



Federale
Overheidsdienst
FINANCIEN

FORUM RÉGIONAL GAND

VISITE DU MINISTRE DE CROO – PORT DE GAND

Alain Muyshondt
CONSEILLER GÉNÉRAL



VISITE DU PORT DE GAND

14-05-19

En collaboration avec North Sea Port

Le Ministre prend connaissance des différentes tâches
douanières

Thème :

La douane et le port de
Gand Facilitation



L'AGDA DANS LE PORT DE GAND

Team

= 20 personnes

Brigade portuaire 11 (8 shifts)

Vérification : 5 (3 shifts)

Team Accises : 1

+ 1 secrétariat + 1 direction + 1
adjoint

(Contrôle sur la route : 6)



NOUVEAU PIF

Adresse :

Gand, Skaldenstraat

Avantages de la nouvelle installation !

- La douane et l'AFSCA au même endroit
- Renforcement des liens avec le port
- Position indépendante des D&A
- Conditions de travail professionnelles

De l'espace pour :

- 20 postes de travail
- La mise à quai d'un camion
- Un local séparé pour le contrôle douanier / l'AFSCA
- Le stockage des échantillons

Mise en service planifiée : printemps 2020

AGDA & FACILITATION

Le Ministre A. De Croo :

« La douane est un prestataire de services dont la mission est de veiller à ce que les échanges commerciaux se déroulent aussi harmonieusement que possible ».

« Une douane qui fonctionne bien est un excellent moyen d'être compétitif. »

La manière dont les contrôles douaniers sont effectués est en pleine évolution. Le contexte dans lequel les entreprises organisent leurs flux commerciaux évolue très rapidement. Toutes les parties bénéficient donc d'une bonne collaboration.

Qu'est-ce qui est déjà disponible :

AEO SBA

Autorisations douanières adaptées

À quoi faut-il être attentif ?

Systèmes PLDA et NCTS plus performants

HEURES DE FONCTIONNEMENT DE LA DOUANE

Constatation :

« Entre autres, le fait que la douane gantoise travaille de 6 heures à 22 heures, et non 24 heures sur 24, est contrariant pour certaines entreprises. Les navires sont parfois obligés de rester amarrés jusqu'à ce que l'équipe du service des douanes du matin commence à travailler. »

K. Vanderwaeren précise que dans le cadre de leur organisation ses services font un compromis entre :

- les effectifs nécessaires
- l'activité portuaire nocturne

« Par ailleurs, l'organisation d'une équipe de nuit a un sérieux prix. »

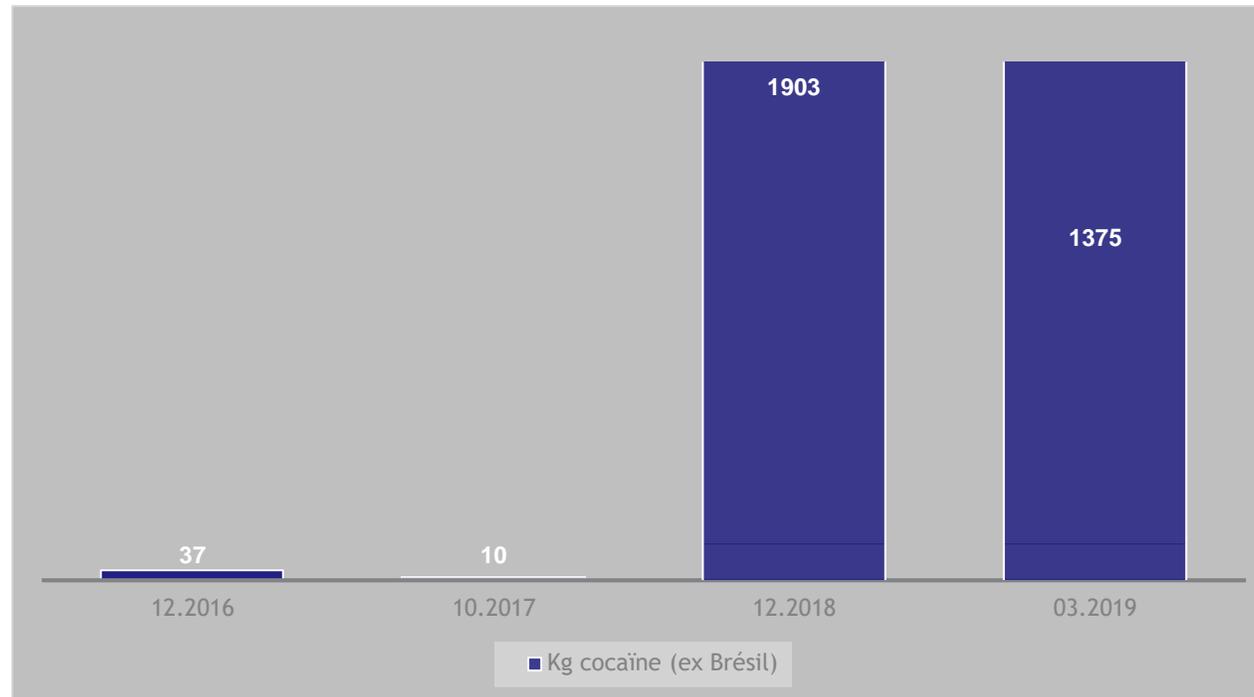
Mais le Ministre A.Croo est intéressé par un tel service en continu.

