



# Forum National : GT Marchandises introduites

PV

20-12-18

<b>CONVENORS</b>	Ilse Eelen (AGD&A) & Jan Van Wesemael (Alfaport– Voka)
<b>SECRÉTAIRE</b>	Jan Van Wesemael (Alfaport – Voka)
<b>PRÉSENTS</b>	<p>Albert Palstermans, CRSNP (Stream Software)            Ann Moorhem, AGORIA (Volvo)            Bart Van Geem, AWDC Diamond Office            Bart Vleugels, AGD&amp;A Région Louvain - directeur de centre régional            Dennis Verheyen, ASV (Eurochem ANR)            Ann Vanden Eynde, AGD&amp;A            Emilie Durant, AGD&amp;A Région Bruxelles – Autorisations            Filip Ackermans , Essenscia (Chevron Phillips Chemicals International SA)            Ilse Eelen, AGD&amp;A Région Anvers            Jan Maes, ASV/NAVES (Grimaldi)            Jan Van Wesemael , Alfaport – Voka            Jef Hermans, CEB (Portmade)            Jan Marien, GSF (Euromarine Logistics)            Elke De Jonghe, Essenscia- Vopak            Jim Styleman, CRSNP (AEB)            Joelle Lauwers, AGD&amp;A Service Automatisation            Kim Van de Perre, ASV/NAVES (MSC)            Kjell Jamin, AGORIA (Mazda Motor Logistics Europe)            Kristin Van Kesteren-Stefan, Autorité portuaire d'Anvers            Luc Sambre, VEA-CEB – (KGH Customs)            Leslie Verhoeven, VEA-CEB (Eolis Belgium)            Marc Michiels, AGFISC            Michael Van Giel, CRNSP (Intris SA)            Michaël Vico , AGD&amp;A (Aéroport-Gosselies)            Paul Peeters, VEA-CEB (Remant)            Rudi Lodewijks, AGD&amp;A – Région Hasselt            Nancy Smout, ARGB (Katoennatie)            Sophany Ramaen, AGD&amp;A Secrétariat Forum National            Theo Peeters, VEA-CEB (Exsan)            Tony Vanderheijden , ABAS (PSA Anvers SA)            Werner Rens , AGD&amp;A            Wouter De Vlieger, AGD&amp;A</p>
<b>EXCUSÉS</b>	<p>Abram Op de Beeck, Essenscia (BASF)            Annemie Peeters, Autorité portuaire d'Anvers            Bart Keersmaekers, NAVES (CMACGM)            Bart Witdouck, Essenscia (Evonik)            Debbie Driesens, VEA-CEB (Fresh Connection)            Debby Bogemans, AGD&amp;A Région Hasselt)            Diederik Bogaerts, ICC (KPMG)            Dephine Simonis, AGD&amp;A            Ellen Gielen, Voka – Chambre de Commerce Limbourg (Graco)            Erik Van Poucke, Région Anvers – Port            Hilde Bruggeman, ASV/NAVES            Jeroen Defloo, AGORIA (Daikin)            Jessy Van Aert, Essenscia (Evonik)            Jos Poets, Tessenderlo Chemie SA            Karen Wittock, VEA-CEB (Remant)            Koen De Ceuster, Voka – Chambre de Commerce Limbourg (SBDINC)            Laurent Moyersoan, Alfaport - Voka (NxtPort)            Luc Lammertyn, Fedustria &amp; Voka – Flandre occidentale (Sioen)            Luc Beulens, CEB (Sea invest)            Maggie Martens, VEA-CEB (Eolis Belgium)            Manuel Merckx, AWDC Diamond Office            Marc Staal, Voka – Chambre de Commerce Limbourg (Scania)            Marie-Ange Flaes, Regio Luik – Succursale de Grâce Hollogne (Bierset)            Johan Van Staey, CRSNP (Stream Software)            Mieke Verpoorten, AGD&amp;A Région Hasselt            Nadine Van Rompay , Voka – Flandre occidentale (Seabridge)</p>

