



TRADE FACILITATION ANVERS

RAPPORT

20.03.2024

PRÉSIDENT	Rudi Lodewijks (AGD&A – Directeur régional) Jan Van Wesemael (Alfaport – Voka)
SECRÉTAIRE	Jan Van Wesemael (Alfaport – Voka) Ilse Eelen (AGD&A)
PRÉSENTS	Ilse Eelen (AGD&A) Bart Engels (AGD&A) Dortohy Cardoen (AGD&A) Bert Jacobs (AGD&A) Frank De Maeyer (AGD&A) Stef Debeuf (AGD&A) Tino Sap (AGD&A) Inge Verrezen (AGD&A) Jan Van Wesemael (Alfaport – Voka) Jan Maes (ASV – Grimaldi) Karen Wittock (ASV – MSC) Bart Keersmaekers (ASV – CMA CGM) Nancy Smout (KVBG – KTN) Peter Verlinden (Forward Belgium – Geodis) Manuel Demaere (Overseas Distribution Company) Stijn Devolder (Navonus – ASV) Jan Marien (EML/MOL) Martine Van den Bossche (VOPAK) Serge Gumienny (LCS – Sea-Tank) Soraia Hashemiahmadi (Deloitte) Jef Hermans (Forward Belgium – Customs Support) Jessy Van Aert (Essenscia – Evonik) Kristin van Kesteren-Stefan (Port d'Anvers Bruges) Tim Verdijck (Essenscia – BASF) Isabelle De Clercq (ABAS-PSA Antwerp) Kim Van de Perre (ASV-MSD) Stijn Schuerwegh (ABAS-MPET) Frederic Keymeulen (TLV) Isabelle De Maegt (Fédération de transport - Febetra) Caroline Gubbi (Forward Belgium) Frederik Noppe (AET) Eric Verlinden (Alfaport – Voka) Sophie Verberckmoes (BDO) Jan Hendrickx (Forward Belgium – ECB)
EXCUSÉS	

La présentation PowerPoint donnée a été jointe en [annexe 1](#) au présent rapport.

1. Rapport et points d'action de la réunion précédente (04.12.2023)

Au début de la réunion, Ilse Eelen (AGD&A) a fait plusieurs annonces de service.

Elle a annoncé que M. Erik Van Poucke partira à la retraite le 01.07.2024 Les représentants du secteur privé remercient M. Van Poucke pour les années de collaboration constructive et lui souhaitent une bonne retraite.

De plus, la direction d'Anvers signale qu'une nouvelle note sur l'organisation des services a été publiée. Quelques modifications sur le plan organisationnel ont été apportées.

Aucune remarque n'a été émise en ce qui concerne le rapport de la réunion précédente.

Points d'action en suspens

- En ce qui concerne l'utilisation des numéros de TVA dans les déclarations en douane et l'application du régime 42, Jan Van Wesemael (Alfaport – Voka) renvoie aux notes publiées à ce sujet sur le site web de l'AGD&A fin 2023. Le lien vers les notes se trouve dans le rapport de la dernière réunion.
- Stef Debeuf (AGD&A) explique que de nouveaux codes de localisation seront bientôt prévus. Cela signifie que toutes les autorisations existantes seront mises à jour dès qu'il sera possible de charger les nouveaux codes dans le système prévu à cet effet. (Aucun nouveau code de localisation n'a été remis à ce jour).

Les titulaires de l'autorisation IST ont déjà été interrogés de manière proactive à propos des sites avec lesquels ils souhaiteraient entreprendre de futurs transferts sous ST. L'AGD&A doit encore établir un certain nombre de procédures (transbordement et transfert sous ST- deux notes distinctes) sur la base de l'impulsion donnée par Alfaport – Voka à l'AGD&A à la fin du mois de janvier.

2. Garantie globale transfrontalière

Stef Debeuf (AGD&A) mentionne qu'un nouveau système (GUM – Guarantee User Management) a été adopté au cours du mois de mars 2024 en ce qui concerne la gestion des autorisations de garantie globale. Une garantie globale transfrontalière est désormais possible. Cela implique que la garantie globale doit être ventilée selon le régime douanier/autorisation.