« Je ne vais pas faire de promesses audacieuses, mais c'est un point qu'il faudra examiner de près »

Conclusion : Plus il y a l'offre de la part des compagnies dans le port sera importante, plus l'AGDA pourra y répondre.

DROGUES DANS LE PORT DE GAND

Cocaïne (ex Brésil)



RECHERCHE GAND - CRÉATION ÉQUIPE PORTUAIRE



Nécessaire et significatif parce que :
Zone portuaire très accessible et quais
ouverts

Jusque fin 2018 ⑦ présence trop limitée
de la Recherche en raison d'une
capacité limitée

Lutte plus efficace contre la drogue à
Anvers et Rotterdam ⑦ déplacement
vers Gand Saisies importantes récentes
de drogues par la Recherche (en
collaboration avec PJF)

Recrutements « Brexit » ⑦ renforcement de la Recherche Gand (6 en 2018 + 5
en 2019)

Se concentrer → non seulement sur les drogues, mais aussi sur toutes les fraudes
D&A possibles dans la zone portuaire.

DROGUES DANS LE PORT DE GAND

Le Ministre A. De Croo a également fait preuve de compréhension à l'égard des entreprises où des drogues ont été trouvées dans leurs containers.

En ce qui concerne l'évaluation des contrôles existants sur les drogues, il a déclaré :

« C'est une forme de contrôle qui est intégrée dans la façon de travailler actuelle, et l'intention n'est pas d'arrêter le commerce. »

« Le principe qui sera appliqué est que les contrôles ne peuvent pas avoir d'impact sur la vitesse de travail. »

Les entreprises se préoccupent de leurs employés.

Quel est le coût des contrôles ?

LGDA - NOUVEAU SYSTÈME D'AMENDES

Adaptation LGDA – nouvel article 261/3

K. Vanderwaeren donne des précisions :

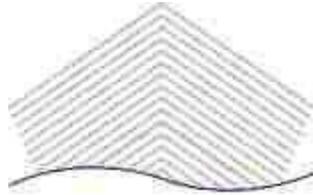
Par exemple, dans le contexte de la « loi Brexit », le concept de bonne foi a été introduit. Cela signifie que les entreprises qui commettent une petite erreur administrative dans leurs documents ne seront pas nécessairement pénalisées.

Récompenser la *compliance* et punir les tricheurs devrait constituer la base de la politique de sanctions renouvelée de l'AGDA. Le nouveau contexte devrait être celui de d'abord corriger et ensuite punir. Le principe de bonne foi sera intégré dans la nouvelle politique. Pour les OEA, ce sera explicitement le point de départ, mais dans les années à venir, l'administration élaborera également de nouvelles directives pour mettre l'accent sur les infractions à caractère intentionnel.



Federale
Overheidsdienst
FINANCIEN

NUMÉRISATION



NxtPort



BRUCLOUD

RX / SeaPort



COLLABORATION



Federale
Overheidsdienst
FINANCIEN

DOUANE EN ACCIJNZEN





FORUM RÉGIONAL GAND VII

(LA PLATEFORME D'INNOVATION POUR LE SECTEUR
LOGISTIQUE)

DIGITAL GATEWAY2GOVERNMENT

(PARCE QU'UNE COMMUNICATION NUMÉRISÉE FLUIDE EST
IMPORTANTE)

