises d'ici doivent toujours disposer des informations nécessaires avant de décharger les marchandises.

N. Smout rapporte qu'ils ont également de nombreux problèmes aux points de sortie (Zeebruges et Rotterdam) où de nombreux documents restent ouverts. A Rotterdam, la cause est un enregistrement incorrect dans Portbase. Les transporteurs saisissent souvent le mauvais code pour le type de document (qui devrait être RT1). En raison du code incorrect, le document n'est pas automatiquement clôturé. Ils ont déjà contacté les douanes néerlandaises, mais celles-ci affirment qu'elles ne clôturent pas les documents qui ont été incorrectement enregistrés. Les documents de dédouanement du Royaume-Uni mentionnent souvent un numéro de facture et/ou un numéro de manifeste, mais jamais le numéro du document T.

À Zeebruges, ils travaillent également avec la notification préalable, mais nous devons encore découvrir ce qu'il s'y passe exactement.

L'absence de traitement des documents au Royaume-Uni peut également être une conséquence de l'exécution des notifications nécessaires au bureau de passage (pour les envois à destination du Royaume-Uni avec un bureau de destination au Royaume-Uni). S. Van Aperen reconnaît qu'elle a examiné un certain nombre de documents et que les notifications nécessaires n'ont pas été faites.

N. Smout signale qu'il y a des problèmes non seulement avec les documents T, mais aussi avec les documents d'exportation. Le problème se situe du côté de l'UE. Par exemple, à Zeebruges, les documents sont effectivement signalés à RXSeaport. Il y a donc quelque chose qui ne va pas. D. Cardoen affirme que dans ce cas, le processus d'exportation n'est pas suivi correctement (par exemple, le terminal n'envoie pas les rapports d'arrivée). Ceci peut être vérifié auprès des douanes de la région de Zeebruges/Gand.

P. Verlinden ajoute qu'il n'est pas facile de fournir des certificats de dédouanement. Au Royaume-Uni, ils ont jusqu'au mois de mai pour organiser le dédouanement a posteriori. Ils travaillent selon une procédure simplifiée et il faut donc quelques mois avant de pouvoir présenter des preuves.

L'AGD&A nous informe qu'il est en fait parfaitement possible de conduire jusqu'à la frontière sous couvert du document EX. Selon la loi, les marchandises peuvent être transférées du bureau d'exportation au bureau de sortie. Cela permet d'éviter un certain nombre de problèmes liés aux envois T (tels que les cautions bloquées). D. Cardoen affirme qu'un document T avec Zeebruges, par exemple, présente peu de valeur ajoutée et que les problèmes de transit rencontrés actuellement sont autant de raisons de ne pas le faire. L'ECS (processus d'exportation) est au point et la charge de la preuve est plus simple.

Il existe également encore de nombreux problèmes et/ou questions sur l'origine.

NDLR : Sur le site du Forum national, il y a une explication sur les dispositions sur l'origine préférentielle.

<https://www.naforna.be/fr/nouvelles/17022021-accord-de-commerce-ue-royaume-uni-dispositions-g%C3%A9n%C3%A9rales-et-pratiques-sur>

Point 3 de l'ordre du jour : État de la situation des contrôles sur la valeur en douane

I. Eelen rapporte que l'AGD&A a publié des directives internes supplémentaires sur l'évaluation des pièces justificatives soumises. Il n'est pas possible de prendre des décisions générales à ce sujet car tout doit toujours être évalué ad hoc en combinaison avec la vérification physique des marchandises.

En interne, un certain nombre de points de contact ont également été créés, où les agents contrôleurs peuvent poser des questions. Toutefois, ceux-ci ne sont destinés qu'à un usage interne. Il n'est pas prévu que ces points de contact internes soient également contactés par les opérateurs. Enfin, des formations complémentaires ont également été fournies.

En outre, l'approche de contrôle et de sélection est examinée plus en détail par OPS CC et la Gestion des risques.