Les entreprises qui ont recours à l'autorisation de garantie globale (par ex. le régime d'entrepôt douanier) pourront demander une nouvelle autorisation de garantie globale via le EU Trader Portal. Dans le cas de telles autorisations, la garantie (montant de référence) devra être ventilée par État membre. Désormais, le montant de la TVA doit être repris dans le montant de référence.

L'acte de cautionnement, qui y est lié, sera également modifié.

Les titulaires d'une garantie globale seront contactés à ce propos par l'AGD&A – Composante centrale OPS dans les semaines à venir. Les opérateurs ne doivent donc pas entreprendre d'action pour le moment. Les autorisations de garantie globale nationale dans le cadre du transit seront également modifiées. La garantie destinée au transit sera reprise dans une autorisation distincte. Encore une fois, l'AGD&A prendra contact de manière proactive avec les opérateurs concernés.

Les firmes souhaitant une garantie globale transfrontalière peuvent déjà la demander.

Cela signifie que dans le futur quatre autorisations de garantie globale distinctes pourront coexister (transit, autorisations douanières nationales, garantie globale pour régimes douaniers, autorisation de garantie globale transfrontalière dans le cadre d'un report de paiement).

Une éventuelle distinction sera faite entre représentation directe et indirecte, aucune information n'est connue à ce sujet pour le moment. Stef Debeuf a posé la question aux Services centraux à Bruxelles, mais aucune réponse n'a été reçue à l'heure actuelle.

L'aperçu de ces nouvelles dispositions est repris dans la présentation PPT jointe à ce rapport.

3. EUDR – Règlement sur la déforestation

Dans le cadre du Green Deal de la Commission européenne, un nouveau règlement est entré en vigueur : le règlement sur la déforestation (règlement 2023/1115).

Les points qui concernent la douane et les contrôles entreront en vigueur le 30 décembre 2024.

L'instance compétente en la matière en Belgique est le SPF Santé publique, Sécurité de la Chaîne alimentaire et Environnement. À l'heure actuelle, des discussions sont en cours entre le SPF Santé publique et l'AGD&A quant au rôle précis de la douane.

En plus du bois et des produits dérivés (voir EUTR), un certain nombre d'autres produits sont désormais concernés (cacao, café, caoutchouc, bois, palmier à huile, soja et bovins).

Les opérateurs concernés devront présenter une « déclaration de diligence raisonnée » (déclaration d'auto-évaluation) tant lors de la mise sur le marché des produits concernés (importation) que de l'exportation de tels produits. La présentation d'une déclaration FLEGT ne suffit pas. La déclaration d'auto-évaluation atteste que les produits concernés ne proviennent pas d'exploitation forestière illégale. Un guichet unique (interface) sera mis à disposition à cet effet via Traces NT (au plus tard le 30.06.2028) qui générera également un numéro de référence. À partir du 30 décembre 2024 et jusqu'à l'entrée en vigueur de ce guichet unique, les informations relatives à cette déclaration devront être fournies via la déclaration en douane. À partir de l'entrée en vigueur du guichet unique, c'est ce dernier qui devra être utilisé. D'autres instructions suivront.

Jan Van Wesemael (Alfaport – Voka) signale qu'un certain nombre d'autres législations sont prévues au titre de la « durabilité ». Il s'agit entre autres de l'EUBR (règlement Batteries), du règlement ODS, du règlement CSDR, etc. Lors du déploiement de cette nouvelle législation, il faudra également examiner le rôle et les responsabilités qui seront attribués aux prestataires de services.

4. Processus de contrôle – notifications de congestion aux PIF

De nombreux problèmes (de congestion) ont été communiqués lors de la semaine du 26 février en ce qui concerne le PIFRD. Ilse Eelen indique que la cause est due à un concours de circonstances telles que la présentation non échelonnée des envois, la procédure d'urgence du PIFRG qui a contraint les envois à passer par la RD, etc. L'espace disponible au PIFRD (après le tunnel de scan - où les camions doivent attendre le résultat du scannage et/ou la poursuite de la procédure de contrôle) est très restreint.

Il n'est pas évident de remédier à ce problème, car il y a différentes étapes dans le processus de contrôle et divers acteurs font partie de la chaîne (AGD&A, transporteur, (représentant) déclarant, mesures de gaz).