ERIC VERLINDEN

MANAGER DOMAINES DE TRANSITION

VIL

EMPOWERING
LOGISTICS

Digital Gateway2Government Forum Douane Régional

Gand, le 5 juin
2019

ERIC VERLINDEN



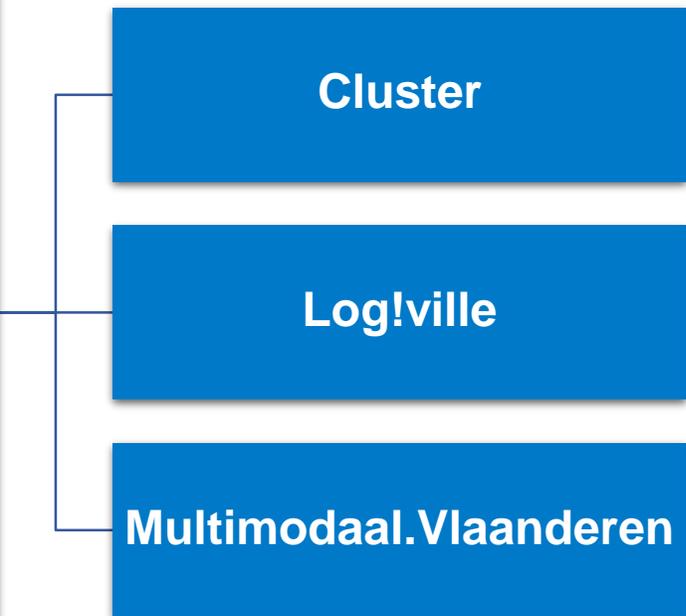
Samen sterk voor groei

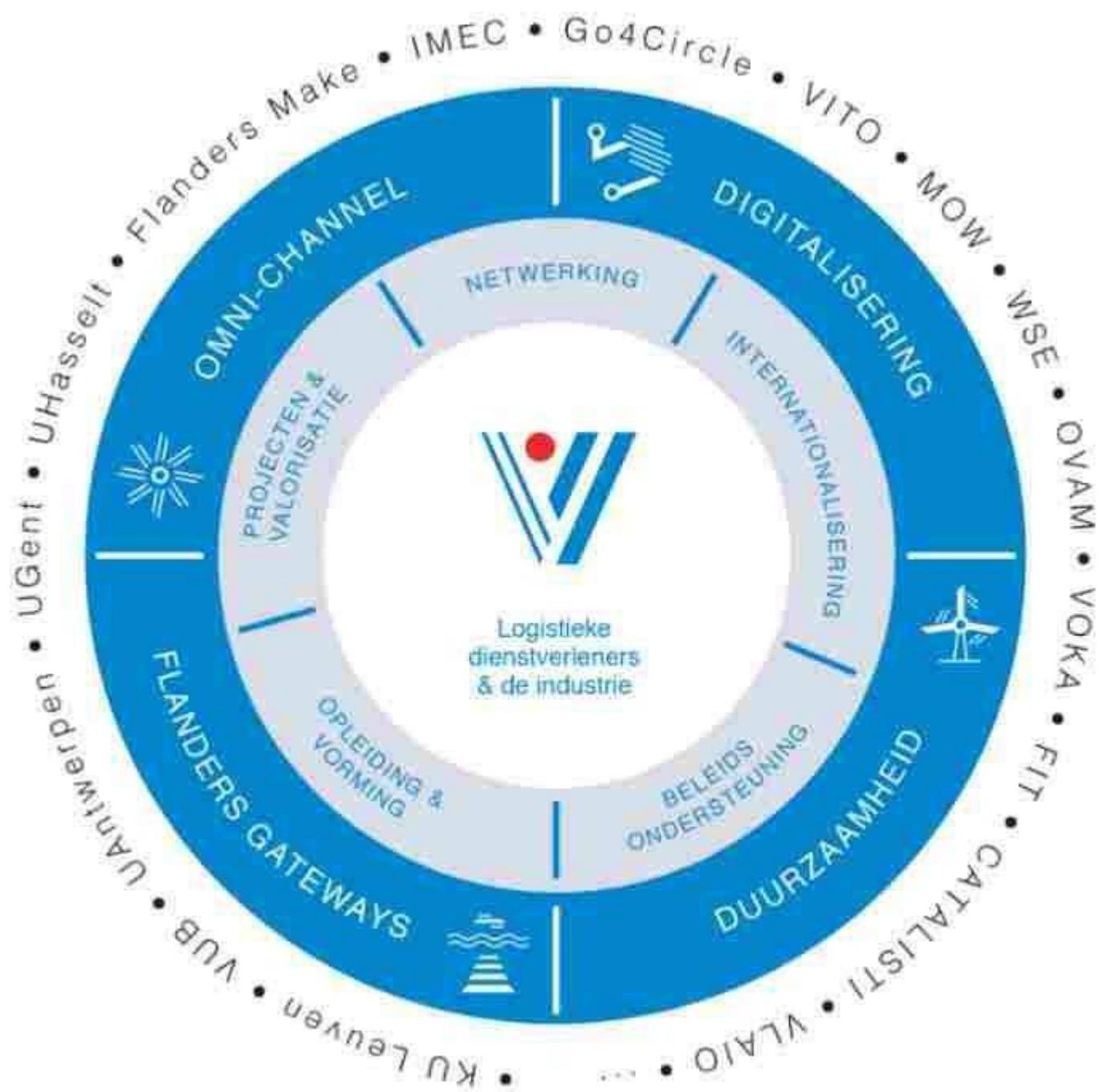
VIL
EMPOWERING
LOGISTICS



INTRODUCTION VIL

VIL VZW

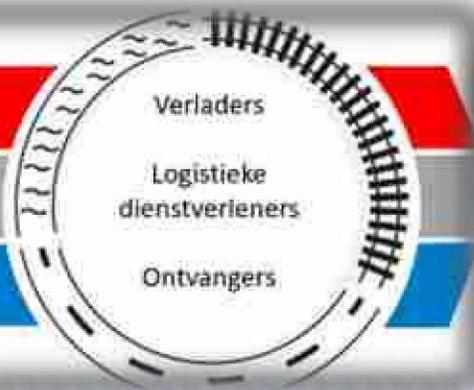




COMMUNITIES

MATCHMAKING

BEDRIJFSADVIES



MULTIMODAAL VLAANDEREN



Logiville – logistics demonstration and innovation center



VIL
EMPOWERING
LOGISTICS

VIL
ACTIVITIES



Collective research and development projects

- VIL has been approved as spearhead cluster for the logistics sector.
- 60-70 % subsidies.
- Between 6 and 8 new projects per year.
- Open, constructive atmosphere.
- Acquired knowledge and insights reserved to participants during the project.
- Dissemination to the whole sector at the end of the project.