J. Van Wesemael a indiqué qu'il reçoit moins de plaintes de la part des opérateurs et que les problèmes semblaient donc diminuer. La recevabilité des pièces justificatives reste toutefois un point de discussion. Des directives supplémentaires seraient encore utiles à cet égard.

D. De Vlioger demande si la MADB est toujours utilisée pour la détermination de la valeur en douane et fait remarquer qu'elle n'est pas assez détaillée (par exemple dans le cas de postes résiduels). I. Eelen précise que la MADB n'est utilisée que pour vérifier s'il y a un soupçon de sous-estimation et, si d'autres méthodes d'évaluation peuvent être appliquées (par exemple, à défaut de preuves supplémentaires), en fin de compte pour le calcul basé sur des moyens raisonnables.

NDLR : à partir de décembre 2020, il existe un nouveau nom pour la base de données MADB, à savoir la base de données Access2Markets. (toujours disponible gratuitement sur le site de la Commission européenne)

<https://trade.ec.europa.eu/access-to-markets/en/content>

P. Verlinden souligne également que le fret aérien, par exemple pour les produits pharmaceutiques en provenance du Royaume-Uni, est actuellement également confronté à une sous-estimation. En effet, en raison de l'INCOTerm utilisé, une partie du transport doit être retirée de la valeur. Cependant, le transport de fret aérien (urgent) est souvent l'aspect le plus coûteux. En déduisant ces coûts, on arrive à une valeur faible.

Point 4 de l'ordre du jour : État de la situation CPU - CCRM

Alfaport-VoKa a pris l'initiative d'approfondir l'analyse du lien CPU-CCRM avec un certain nombre de parties prenantes du secteur privé. Tous les mouvements des marchandises ne sont pas couverts via CCRM, qui commence par les marchandises qui sont déchargées d'un navire (donc sur la base des listes de chargement). Les documents T entrants (par exemple, les allèges de Rotterdam) ne sont pas captés par CCRM et un « workaround » sera nécessaire. Des concertations ont eu lieu les 01.02 et 23.02 et une autre concertation est prévue pour le 02.03. Une solution pour le flux de transit sera présentée lors de la réunion du 02.03. Bien entendu, il faudra ensuite se mettre d'accord sur les procédures à suivre et rédiger une procédure.

I. Eelen confirme que l'AGD&A a également des concertations régulières avec Nxtport et qu'elle contribue également à la concertation initiée par Alfaport-VoKa.
En interne, le processus CPU sera également appliqué en plus du catalogue des amendes. Toutefois, ce processus a été retardé en raison de l'absence du chef du Département Contentieux pour cause de maladie.

Point 5 de l'ordre du jour : Déclarations de transit - enquêtes et arrangements à l'amiable

Les dossiers PSA mentionnés lors des réunions précédentes sont toujours en cours de traitement par le service Contentieux.

Aucune autre nouvelle n'a été reçue dans la région d'Anvers concernant le projet de Bxl de passer à un système similaire à celui des Pays-Bas.

J. Van Wesemael rappelle que dans le cadre de ce projet, l'AGD&A et Forward Belgium ont déjà visité les douanes néerlandaises en 2019.

I. Eelen indique que les enquêtes sur les documents 2018 et 2019 sont toujours en cours en ce qui concerne les documents T non apurés (c'est-à-dire sans déclaration de suivi connue dans les systèmes douaniers). Si nous constatons des problèmes structurels chez certains titulaires de licence, ils seront contactés par OPS 2e ligne pour voir comment ces problèmes peuvent être résolus.

Pour les documents 2018 pour lesquels il n'y a pas de déclaration de suivi connue et pour lesquels les opérateurs n'ont pas fourni les pièces justificatives nécessaires (les retraits concernant donc des entreposages temporaires), les recouvrements seront initiés prochainement.