En 2024, l'AGD&A intégrera les scanners mobiles qui ont été achetés. Ce processus est en cours et doit encore être optimisé. Dès que tous les scanners mobiles achetés pourront être déployés, il y aura davantage de scannings effectués sur les terminaux, ce qui soulagera les PIF.

L'AGD&A examine avec ses services en interne comment le processus de contrôle au PIFRD peut être plus fluide et comment des ajustements peuvent être faits en interne en ce qui concerne les facteurs sur lesquels l'AGD&A elle-même a un impact.

L'AGD&A demande également une fois de plus aux opérateurs de mieux répartir les envois. Les heures en matinée (6 h-8 h) sont particulièrement sous-exploitées. Par exemple, il semble qu'il y ait un goulot d'étranglement à cet endroit en ce qui concerne les mesures de gaz qui sont plus chères à certaines heures. Ce point a été mentionné plus tôt au cours de cette réunion.

Le secteur des transports TLV (Frederic Keymeulen) signale que la répartition de l'offre de transports/envois n'est pas évidente, car les transporteurs dépendent des donneurs d'ordre, des heures d'ouverture des adresses de livraison et des créneaux horaires de certains terminaux dans lesquels les conteneurs peuvent être enlevés. TLV propose de revoir le processus de contrôle dans son ensemble en vue d'une optimisation. Il rappelle qu'une solution peut être trouvée uniquement si l'ensemble de la chaîne (logistique) y participe.

Le secteur des transports estime que la situation actuelle n'est plus tenable pour les transporteurs. L'utilisation des créneaux horaires dans les PIF n'est pas une option, car ils sont difficiles à respecter pour diverses raisons (correspondance avec les créneaux horaires dans les terminaux et problème de mobilité dans le port d'Anvers).

Bert Jacobs (AGD&A) précise que les envois qui restent ont également un impact sur les activités des services de contrôle le(s) jour(s) suivant(s), car ils continuent à prendre de la place sur le site où l'espace est déjà restreint. Il ajoute que la situation est critique de plus en plus tôt. Avant, c'était le cas après 17 h. À l'heure actuelle, à partir de 16 h, il s'avère déjà difficile pour les firmes de régler les questions nécessaires à la poursuite du contrôle (par exemple, régler les entrepôts, fournir des informations supplémentaires, etc.)
Ce problème s'aggrave et entraîne des répercussions sur le délai d'exécution des contrôles.

Par le passé, ASV a suggéré à plusieurs reprises d'utiliser un service de navette pour profiter au mieux des heures d'ouverture des PIF. Le secteur privé demande de revoir/optimiser l'ensemble de la chaîne du processus de contrôle. Quel est l'impact futur de « MyCustoms » sur le processus de contrôle ?

Jef Hermans (Forward Belgium) demande s'il est possible d'effectuer une sorte de pré-vérification des documents envoyés. Dorothy Cardoen (AGD&A) déclare que le processus de contrôle actuel ne prévoit pas de séparer le contrôle documentaire du contrôle physique. Le contrôle préalable des documents par un fonctionnaire autre que celui qui effectuera effectivement le contrôle n'est pas recommandé. En outre, le fonctionnaire chargé du contrôle physique devra de toute façon vérifier les documents avant de pouvoir commencer son contrôle physique.

Rudi Lodewijks (AGD&A) signale qu'à l'avenir, tous les documents devront être téléchargés dans « MyCustoms » avant qu'un contrôle puisse commencer. Lors de la sélection, MyCustoms demandera déjà un certain nombre de documents. MyCustoms ne générera une mission de contrôle effective que lorsque tous les documents seront présents. Le contrôle documentaire ne pourra commencer que lorsque l'envoi sera physiquement présenté (dans les cas où le contrôle documentaire et le contrôle physique vont de pair).

Ilse Eelen signale qu'il arrive actuellement que des envois soient présentés alors qu'aucun document n'a encore été remis. Ces envois occupent de l'espace sur le parking. Eric Verlinden signale que l'IRP ne donnera un feu orange que lorsque MyCustoms aura confirmé la commande, afin que les envois n'arrivent pas anticipativement ou inutilement au PIF.