Newest projects

Trailer on Barge Shuttle

Main project 'Trailer on Barge Shuttle' (TOBS) is VIL's most innovative project based on connecting road and water. Door lage vrachtwagen trailers via brunnende vrachtschepen over relatief korte afstanden binnen Vlaanderen door middel van een rijkswater (RWS) – water concept.



OptiCharge

Loading and unloading trucks is a time-consuming process that is mostly carried out manually. Truck drivers spend a significant amount of time every year waiting at warehouses to load and unload. For shippers these processes are seen as a necessary evil. VIL is working out the project 'OptiCharge' to see how automation can make loading and unloading more efficient.



Healthcare hubs

Hospitals and health facilities have limited insight in logistic costs. Logistics is not considered as a core business for health institutions, but that doesn't make it less important. The pressure on the budgets, strict regulations and changing medical needs of the patients make it necessary to incorporate health logistics. In the project 'Zorghubs' (healthcare hubs) VIL is researching the possibilities of healthcare hubs, central spaces where logistic activities of multiple health care institutions are coordinated and optimized.



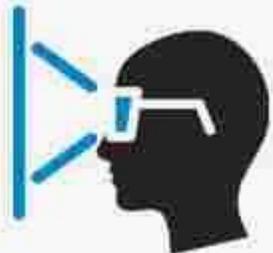
PaaS (Product as a Service) Logistics

In order to achieve a true circular economy, our way of consuming has to change drastically: from a consumable economy to a use economy. VIL is starting the project 'Product as a Service Logistics' to research the logistic possibilities of a service oriented model.



AR-VR Training for Logistics

AR (Augmented Reality) & VR (Virtual Reality) are disruptive technologies that are transforming the way we communicate and cooperate with each other. VIL is starting a project that analyzes the possibilities of these two technologies for logistic training.



Sharing Logistics

Standaard kost de logistieke sector noodenvol geld. Het aantal voertuigen en medewerkers dat erin voor 100% gedurende de dag dienst wordt verricht, is mindelooz. Met het project 'Sharing Logistics' stelt VIL via de uitbouw van een webplatform een efficiëntere bezetting op naast we van deze logistieke assets en distributie door het aanbod het de vraag te matchen.



In progress

R!sult (Responsive Sustainable Urban Logistics)

Local authorities are trying to maintain the liveability in the city centres. Cities in Flanders are growing and traffic congestion is a continuously growing problem. The increasing number of deliveries can be seen as one of the causes. In the project R!sult VIL is researching an integrated solution for city deliveries.



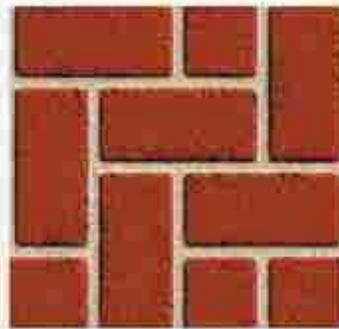
Urban Waste Collection

Companies located in city centres generate high volumes of different kinds of waste. Local authorities are imposing more and more restrictions to company vehicles in cities. Urban waste collection is thereby becoming more and more difficult. To increase efficiency, investments in technology and material are necessary. But how do companies handle this and which investments are needed? The VIL project 'Urban Waste Collection' is looking for answers to these questions.



Construction hubs

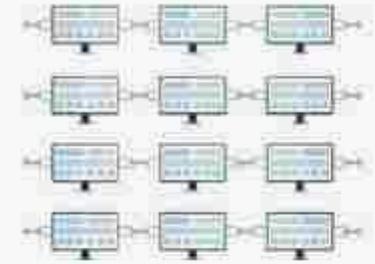
The logistic costs in the construction industry are considerably high. It is also getting harder and harder to get deliveries to construction sites on time, due to increasing mobility problems. VIL, together with the research center of the construction industry (CBRI), is working out the project 'Bouw hubs' (which means 'construction hubs' in Dutch) to develop and test the concept of a construction hub.



In progress

Blockchain in Supply Chains

With this project VIL is looking for the added value of blockchain technology in logistic applications. The focus of this project will be sectors where a safe supply chain is a high priority, like the food, chemical and life sciences sector. VIL will also examine how blockchain relates to other track & trace solutions in these sectors.



Logistics Sustainability Index (LSI)

Sustainability is much more than the reduction of CO2. Sustainable logistics deals with energy, infrastructure and raw materials responsibly and uses them in a way that logistics today doesn't place a burden on our future society. With the project 'Logistics Sustainability Index' (LSI) VIL wishes to extend a powerful model that provides insight into the general sustainability performance of a company's logistic activities.



Exoskeletons for Logistics

With this project VIL wants to examine how the new generation of exoskeletons can be used for manual activities in the logistics sector. The objective is to reduce physical strain for employees and to increase productivity of repetitive tasks and heavy lifting.