J. Van Wesemael note qu'il y a un certain nombre de questions concernant la concertation CPU pour les prochains envois de transit. Quand la notification d'arrivée sera-t-elle envoyée et la déclaration de suivi fera-t-elle référence au document T ?

I. Eelen précise qu'au moment où la notification d'arrivée est envoyée, un message est immédiatement envoyé au bureau de départ. Le transit de l'Union est ainsi terminé et les marchandises sont ensuite placées en entreposage temporaire. Pour la radiation, D. Cardoen explique que c'est pour pouvoir tout comptabiliser et que cela peut être comparé aux listes de chargement.

S. Van Aperen demande aux opérateurs d'accorder une attention particulière à l'introduction du code correct et automatisé dans la case 40 (régime préalable). L'utilisation des bons codes garantit un apurement correct et automatique des documents T et des listes de chargement et évite de devoir lancer des dossiers et des enquêtes.

I. Eelen rapporte qu'il est parfois trop facile de passer à des codes manuels ou autres, car sinon le document « ne sera pas validé ». Mais si un document n'est pas validé, cela il y a parfois une bonne raison et il faut examiner la cause au lieu de se contenter d'utiliser rapidement un code manuel pour obtenir rapidement des documents, ce qui donne lieu à de nombreux dossiers de non-apurement.

Point 6 de l'ordre du jour : Problèmes avec les installations de scanning

J. Van Wesemael signale qu'il y a eu beaucoup de procédures d'urgence pour les installations de scanning récemment et demande une brève explication.

I. Eelen explique qu'il s'agit d'équipements de haute technologie qui sont apparemment quelque peu fragiles. L'AGD&A ne peut pas et ne doit pas réparer elle-même ces équipements (entre autres parce que des connaissances spécialisées sont nécessaires et pour éviter des problèmes de garantie). On dépend toujours de l'intervention de la société de maintenance et, par exemple, de la livraison d'éventuelles pièces de rechange. Le service CNECDA a déjà exprimé les plaintes nécessaires à ce sujet auprès de la société de maintenance et continuera à suivre cette affaire. L'AGD&A elle-même n'est pas du tout satisfaite de cet état de fait.

I. Eelen annonce qu'une procédure d'urgence plus longue est en route pour le PIF RD (1 semaine). Des travaux d'asphaltage sont nécessaires. Les travaux auront probablement lieu dans la semaine du 8 mars. Une annonce à cet effet sera envoyée.
(En attendant, il semble que les travaux auront lieu du 22 au 26 mars).

Point 7 de l'ordre du jour : Dispense de garantie (code d'utilisation 6) en application de la simplification « Expéditeur agréé ».

À la suite de la mise à jour du NCTS en novembre 2020, il apparaît que le code 6 (dispense de garantie) ne peut plus être utilisé lors de l'application de la simplification au départ (expéditeur agréé).

I. Eelen le confirme et informe qu'il s'agit en fait d'une rectification d'une situation qui n'était de toute façon pas autorisée. L'« erreur de programmation » a été supprimée avec la mise à jour. Soit une déclaration est faite selon la procédure simplifiée avec le code 0 ou 1, soit un document est créé selon la procédure normale avec le code 6.

Point 8 de l'ordre du jour : Projets VIL Gateway2Government – way forward

VIL a présenté les 4 projets lors d'une session d'information numérique. VIL a également donné une explication aux membres du Groupe de pilotage du Forum national. Selon J. Van Wesemael, la rationalisation du processus de contrôle et la procédure d'urgence numérique sont particulièrement importantes pour les douanes.

Maintenant que le document d'analyse a été soumis, on attend qu'une organisation le reprenne et commence à travailler à sa transformation en outil.

J. Van Wesemael indique qu'il a compris que des discussions sont en cours entre les différents port community systems en vue d'une éventuelle collaboration.

Dès que nous aurons plus d'informations, nous reprendrons ce sujet dans un groupe de travail.