Ilse Eelen indique qu'il est préférable que les déclarants fournissent de manière proactive autant d'informations que possible au début de la vérification, afin d'éviter de devoir fournir des éléments supplémentaires. Bert Jacobs ajoute que la plupart des retards surviennent au cours des contrôles en matière non fiscale, lorsque des informations supplémentaires sont requises outre des listes de colisage et des factures, par exemple, ou lorsque d'autres autorités (telles que le SPF Économie) doivent être consultées ou que ces autorités posent des questions supplémentaires afin de pouvoir prendre une décision sur l'envoi.

Les différents acteurs du processus de contrôle devront tous réfléchir à la manière d'améliorer l'efficacité de leur rôle afin de trouver une solution à ce sujet.

5. Questions diverses en lien avec NCTS (procédure bureau de passage) – régularisation et annulation des déclarations – procédure conteneurs vides

Utilisation des déclarations de transit lors du transport maritime

Comment les marchandises transportées sous le couvert d'un document T1 doivent-elles être traitées, par exemple, de l'Espagne vers la Finlande, alors qu'Anvers est, dans le fond, le bureau de passage ? L'utilisation des déclarations de transit dans le transport maritime est facultative. Les différents scénarios ont été expliqués dans la note préparée par Dorothy Cardoen à la suite du Brexit. Cette note est jointe en [annexe 2](#) au présent rapport.

Régularisation et annulation des déclarations

La question est de savoir dans quelle mesure le déclarant lui-même peut modifier une déclaration si aucune dette douanière supplémentaire ne naît et que la modification résulte simplement d'une erreur du déclarant (par exemple, une faute de frappe dans le numéro de châssis). Une régularisation ou une annulation doit-elle toujours être approuvée par le service ESD (et donc demandée avec les annexes nécessaires) ? Frank De Maeyer répond que c'est toujours le cas actuellement. Cependant, l'AGD&A est en train de revoir la procédure de régularisation et d'annulation conformément aux dispositions du CDU. Jusqu'à nouvel ordre, ces demandes doivent être introduites auprès du service ESD.

Dans le nouveau processus de déclaration (IDMS), en cas de régularisation, le MRN initial sera conservé. Ce n'est pas le cas actuellement dans PLDA.

Conteneurs vides

Les conteneurs de ligne étaient auparavant apurés de la liste de chargement par une déclaration verbale. En principe, si les conteneurs figurent sur un B/L et donc sur la liste de chargement, ils doivent également être apurés. Eric Verlinden (Alfaport – Voka) signale que dans le cadre du PN/TS, les conteneurs appartenant à l'expéditeur doivent être déclarés au moyen d'une déclaration TSD. Les moyens d'apurer automatiquement les conteneurs vides de la liste de chargement (TSD) sont actuellement à l'étude.

Plusieurs situations sont possibles :

- Conteneurs vides effectivement vides (et appartenant à l'expéditeur)
- Conteneurs vides avec résidus (et également déclarés comme vides)
- Conteneurs vides vendus (neufs ou d'occasion).

Le processus à adopter dans le cadre de PN/TS doit faire l'objet de discussions plus approfondies avec l'AGD&A. L'une des questions est la mention du code SH qui sera obligatoire pour la TSD. L'utilisation de déclarations orales doit être évitée en raison de l'utilisation du CPU.

Les business analysts de l'AGD&A étudient actuellement la manière dont cette question peut être traitée dans les systèmes. De plus amples informations à ce sujet seront disponibles lors de la prochaine réunion.

6. Projets MASP – planning et mise en œuvre

Le nouveau planning n'était pas disponible le 20 mars, mais il a été publié entre-temps sur le site de l'AGD&A :

https://financien.belgium.be/fr/douanes_accises/entreprises/applications-da/masp-electronic-customs/informations-generales

Un report est prévu pour AES et IDMS.

Eric Verlinden (Alfaport – Voka) signale en outre que les différents systèmes ont été mis en œuvre de manière indépendante les uns des autres sur le plan technique. Cela signifie que le report d'AES et d'IDMS n'a pas d'impact sur la mise en œuvre de PN/TS, par exemple. Cela permettra aux déclarations PLDA et IDMS d'apurer les listes de chargement. Les opérateurs privés pourront ainsi passer progressivement aux nouveaux systèmes.