In progress

Cambion

The sharing economy is undeniably on the rise and will become an important part of the economy. With the project Cambion VIL wants to investigate if the principle of car sharing is applicable in the logistics sector, as so called 'fleet sharing'. Are companies able and willing to share their vehicles when they are not being used, to reduce costs and generate extra turnover? This project focusses on own transport as well as subcontract transport.



Omni Tactics

Companies who want to evolve from single-multichannel to omnichannel retailers are facing major challenges. A retailer must determine through which channels and which delivery options he prefers to offer his products to his customers. This abundance of options gives a chance for a higher service and turnover, but also impacts the costs. With its project 'Omni Tactics' VIL aims to support companies, especially SME's, to proactively determine the cost-to-serve of their omnichannel choices.



Cilotex (Circular Logistics for the textile industry)

The fabric industry is the second largest pollutant in the world, after the oil industry. In addition, 80% of all fabric ends up as waste. The VIL project Cilotex (Circular Logistics for the Textile industry) aims to analyze the logistics possibilities to stimulate the circular economy for the textile industry. This project focusses on cotton and polyester clothing.

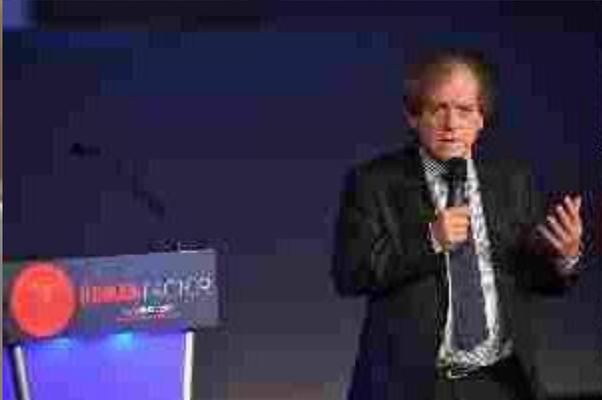


Action terms

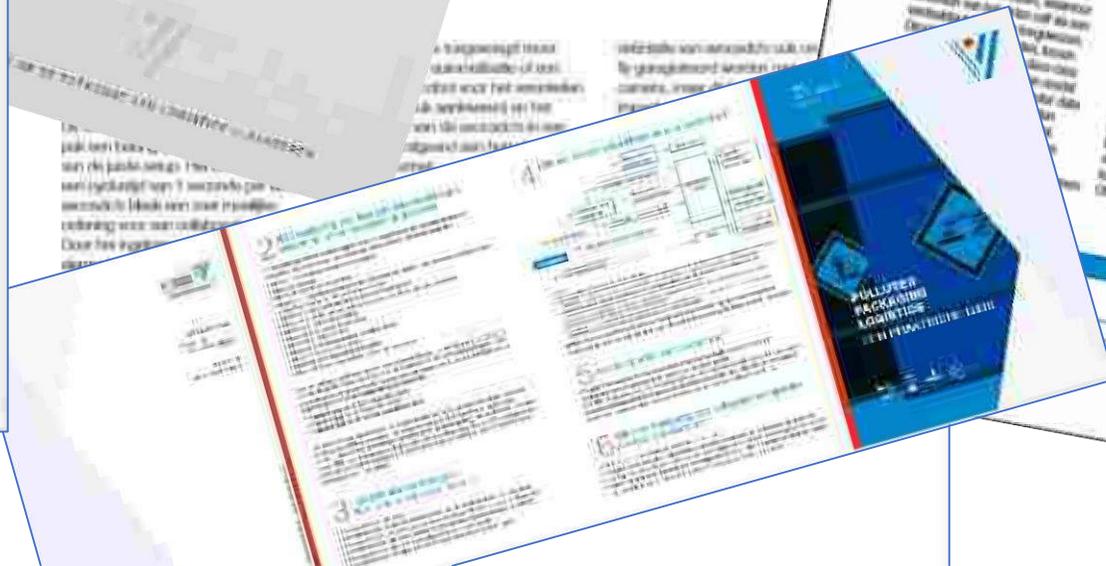
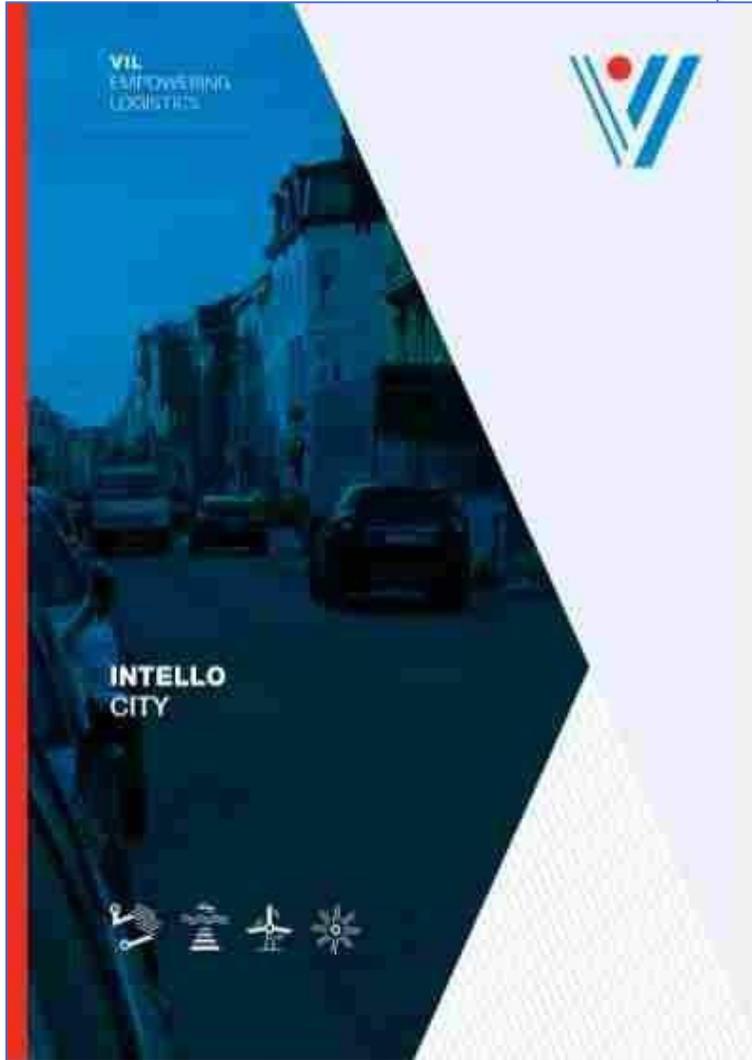