	Nathalie Sterkmans, AGD&A Région de Hasselt Peter Verlinden, Remant Customs(VEA) Raf Tassent, Voka – Anvers (Rank Consulting) René Michiels, CEB (DHL) Rik Uyttersprot, Fevia (Unilever Belgium) Silke Van Wabeke , ASV/NAVES (cma-cgm) Pieter Duchi , Agoria (Volvo) Sophie Verberckmoes, Fédération d'employeurs pour le commerce international, le transport et la logistique Sylvie Groeninck, Fedustria William Sluys, AGD&A Région Bruxelles Yves Melin, ICC (Steptoe & Johnson)
--	--

### **Approbation du PV de la réunion précédente**

Aucune remarque ne nous est parvenue. On part donc du principe que le PV est approuvé.

### **Point 1 à l'ordre du jour : Parcours du tableau de suivi**

#### **- Visite terminal**

Un premier pas a déjà été fait, mais on souhaite combiner la visite des terminaux containers et vracs. ASV (Hilde Bruggeman) examine différentes possibilités avec Jan Maes (Grimaldi) en vue d'organiser une visite au Q1 2019.

#### **- AFSCA – douane**

Il y a eu des contacts entre l'Autorité portuaire d'Anvers / Trade Facilitation et l'AFSCA/douane dans le cadre de l'implémentation de VISIGIP. En outre, une concertation structurelle avec les deux services publics doit encore être organisée.

Il existe actuellement un certain nombre de priorités relatives au Brexit (recrutement de personnel, ...). En outre, des produits supplémentaires feront également l'objet de contrôles en 2019 (mesures phytosanitaires à partir de décembre 2019).

D'après l'Autorité portuaire d'Anvers (Kristin van Kesteren Stefan), l'UE va publier une liste des marchandises qui NE doivent PAS faire l'objet d'un contrôle. Cette liste a été publiée le 19/12 dans le Journal officiel L323 de l'UE.

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/PDF/?uri=CELEX:32018R2019&from=NL>

Les produits concernés doivent être enregistrés dans TRACES (à partir de déc. 2019 Traces 2.0.) La question se pose de savoir dans quelle mesure la douane fera également office de fonction d'arrêt.

Un certain nombre de membres indiquent que l'utilisation de TRACES et les mesures supplémentaires récemment appliquées au bois d'emballage n'ont pas simplifié le processus.

Les opérateurs économiques demandent une concertation avec l'AFSCA dans les meilleurs délais.

Le secrétariat du Forum National (Sophany Ramaen) communique que récemment la CIA (Customs Intergov. Assembly) a été créée avec pour objectif la mise en place d'une meilleure collaboration entre les différents services publics impliqués dans la chaîne de livraison. L'AFSCA fait également partie de ce groupe. L'objectif est que cette initiative puisse également être proposée dans le cadre des forums régionaux.

#### **- Note Transfert sous le régime du dépôt temporaire**

Le projet de note est actuellement soumis à une dernière révision en interne au sein de l'AGD&A. Il reste encore un certain nombre de questions techniques sur l'application de NCTS. Ensuite la note doit encore être traduite. La note sera probablement publiée au cours du Q1 2019.

Contenu en bref de la note :

Les deux IST (Départ et Destination) doivent être OEA-C.

Comme D. Bogemans l'a déjà communiqué au cours de la réunion précédente, l'IST spécifique de destination (éventuellement plusieurs lieux) devra être mentionnée dans l'autorisation. Celles-ci peuvent en principe déjà être demandées maintenant.

Ensuite une mention concernant le transfert doit être reprise dans la comptabilité matières. Même si la comptabilité matières est une combinaison de TOS et GCA. En ce qui concerne le moment où les marchandises doivent être enregistrées dans la comptabilité matières, cela doit être fait conformément aux dispositions légales en vigueur au moment où les marchandises sont présentes (après le transfert).

Transfert en zone maritime et aéroportuaire : par changement de code d'emplacement.

En dehors de cette zone : purement DDT avec un message (EIR?) et suivi ultérieur dans la comptabilité matières IST de destination.