B. Engels rapporte que lors des consultations régionales à Louvain, il a été décidé d'en approfondir la mise en œuvre pratique. Pour Anvers, J. Van Wesemael vérifiera avec Nxtport.

Point 9 de l'ordre du jour : Publications récentes / publications en préparation

a) AM agrément formations douanières

L'AM concernant l'agrément des formations douanières a été publié. (cela est annexé au rapport à titre d'information).

Titre officiel : « *Arrêté ministériel établissant les modalités et conditions de reconnaissance des formations spécialisées en Belgique dans le domaine de la réglementation douanière, TVA et accise, en particulier concernant l'introduction de déclarations en douane.* »

L'AR mentionne le nombre minimum d'heures de formation que le programme doit contenir (54h pour les prescriptions douanières, 12h pour les prescriptions en matière d'accises et 6h pour les aspects TVA de l'importation et de l'exportation).

La question se pose de savoir comment cela devrait être organisé d'un point de vue formel (formulaire ?, à qui ?,...) Cela s'applique-t-il aux représentants en douane/déclarants (en ce qui concerne le niveau de connaissance en vue de la certification OEA) ou également aux opérateurs qui fournissent leurs propres

déclarations avec des flux de marchandises fixes (par exemple Evonik) ou par exemple les commis de rivière ?

I. Eelen précise qu'il s'agit d'un AR et que les directives pratiques suivront sans aucun doute. Ce point figure également à l'ordre du jour du Comité de pilotage du 26.02. J. Van Wesemael et D. Cardoen apporteront les questions et commentaires concernant cet AR à cette réunion.

L'AR semble se concentrer sur les déclarations. En outre, l'ECFW (European Customs Frame Work) a été pris comme base, où un certain nombre d'exigences en matière de connaissances sont décrites.

Les personnes présentes du secteur privé s'accordent à dire qu'il s'agit d'un programme intensif qui n'est pas évident pour toutes les entreprises.

b) Note sur l'application NCTS dans la région d'Anvers

I. Eelen explique que la modification du 01.02 concerne principalement les périodes de validité qui sont accordées. Celles-ci ont été adaptées sur la base des instructions reçues d'OPS CC.

c) Note sur l'utilisation du 614/359/caution en cas de règlement d'infractions.

La région d'Anvers prépare un mémorandum sur l'utilisation du 614/359/caution en cas de règlement d'infractions. La pratique montre qu'il y a pas mal de questions ou de confusion à ce sujet. La date de publication n'est pas encore connue.

I. Eelen me dit qu'il existe apparemment des notes similaires dans d'autres régions, mais que le contenu n'est pas toujours uniforme. La région d'Anvers soumettra d'abord sa proposition au Contentieux au niveau national afin d'obtenir une uniformité et d'éviter les discussions.

Point 10 de l'ordre du jour : Divers

TVA dans le cadre de dossiers d'enlèvement (P. Smits)

P. Smits, du service régional Contentieux, annonce une nouvelle procédure de report de paiement de la TVA pour un type de dossiers très spécifique. La nouvelle procédure sera mise en œuvre en concertation avec l'administration de la TVA.

En cas d'enlèvement, l'exonération de TVA qui était appliquée (règlement 42) n'est plus valable en raison de l'infraction commise. Étant donné que l'on travaille souvent sur l'autorisation de report (E.T.14.000) de la partie représentée, cela pose des problèmes spécifiques (par exemple en termes de communication avec le représentant). Après tout, le report de paiement est une modalité de paiement, ce qui signifie qu'à partir du moment où la TVA est reportée, il y a également un accord concernant tous les montants dus, c'est-à-dire les amendes, le cas échéant.

Dans ce cas, il y aurait la possibilité (et non l'obligation) de déposer une nouvelle déclaration (de régularisation) sur laquelle le montant correct de la TVA est indiqué (avec application du report de paiement de la TVA). Ces déclarations ne peuvent plus être sélectionnées. Si la procédure susmentionnée n'est pas utilisée, le service Contentieux récupérera la TVA auprès de la partie représentée.