Please see:
<https://vil.be/en/projects/>

VIL events



VIL publications



VIL
EMPOWERING
LOGISTICS



INTRODUCTION

VIL TEAM

VIL team



Gunther Storme
Projectleider

E: Gunther.storme@vil.be

T: [+32 3 229 05 15](tel:+3232290515)



Eric Verlinden
Manager Transitie Domeinen

E: Eric.verlinden@vil.be

T: [+32 3 229 05 33](tel:+3232290533)

VIL
EMPOWERING
LOGISTICS



INTRODUCTION

PARTICIPANTS

Participants



Steering group



Federale
Overheidsdienst
FINANCIEN

DOUANE EN ACCIJNZEN



ALGEMENE ADMINISTRATIE VAN DE DOUANE EN ACCIJNZEN



HET NATIONAAL FORUM



Federaal Agentschap
voor de Veiligheid
van de Voedselketen

VIL
EMPOWERING
LOGISTICS



DIGITAL GATEWAY2GOVERNMENT



Project context

Brussels Airport Introduces Blockchain App on BRUcloud Platform

Brussels Airport has launched a blockchain-based application on BRUcloud, the platform it rolled out in 2016. The new application will help digitize the import process.

Antwerpse haven stapt in dataplatform NxtPort

Het Havenbedrijf Antwerpen en de Federale Participatie en Investeringsmaatschappij FPIM stappen samen in NxtPort. Dit platform, opgezet door de private sector, wil bedrijven gegevens doen delen om de hafenlogistiek te verbeteren.

Liège Airport adopts Nallian cloud platform



Maersk stuurt eerste digitaal exportmanifest naar douane

BEDRIJFSNIEUWS 26/02/2019 13:12:43

Het digitaal exportmanifest wordt verplicht vanaf 4 maart voor alle container- en Ro-Ro-verkeer. Dit past in de volledige elektronische communicatie van het exportproces in de havens.

Scriptie - Blockchain tegen fraude certificaten groenten en fruit

Student Cedric Peeters van de Universiteit Antwerpen volgde de eerste reële toepassingen van blockchain-technologie in de haven van Antwerpen. Peeters gelooft in de technologie, maar document moet door blockchain worden vervangen.

RX/SeaPort presents 2 tools in run up to Brexit

In the run up to Brexit, the port of Zeebrugge has presented 2 tools to allow a fluent flow of cargo to and from the UK, despite extra customs administrations which will be implemented after the Brexit deadline.



Why do we need this project?

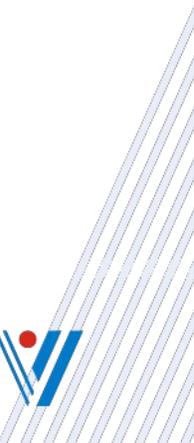


- Smooth handling of cargo volumes is an important element of the service levels that gateways offer to their international clientele.
- Bi-directional communication with various government agencies is a crucial element in these activities.
- Often there are no IT systems available or there is only a manual backup system if the systems are down.
- The World bank's LPI (2018) indicates that Belgium's performance is inferior to direct competitors when it comes to customs processes.



Why do we need this project?

- The current processes:
 - delay the handling
 - high error rate
 - archaic, manual
 - administrative burden.
- Need for common approach in the gateways. One Belgian solution.
- Need for funding.



Goal

- Determine specific cases that require a solution.
- Analyse the current communication processes between companies and government agencies.
- Describe the current processes in as-is flows.
- Harmonise and define to-be process flows.
- Functional analysis, user stories, database architecture.