En cas de transbordement, il faut d'abord modifier le code de localisation auquel un mini-CUSCAR doit être envoyé par la suite. (un minicscar ne peut pas être appliqué à tous les flux de marchandises)

Alfaport Voka (J. Van Wesemael) souligne également à cet égard l'importance du message de notification de réexportation pouvant probablement être mis en œuvre en 2019.

M. Vico (AGD&A) demande à être prudent en ce qui concerne le terme « EIR » et à ne l'utiliser que dans le contexte des dispositions légales du CDU.

Vu le fait que PLDA et NCTS sont installés sur la même plate-forme, l'AGD&A (service Automatisation) examinera comment le transfert peut avoir lieu. De même, dans le cas d'un transfert entre les ports d'Anvers et de Zeebrugge (la « procédure train-bloc »), un transfert sera possible en modifiant le code de localisation.

La question de savoir quelle personne peut soumettre le changement de code de localisation sera ensuite réglée avec le service Automatisation (Bart Cieters et Wouter De Vlieger). Dans certains cas, le terminal décide également de transférer des conteneurs vers un autre emplacement / terminal, par exemple.

#### - Note déclaration simplifiée

Le projet de note/d'instruction est actuellement soumis pour révision à la division Processus et Méthodes.

#### - Conteneurs vides

En principe, il n'y a pas de problème dans le cadre de CCRM dans la mesure où le « feu vert » est déjà donné immédiatement. Les articles de la liste de chargement ne seront pas apurés immédiatement car aucune modification ne sera possible par la suite. Le service Automatisation propose d'effectuer l'apurement juste avant les premiers rapports de non-apurement (c'est-à-dire environ 60 jours).

Cette solution pour les conteneurs vides a été mise en place dans l'environnement de production le 17/12. Les conteneurs vides seront radiés juste avant les premiers rapports (60j donc). Le cas échéant, ce délai peut bien entendu être adapté. Bart Cieters propose de d'abord voir dans quelle mesure la solution apportée fonctionne correctement et si nécessaire le délai peut encore être modifié.

Cet item a également été discuté lors du Trade Facilitation (concertation régionale à Anvers le 17/12). Les personnes présentes étaient en faveur de ramener le délai à 20 jours, car le CUSCAR ne peut plus être modifié.

En ce qui concerne les articles de la liste de chargement du passé en suspens, il n'y a pas d'autres nouvelles. On attend encore le feed-back du service Automatisation (Bart Cieters).

D'après Jan Maes (Grimaldi) et Kim Van De Perre (MSC) ils ne reçoivent pas de listings après 60 jours. Ce sera communiqué au service Automatisation (Bart Cieters).

#### - CCRM

CCRM v1.14 et PLDA17.15 sont installés en production. Selon IBM, environ 90% des conteneurs seraient libérés. Klara Pasgang (AGD&A) mettra également les choses au point avec Nxtport.

IBM a encore découvert quelques problèmes et prépare un CCRM1.15. Dès que la date de livraison de cette version sera clairement définie, celle-ci sera également communiquée. Albert Palsterman (CRSNP) communique que les releases futurs sont repris dans le PV du GT qui sera publié d'ici peu.

NOUVEAUX POINTS D'ACTION (À FORMULER DE MANIÈRE CLAIRE ET SPÉCIFIQUE !)	RESPONSABLE	ÉCHÉANCE
- Visite terminal	ASV	Q1 2019
État d'avancement de la concertation AFSCA	Trade Facilitation	07-03-19.
État d'avancement de la note transfert	Convenors	07-03-19.
État d'avancement de la note simplifications	Convenors	07-03-19.
État d'avancement conteneurs vides	Convenors	07-03-19.

#### Point 2 à l'ordre du jour : Heures de bureau dans le cadre d'une autorisation Lieu agréé

M. Rudi Lodewijks explique succinctement les nouveaux principes qui s'appliqueront dans le cadre d'une autorisation « lieu agréé ». En raison des heures d'ouverture des bureaux (par exemple de 8h00 à 17h00 ou de 6h00 à 22h00), il n'y a pas en Belgique de level playing field pour régler les formalités douanières. L'AGD&A veut y remédier et s'est mise d'accord en la matière avec les services Méthodes et Législation. L'assouplissement concerne les envois déclarés à l'importation. Le dépôt de déclarations à l'exportation peut également être effectué en dehors des heures de bureau.