7. PoUS

À partir du 1^{er} mars 2024, il sera en principe obligatoire d'effectuer les déclarations T2L et T2LF via l'application PoUS sur le EU Trader Portal. Le système de l'UE fonctionne de manière totalement indépendante et n'est pas relié à d'autres systèmes. Toutefois, jusqu'à nouvel ordre en Belgique, les documents T2L et T2LF peuvent encore être créés dans PLDA. Voir communications sur le site de l'AGD&A et du Forum national <https://financien.belgium.be/fr/Actualites/masp-pous-update-0>

D'autres États membres pourraient prévoir une dérogation à l'instar de la Belgique.

La Commission (TAXUD) a récemment publié un e-learning pour les opérateurs. De plus, les déclarations sur facture peuvent continuer à être utilisées pour les envois inférieurs à 15.000 euros.

Il est possible que pour les envois entrants, la preuve du statut de l'Union ait été créée sur le EU Trader Portal. Dans ce cas, une impression du système de l'UE doit être réalisée et soumise aux services de contrôle sur le quai (éventuellement par e-mail) afin que la liste de chargement puisse être apurée. En outre, un PN doit également être envoyé dans le système de l'UE dans ce cas. Pour ce faire, l'opérateur doit disposer du MRN du PoUS.

Dans le cadre d'une autorisation « émetteur agréé », le titulaire de l'autorisation doit tenir une certaine comptabilité. La forme sous laquelle cette comptabilité doit être tenue à jour n'est pas précisée. Toutefois, lors d'un contrôle CAC (2^e ligne), les fonctionnaires ne peuvent pas vérifier dans le système de l'UE quels documents T2L un opérateur donné a établis. C'est pourquoi la 2^e ligne d'OPS demande une liste distincte à l'opérateur.

Question : le PoUS sera-t-il annulé après un certain temps si aucun PN n'est soumis ? La question sera posée aux Services centraux à Bruxelles. En principe, il n'y a pas de conséquences étant donné qu'il s'agit de marchandises de l'Union. Il y aura également une procédure d'urgence en ce qui concerne PoUS. La Commission y travaille.

Ajout après la réunion :

Actuellement, il n'est pas (encore) possible d'annuler un T2L (par exemple, en cas d'erreur lors de l'établissement). Il n'est pas (encore) possible non plus de modifier un T2L (amendement). La Commission n'a pas (encore) prévu cette fonctionnalité dans PoUS. La seule possibilité actuellement est de soumettre un nouveau T2L avec les données correctes et de laisser simplement l' « ancien » T2L expirer.

Si aucun PN n'est soumis et que le PN se fait attendre, le T2L « expirera ». D'après la documentation dont nous disposons actuellement, il n'est pas clair si cela équivaut à une annulation. En tout état de cause, si un PN est envoyé pour un MRN qui a expiré, le PoUS répondra « T2L expiré ».

Tant au départ qu'à l'arrivée, une analyse de risque sera effectuée lors de l'établissement de la présentation du PoUS, ce qui donnera lieu à un éventuel contrôle. Il sera également nécessaire de vérifier comment le conteneur peut être libéré dans le CPU en cas de contrôle.

8. IRP – état des lieux

Eric Verlinden (Alfaport – Voka) donne un état des lieux du développement de l'IRP et de certaines procédures liées au PN/TS.

Procédure de masse

Les 21 et 22 mars, l'AGD&A et l'industrie se consulteront sur la procédure de masse. L'objectif est de mettre fin à la procédure finale à court terme. Une déclaration en douane (de suivi) pre-logged incomplète sera utilisée. Une autorisation IST n'est pas nécessaire si un lieu de déchargement agréé est utilisé. Dans la déclaration incomplète (pre-logged), il ne devrait, en principe, pas y avoir de référence à une TSD. Le planning de l'apurement de la liste de chargement et de la libération des marchandises sera commenté plus en détail par l'AGD&A lors de l'explication des 21 et 22 mars.

La proposition de description du processus sera diffusée ultérieurement, une fois que le texte sera définitif.

Procédure transbordement (avec ou sans transit)

Alfaport Voka a soumis une proposition à l'AGD&A (région d'Anvers) à la fin du mois de janvier. L'AGD&A fournira deux notes distinctes. Une note décrivant les procédures de transbordement et une note expliquant la procédure de transfert.