Examples of cases

- A digital emergency procedure for the existing customs systems: imports, exports (PLDA/ECS/ICS) and transit (NCTS).
- Digital system for the practical organisation of the inspections by FAVV in the border inspection posts.
- Digital solutions to limit the impact of Brexit (Customs and FAVV).
- Other: customs inspections, FANC reporting and incident handling, export license, etc...

Roadmap

Which other manual processes exist in the gateways and can they be digitized in the future?

Practical information

- Start date: Q1 2019
- Project duration: 22 months
- Total budget: 271.726 €
 - VLAIO subsidy 60%: 163.035 €
 - In kind contribution: 38.411 €
 - Cash co-financing: 70.280 €

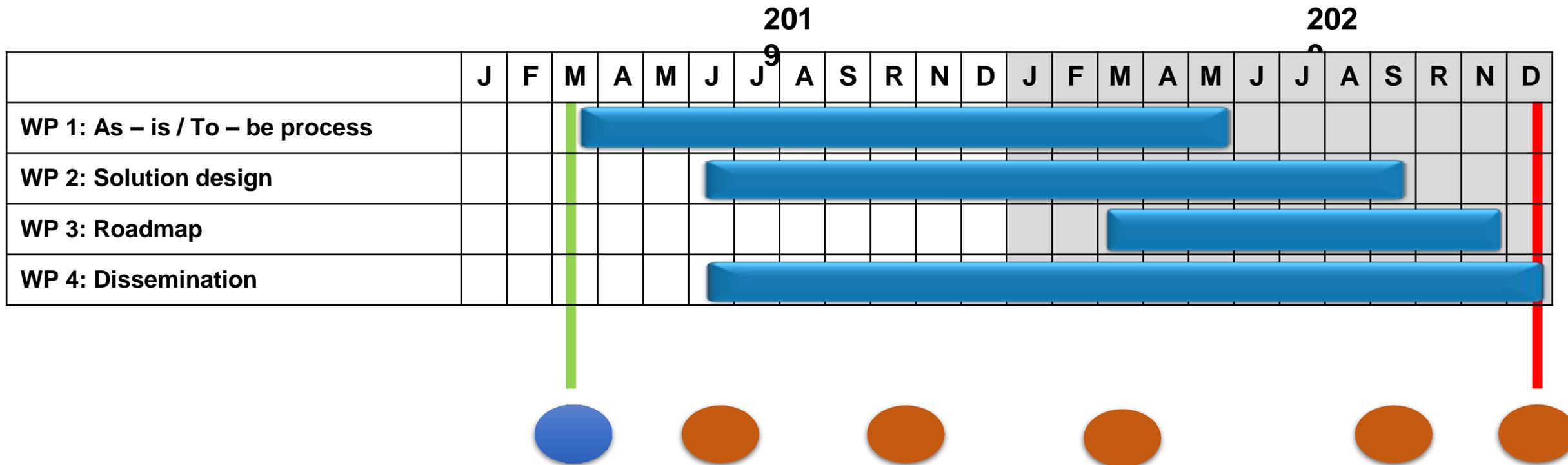


VIL
EMPOWERING
LOGISTICS



PROJECT PLANNING

Planning



VIL
EMPOWERING
LOGISTICS

THANK YOU !



VIL

EMPOWERING
LOGISTICS



THE POWER OF KNOWLEDGE SHARING

Koninklijkelaan 76, B-2600 Berchem
• T +32 3 229 05 00

WWW.VIL.BE
info@vil.be



Federale
Overheidsdienst
FINANCIËN

QUESTIONS ?
JE VOUS REMERCIE DE
VOTRE ATTENTION !

WWW.FIN.BELGIUM.BE

DOUANE EN ACCIJNZEN • FEDERALE OVERHEIDSDIENST FINANCIËN



Federale
Overheidsdienst
FINANCIEN

FORUM RÉGIONAL GAND



15
min



Federale
Overheidsdienst
FINANCIËN

FORUM RÉGIONAL GAND BREXIT – QUE VA-T-IL SE PASSER ?

Annie Vanherpe
COORDINATEUR CLIENTS - SPOC
BREXIT

BREXIT – QUE VA-T-IL SE PASSER ?

Situation actuelle :

- > 1^{er} report jusqu'au 31/05/2019 - acceptation de l'accord de retrait
- > 2^e report jusqu'au 31/10/2019

Conditions pour le 2^e report :

Si l'accord n'est pas signé au plus tard le 22/03/2019 -> participation aux élections européennes du 23/05/2019.

Si les élections européennes n'ont pas lieu : Brexit dur le 1^{er} juin 2019.

Si l'accord de retrait est accepté d'ici au 31/10/2019, la période de transition commencera le premier jour du mois suivant jusqu'à la fin 2020.

Résultat :

- beaucoup d'incertitude quant au timing du Brexit
- une préparation correcte et continue des entreprises est rendue plus difficile

BREXIT – QUE VA-T-IL SE PASSER ?

La 4ème présentation de l'accord de retrait par la Première Ministre May au Parlement britannique dans la semaine du 3 juin 2019 n'a pas lieu.

Parce que : le 07/06/2019 : démission de la

Première Ministre May Résultat :

Encore plus d'incertitude :

- qui deviendra le nouveau Premier Ministre ?
- l'accord de retrait peut-il encore être présenté ?
- quelle nouvelle stratégie sera suivie ?