Sous certaines conditions et dans la mesure où il y a un besoin économique, il est possible d'utiliser l'autorisation "Lieu agréé" pendant 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7.

Sur la base d'une disposition du CDU, les autorités douanières doivent pouvoir surveiller le fonctionnement sans prendre de mesures disproportionnées par rapport à la nécessité.

Il faut faire une distinction entre un OEA (C) et une entreprise non agréée OEA.

**Note : le PV a été adopté le 28/2/2019 : il s'agit de l'autorisation « lieu de déchargement »**

Si pas OEA : application uniquement les jours de la semaine entre 6h00 et 22h00. les heures d'ouverture restent dans les heures de bureau (voir [circulaire sur Ficonetplus](#))

Si OEA : extension maximale 24/24h 7/7j possible

Un certain nombre de restrictions doivent toutefois être prises en compte :

Si les déclarations / marchandises sont sélectionnées pour l'inspection, elles devront rester jusqu'à ce que les douanes aient inspecté les marchandises (en principe pendant les heures de bureau officielles ou éventuellement avec une demande d'heures supplémentaires en dehors des heures de bureau).

En outre, l'envoi doit être prêt (pour le déchargement). L'AGD&A conseille d'inclure la précédente disposition dans l'autorisation. En outre, des accords clairs doivent être conclus avec la chambre de régie sur la manière et les circonstances dans lesquelles des heures supplémentaires peuvent être demandées.

L'AGD&A modifiera la circulaire sur le fonctionnement des lieux agréés et communiquera à ce sujet. De plus, les méthodes de travail seront également adaptées.

Jef Hermans (VEA/CEB) demande à l'AGD&A de délivrer rapidement ce type d'autorisations qui seront probablement demandées massivement les mois prochains (dans le cadre du Brexit). Selon Alfaport Voka, il est confirmé dans un certain nombre d'exposés présentés par l'AGD&A dans le cadre du Brexit, qu'on sera particulièrement attentif à ce point.

Rudi Lodewijks (AGD&A) indique qu'il s'agit d'une autorisation relativement simple, mais qu'il est préférable de la demander le plus tôt possible.

Jan Van Wesemael (Alfaport Voka) indique encore que cette autorisation peut offrir une solution idéale pour une PME dans le cadre du Brexit. De cette manière, un prestataire de services établi partout dans le pays peut envoyer des déclarations en utilisant l'autorisation de la société située, par exemple, dans le pays.

### Point 3 à l'ordre du jour : Régime 42 en combinaison avec l'autorisation EIDR

Étant donné que, dans le domaine de la TVA, un certain nombre de problèmes opérationnels se posent chez les opérateurs disposant d'une autorisation EIDR, M. Marc Michiels (AGFisc - Service TVA) a été invité à éclaircir pendant la réunion un certain nombre de points qui ont été discutés au sein du centre de connaissances transversales Douane, TVA et accises.

Dans le cadre d'une autorisation EIDR, une procédure spécifique a été prévue en vertu de laquelle le régime 42 (importation suivie d'une livraison intracommunautaire) peut toutefois être appliqué sous certaines conditions.

Dans ce contexte, une distinction doit être faite entre, d'une part, les déclarations transactionnelles et, d'autre part, la possibilité d'une globalisation.

Si EIDR est transactionnel (et donc non globalisé), le régime 42 doit toujours être appliqué si les conditions sont remplies à cette fin. Il n'y a pas de dérogation possible en vue d'utiliser simplement le régime 42 au lieu du régime 40.

Toutefois, si le demandeur dispose d'une **autorisation OEA (C) et utilise la globalisation**, les importations normalement éligibles au régime 42 peuvent être indiquées sous le régime 40 à condition qu'il y ait un nombre important d'entrées. Dans le cas des prestataires de services, la même distinction est appliquée (transactionnel : aucune dérogation possible (régime applicable : 40 ou 42)).