J. Van Wesemael déclare qu'il s'agit d'un point qui a déjà été soulevé il y a des années dans le cadre des notes liées à la régularisation.

P. Verlinden signale qu'il y a encore des discussions concernant la recevabilité des pièces justificatives, l'administration de la TVA adoptant une position différente de celle de l'AGD&A. J. Van Wesemael précise que dans la plupart des cas, un rapport est établi et le dossier TVA est séparé du dossier douanier. Le rapport est transmis à l'administration de la TVA, qui le transmet à l'office de contrôle TVA régional. Nous avons constaté que dans un certain nombre de cas, rien n'est fait avec cela. Ce point devrait également être réexaminé.

FACTURES PRO FORMA (J. Van Wesemael)

J. Van Wesemael a reçu un avis selon lequel les services douaniers avaient des problèmes avec l'utilisation de factures pro forma. Dans certains cas, une facture définitive serait exigée. Dans la législation douanière, il n'est cependant mentionné nulle part qu'une facture définitive doit être présentée, mais bien sûr un document sur lequel la valeur peut être retracée (par la suite, il doit être clair que la valeur de la facture pro forma et celle de la facture définitive correspondent).

Les opérateurs déclarent que l'utilisation d'une facture pro forma est une pratique commerciale normale et qu'il arrive régulièrement que des marchandises soient exportées sur la base de factures pro forma et que les factures définitives ne soient générées par exemple que « pendant la nuit » ou après la livraison. La condition est bien sûr qu'il y ait un lien officiel dans la comptabilité entre les deux factures.

S. Van Aperen dit qu'à l'ESD, ils sont parfois confrontés à ce problème, mais dans les déclarations d'exportation où l'enquête est effectuée plus tard, les factures définitives sont demandées car on suppose qu'elles ont été mises à disposition entre-temps. Sauf, bien sûr, lorsqu'il n'y a pas de vente (par exemple, la réexportation après le perfectionnement passif).

ACCOMPAGNEMENTS CONTENEURS À RISQUE (J. Van Wesemael)

J. Van Wesemael indique que, récemment, des plaintes ont été régulièrement déposées concernant les délais d'attente pour les accompagnements des conteneurs à risque. I. Eelen confirme qu'elle est actuellement très occupée.

La procédure continue d'être suivie et adaptée si possible. Il y aura prochainement une consultation entre ASV et l'AGD&A concernant une proposition de mise en place d'un service de navette vers le scanner.

AUTORISATION DE SIGNER DES DÉCLARATIONS (P. Verlinden)

Le DI 861.1 contient un modèle de lettre pour la personne qui peut représenter l'entreprise juridiquement. Toutefois, cette instruction ne se trouve pas sur Fisconet Plus.

D. Cardoen précise qu'il s'agit d'une instruction interne. Elle n'est pas disponible publiquement sur Fisconet Plus.

P. Verlinden demande s'il existe un relevé des instructions qui sont encore valables et qui ne sont pas disponibles pour le commerce.

WEEK-END DE MAINTENANCE INFORMATIQUE (B. Engels)

B. Engels annonce que le week-end de maintenance prévu les 13 et 14 mars sera déplacé aux 6 et 7 mars. L'heure de début n'a pas encore été déterminée.

Il y aura une annonce sur le site web du Forum national.

Le 26/02, il a été annoncé sur le site du Forum national que le week-end de maintenance n'aura aucun impact sur le fonctionnement des applications douanières <https://www.naforna.be/fr/nouvelles/26022021-weekend-de-maintenance-it-6-7-mars-mise-%C3%A0-jour>

Date de la prochaine réunion : mercredi 26.05.2021 de 10 h à 12 h via Teams.

(une invitation officielle suivra ultérieurement - pour le moment, toutes les réunions sont encore planifiées de manière virtuelle)