Dans l'IRP, seul le transbordement (avec ou sans transit) sera facilité dans la première version. Dans l'IRP, une REN et une enveloppe de transfert peuvent être ajoutées en cas de transbordement. Le transit sera lui envisagé à un stade ultérieur. Un seul message de transfert est prévu en cas de transit, qui est en principe envoyé par le terminal de réception (titulaire de l'autorisation IST). C'est-à-dire que dans cette situation, il n'y a actuellement aucun message qui déclenche un code couleur dans le CPU. Il faudra veiller à déclencher à la fois un message de sortie et un message d'entrée dans l'IRP. Il est trop tôt pour anticiper, car l'AGD&A doit encore rédiger cette procédure et la coordonner avec le secteur privé. En cas de transbordement (dans les 14 jours), la notification REN apurera le TSD et il n'est pas nécessaire d'envoyer un message d'arrivée IE507 dans ce cas. Si le transbordement a lieu après 14 jours, une déclaration EXS doit être établie.

Contrôles AFSCA

Une procédure a été convenue avec l'AGD&A pour transférer les conteneurs dans le cadre des contrôles de l'AFSCA au PIF et les traiter dans l'IRP. Par la suite, l'intention est de sélectionner les contrôles de l'AFSCA sur la base des codes HS dans la TSD.

Documents manuels

Pour certains documents manuels (par exemple le carnet ATA), les douanes devront encore intervenir pour apurer la liste de chargement

NCTS phase 5

À partir du moment où le NCTS P5 est actif, les données de la déclaration de transit seront automatiquement converties en TSD (combinée) par le système douanier. En cas de transbordement dans les 14 jours, la TSD peut également être apurée avec une REN.

Ce n'est que lorsque les déclarations d'exportation sont présentées au bureau de sortie qu'un message d'arrivée IE507 doit être envoyé.

ICS2 release 3 : remplacement CUSREP par une notification d'arrivée (AN)

Actuellement, le CUSREP est généré par le PoAB lors du passage de la bouée de Flessingue. À l'avenir, les compagnies/agents maritimes devront soumettre eux-mêmes une notification d'arrivée (AN). L'AN doit faire référence au MRN de l'ENS.

La TSD doit obligatoirement faire référence au MRN de l'ENS ou du NCTS.

Questions en suspens au Service Législation de l'AGD&A

- Une déclaration ENS est-elle nécessaire si des marchandises non Union sont expédiées directement à partir d'un port de l'UE ?
- Application de l'article 130 du CDU. Possibilités lorsqu'aucune ENS n'a été envoyée (l'ENS peut-elle alors être remplacée par une TSD). Cette procédure peut-elle être appliquée aux marchandises acheminées par transport terrestre ?

Planning de déploiement PN/TS (IRP)

Pour les flux non-CPU, le déploiement de l'application PN/TS sera possible à partir de juin 2024. Pour les flux CPU à partir d'octobre 2024. Un planning détaillé est encore en cours d'élaboration avec les opérateurs qui ont souscrit à l'IRP. Pour le 15.04, les opérateurs doivent indiquer qu'ils travailleront avec l'IRP.

Comptabilité matières IST

Les dernières adaptations demandées par l'AGD&A aux rapports d'inventaire sont effectuées. Ces rapports d'inventaire sont fournis via l'IRP aux titulaires d'autorisation IST afin de se conformer aux dispositions légales relatives à la tenue de la comptabilité (matières) IST. Nous sommes également en train de réfléchir à la manière de traiter l'apurement d'une TSD par les « anciennes » déclarations PLDA.

AJOUT : Entre-temps, le 27.03.2024, l'AGD&A a confirmé à Alfaport – Voka que les rapports élaborés par l'IRP pour tenir une comptabilité matières des IST permettent à l'AGD&A d'assurer un suivi adéquat du flux d'IST et il a, en outre, été confirmé que ce reporting contient toutes les données requises. Ce reporting a été approuvé par les régions d'Anvers, de Gand et d'Hasselt.

9. Divers

Ilse Eelen (AGD&A) explique un certain nombre de points à prendre en compte lorsque les envois doivent être transférés dans un entrepôt pour y être contrôlés. Outre le nom de l'entrepôt, l'adresse exacte doit également être indiquée. Certains opérateurs/entrepôts disposent de plusieurs sites dans le port. C'est important pour une planification et une exécution correctes des contrôles.

La prochaine réunion du groupe de travail Trade Facilitation pourrait être organisée avant les vacances d'été. La date sera communiquée ultérieurement.