Pour les déclarations de globalisation, une dérogation peut toutefois être prévue (régime 42 au lieu de 40), mais cela doit être analysé par client / importateur.

En cas d'utilisation d'un n° de TVA global (796.5 ...), prévaut le principe selon lequel le régime 42 doit être appliqué si les conditions sont remplies à cet effet, à moins que le titulaire de ce numéro global puisse démontrer que certains clients représentés importent régulièrement sous ce numéro BE 796.5, auquel cas la dérogation (40 au lieu de 42) peut s'appliquer.

Sur la base de la concertation entre AGD&A et AGFISC, le service législation sera invité à élaborer une note sur ce sujet contenant les conditions et les dispositions d'application.

NOUVEAUX POINTS D'ACTION (À FORMULER DE MANIÈRE CLAIRE ET SPÉCIFIQUE !)	RESPONSABLE	ÉCHÉANCE
Rédaction de la note régime 42	Service législation	Q1 2019

### Point 4 à l'ordre du jour : Preuve alternative de non-apurement en matière de transit (aspects TVA)

Nonobstant les preuves alternatives dans le contexte de déclarations de transit non apurées faisant l'objet de discussions prolongées au sein du GT Sortie Marchandises introduites, à la demande expresse de Jan Van Wesemael (Alfaport Voka), le problème est soumis à M. Michiels lors de la réunion du GT Marchandises introduites car il est établi dans la pratique que la douane réclame également systématiquement la TVA dans ces dossiers en plus des droits de douane.

Dans le courant de l'année 2017, l'administration de la TVA a soumis à la douane des instructions internes dans lesquelles l'administration de la TVA se réfère à l'application d'un arrêt de la Cour de justice du 2 juin 2016 dans les affaires C-226/14 et C-228/14 qui stipule que lorsque des marchandises sont retirées de manière irrégulière d'un régime douanier, aucune TVA à l'importation n'est due s'il peut être démontré que les marchandises ont quitté l'UE.

Par souci de clarté : il doit s'agir de marchandises placées sous un régime douanier suspensif à compter de leur entrée dans l'Union et qui sont réexportées. Il n'y a pas de dette de TVA à l'importation.

Il ne s'agit pas d'une exportation ordinaire de marchandises de l'Union. Si la sortie des marchandises ne peut pas être démontrée dans le cas d'une exportation ordinaire, l'exonération de la TVA est refusée pour l'exportation et toujours réclamée par l'AGFisc.

Cet arrêt peut être consulté sur le site internet de la Cour de Justice :

<http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=179465&pageIndex=0&doclang=nl&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=4033962>

M. Michiels (AGFISC) souligne que, dans le cas de la TVA, la sortie de marchandises de l'UE peut être démontrée au moyen de divers documents commerciaux, tels que reçus de paiement, documents de transport (par exemple, B/L) et, bien sûr, une copie de

la déclaration d'importation. Si l'on peut supposer sur la base de ces documents que les marchandises ont quitté l'UE, il n'y a pas de raison de réclamer la TVA à l'importation dans les dossiers concernés.

Jan Van Wesemael (Alfaport Voka) souligne que la preuve de la TVA à l'exportation et/ou à la réexportation est plus souple que les preuves alternatives requises en matière de douane sur la base de l'article 312 du règlement d'exécution du CDU.

Dans le cas de la TVA, en plus des autres documents commerciaux, une copie d'une déclaration d'importation (qui ne doit pas nécessairement porter un cachet authentique des douanes du pays de destination) peut être acceptée comme preuve de la TVA alternative.

Si le document de transport (par exemple B/L) est présenté avec une copie de la déclaration d'importation, on peut supposer dans le domaine de la TVA que les marchandises ont quitté l'UE et qu'aucune TVA à l'importation n'est due.

M. Michiels (AGFISC) confirme que la compétence en matière de contrôle des obligations dans le domaine de la TVA à l'importation a été déléguée à l'administration des douanes. Toutefois, la compétence en matière de recouvrement n'a pas été déléguée à la douane. Cela signifie que si la TVA est recouvrée par la douane et que le destinataire ne l'accepte pas, ces dossiers seront en principe transférés par la douane aux contrôles TVA locaux pour traitement ultérieur.

Pour éviter du travail inutile, l'administration de la TVA demande à la douane de ne pas recouvrer la TVA si les documents probants susmentionnés sont présentés. D'autant plus qu'un document de transit est souvent établi dans le port d'Anvers pour transférer des marchandises non-Union d'un quai à un autre, après quoi elles sont réexportées. Si la TVA est recouvrée, la TVA sera dans ce cas payée par le déclarant de la déclaration de transit, ce qui peut poser problème si la TVA payée est réclamée sur la base de documents établissant que les marchandises ont quitté l'UE.

J. Van Wesemael (Alfaport Voka) note que, dans les dossiers où la douane a rejeté les preuves alternatives par le passé après les avoir évaluées par rapport à l'article 312 du CDU AE, les documents présentés peuvent TOUTEFOIS, dans la majorité des cas, être acceptés comme preuves suffisantes conformément à la législation sur la TVA.

Alfaport Voka discutera de cette question avec les responsables de la région Anvers début janvier et exhorte l'AGD&A à tenir compte à partir de maintenant du point de vue de l'administration de la TVA. À la fin de 2017, les directions régionales des douanes et accises ont été informées du point de vue de l'administration de la TVA par le biais d'une note interne.

#### **Point 5 à l'ordre du jour : Garantie et TVA dans le cadre des autorisations douanières - régimes particuliers**

Lors de la détermination de la garantie dans le cadre d'une autorisation douanière, les droits à acquitter et la TVA sont pris en compte dans le calcul de la garantie. En 2001, l'AGD&A a publié une circulaire indiquant que si le titulaire de l'autorisation d'un régime douanier économique (maintenant des régimes particuliers) dispose d'une autorisation de report ET.14.000, la TVA ne doit pas être prise en compte dans le calcul de la garantie.

En 2018, lors de la concertation régionale à Anvers, on s'est souvent demandé dans quelle mesure il était possible, en tant que prestataire de services (titulaire d'une autorisation d'un régime douanier particulier), d'utiliser cet avantage en tenant compte du fait que le titulaire de l'autorisation lui-même ne dispose pas d'une autorisation de report ET.14.000, mais bien les clients qui utilisent l'autorisation et sont propriétaires des marchandises.

Ce point a également été abordé au sein du centre de connaissances transversales douane, TVA et accises.

M. Michiels (AGFISC) indique à cet égard que l'entreprise de stockage (qui dispose de l'autorisation douanière) n'est pas considérée comme un débiteur de TVA. Le principe de la réduction de la caution TVA est et reste que le débiteur de la TVA à l'importation doit disposer d'une autorisation ET 14 000. Le débiteur est le destinataire TVA à l'importation (l'acheteur ou le propriétaire des marchandises).

Un prestataire de services titulaire d'une autorisation lui permettant d'appliquer un régime suspensif (régime particulier), est un tiers pour la TVA et peut au mieux être un débiteur TVA solidaire. Le prestataire de services ne peut faire appel à la réduction de la caution TVA que dans la mesure où il peut identifier le propriétaire en cas de soustraction irrégulière des marchandises au régime douanier et dans la mesure où ce propriétaire est titulaire d'une autorisation ET.14 000. Ce sera donc (presque) toujours une question de fait qui devra être évaluée par la douane locale. Par exemple dans le cas du stockage commun de marchandises en vrac provenant de divers propriétaires, cela peut poser problème.

Werner Rens (AGD&A) explique qu'on réfléchit à la question et que l'AGD&A est disposée à étendre ce principe aux prestataires de services dans la mesure où ils ont une autorisation OEA-C et peuvent indiquer à qui appartiennent les marchandises stockées sous le régime particulier (par exemple entrepôt douanier), afin que le débiteur correct (qui dispose d'une autorisation ET) puisse être identifié en cas de dette douanière et/ou TVA à l'importation.

S'il s'agit de parties qui sont établies en dehors de l'UE, elles peuvent également disposer d'une autorisation ET.14.000 dans la mesure où elles possèdent un numéro de TVA individuel enregistré en Belgique.

Pour pouvoir appliquer cet assouplissement dans la pratique, Werner Rens (AGD&A) indique que, par exemple, dans le contexte d'une autorisation d'entrepôt douanier, l'autorisation doit être scindée, c'est-à-dire une autorisation pour les clients ne disposant pas d'une autorisation de report ET.14000 et une autorisation pour les clients qui sont mentionnés dans l'autorisation d'entrepôt douanier avec leur autorisation de report.

Dans ce dernier cas, la TVA ne sera pas prise en compte lors du calcul du montant de la garantie.

M. Michiels fait remarquer que l'objectif est de recouvrer la TVA à charge du propriétaire des marchandises et pas à charge du prestataire de services (titulaire de l'autorisation du régime particulier).

Une note sera établie en la matière et sera communiquée aux opérateurs.

Il est proposé de poursuivre la coordination en la matière avec le service Législation, car une note générale relative aux garanties est en préparation.

NOUVEAUX POINTS D'ACTION (À FORMULER DE MANIÈRE CLAIRE ET SPÉCIFIQUE !)	RESPONSABLE	ÉCHÉANCE
Publication de la note sur le calcul de la garantie	Service législation	Q1 2019

#### **Point 6 à l'ordre du jour : Méthode de travail pour la régularisation des déclarations d'importation en vue d'apurer les déclarations de transit**

Différentes méthodes sont appliquées dans le cas de la régularisation d'une déclaration d'importation en vue d'apurer une déclaration de transit. Certains services douaniers font valoir que dans la case 40 d'une déclaration de régularisation il ne peut plus être fait référence au document de transit mais à la liste de chargement. Les membres du GT IT ont demandé à mettre ce point à l'ordre du jour du GT Marchandises introduites.

Dans le cas où dans la case 40 de la déclaration de régularisation il est fait référence au MRN de la déclaration NCTS :

- PLDA annule immédiatement le MRN initial
- ce n'est que par après que PLDA arrive à la constatation que le MRN T1 ne peut pas être annulé dans la case 40
- aucun ordre de remboursement n'est créé
- il n'y a donc plus aucun MRN PLDA libéré

Le résultat est que la société doit normalement établir une nouvelle déclaration (avec une date de validation différente dans de nombreux cas) et que nous nous retrouvons en plus avec un double paiement (dossier de remboursement). Le problème peut éventuellement être résolu manuellement en créant manuellement une dette dans le système (avec une explication).

Procédure prescrite lors de l'établissement d'une déclaration de régularisation à l'importation - mentions dans la case 40

Si la case 40 sur la déclaration d'importation initiale fait référence à

- une liste de chargement (X-705 161971, L9632179...), la case 40 sur la déclaration de régularisation doit reprendre exactement les mêmes données. Il ne peut pas être fait référence à la déclaration d'importation initiale. Si l'on se référait à la déclaration d'importation initiale, la liste de chargement serait rouverte et un dossier « liste de chargement non apurée » inutile serait créé ;
- une déclaration pour le stockage dans un entrepôt douanier de type II (exemple Z-IM-16BEI0000045618792), la case 40 sur la déclaration de régularisation doit reprendre exactement les mêmes données. Il ne peut pas être fait référence à la déclaration d'importation initiale. Si l'on se référait à la déclaration d'importation initiale, la déclaration de stockage serait rouverte ;
- une déclaration NCTS, il ne peut pas à nouveau être fait référence à la même déclaration NCTS dans la case 40 sur la déclaration de régularisation. Il doit être fait référence à la déclaration PLDA initiale de la manière suivante : déclaration PLDA initiale Z-IM-MRN. La combinaison déclaration initiale PLDA 821-MRN n'est pas non plus autorisée.

La prochaine réunion aura lieu le **7 mars 2019 à 10h00**.