BREXIT – QUE VA-T-IL SE PASSER ?

Scénarios possibles :

Brexit sans accord :

Encore possible, même si cette idée a déjà été rejetée par le Parlement britannique.

Le Parlement choisit de renégocier avec l'UE :

-> Un nouvel accord de retrait est-il possible ?

L'UE acceptera-t-elle ce retrait ? L'UE a toujours déclaré que le document actuel est définitif.

-> adaptation de la déclaration politique - est-ce suffisant ?

Cette déclaration n'est pas contraignante - des adaptations mineures sont-elles suffisantes ?

Lesquelles ?

Qu'en est-il du calendrier ? Y a-t-il suffisamment de temps pour les négociations ?

Report au 31/10 définitif ou non ?

BREXIT – QUE VA-T-IL SE PASSER ?

Scénarios possibles :

Nouveau référendum :

- nouvelle législation britannique requise pour définir toutes les règles applicables
- déterminer quelle(s) question(s) sera (seront) posée(s) ?
- contraignant ou seulement consultatif ?

Durée : au moins 22 semaines pour l'organiser.

Élections générales anticipées au Royaume-Uni :

-> résultats et suivi très peu clairs.

Retrait unilatéral de l'article 50 par le Royaume-Uni -> pas de Brexit

BREXIT – QUE VA-T-IL SE PASSER ?

Que peut faire la Douane ?

- continuer d'informer les entreprises
- promouvoir les lieux de chargement
- préparer/finir les notes et les procédures dans le contexte du Brexit (*par exemple, note générale sur l'introduction des marchandises après le Brexit*)
- > sous-groupe de travail Brexit (prochaine réunion : 25/06/2019)

Q&R voir www.naforna.be Thèmes intéressants :

- actualiser les procédures d'urgence
- offre d'envois échelonnés pour l'exportation
- transfert entre les IDT
- mesures spécifiques en cas de Brexit sans accord
- autres ???

BREXIT - INFO

Demande d'autorisations douanières dans le cadre du Brexit :

Les entreprises qui auront besoin d'une autorisation douanière après le Brexit peuvent en faire la demande avant la date de retrait du Royaume-Uni de l'UE.

Cela permet aux autorités douanières compétentes de préparer la décision.

Toutefois, la décision elle-même n'entrera pas en vigueur avant la date du retrait.

Adaptation NCTS des actes de cautionnement :

- la mention Royaume-Uni doit être supprimée de la liste des pays de l'UE et ajoutée à la liste des pays adhérents à la convention ;
- des modifications doivent être apportées au moyen d'un acte complémentaire ;
- l'acte complémentaire doit être envoyé en double exemplaire au service cautionnements du BU ;
- il y a une période de transition d'1 an.

BREXIT SANS ACCORD – DOUANE

Commission européenne - Note d'orientation du 11/03/2019 en cas d'absence d'accord de retrait - douanes.

Document d'information des douanes si le Royaume-Uni devient un pays tiers sans accord et sans période de transition :

- le Royaume-Uni devient un pays tiers ;
- pas de relations commerciales préférentielles ;
- aucune préférence pour les marchandises originaires de pays qui entretiennent des relations particulières avec le Royaume-Uni ;
- le Royaume-Uni n'aura plus accès aux systèmes informatiques de l'UE.

La note d'orientation doit être lue en liaison avec la note d'orientation sur les accises et complète les Brexit preparedness notices.

Elle comprend 10 chapitres clarifiant un certain nombre de règles d'application.

BREXIT SANS ACCORD – DOUANE

1. Numéro EORI

- nouveau numéro EORI pour les entreprises de l'UE qui n'ont pas d'échanges commerciaux avec des pays tiers mais avec le Royaume-Uni
- l'enregistrement du numéro EORI britannique n'est plus valable dans l'UE (un nouveau numéro EORI peut déjà être demandé maintenant).

2. Décisions douanières

2.1 Autorisations

- les autorisations délivrées par le R-U ne sont plus valables dans l'UE-27
- les autorisations délivrées par l'UE-27 doivent être adaptées au numéro EORI et à la couverture géographique
- les autorisations transfrontalières délivrées par l'UE-27 ne sont plus valables au Royaume-Uni

2.2 RTC

- les RTC donnés au R-U ne sont plus valables dans l'UE 27

BREXIT SANS ACCORD – DOUANE

2.3 RCO

- 2.1 les décisions RCO délivrées par le R-U ne sont plus valables dans l'UE-27
- les décisions RCO reprenant des matières ou des opérations de transformation du R-U, ne sont plus valables dans l'UE-27.

4. Contingents tarifaires

4.1 Contingents tarifaires sur la base du « premier arrivé, premier servi »

- les déclarations acceptées par le R-U à compter de la date de retrait ne peuvent plus bénéficier d'un contingent

4.2 contingents tarifaires gérés par des certificats

- les certificats agricoles attribués par le Royaume-Uni ou transférés à un opérateur britannique ne sont plus acceptés.

BREXIT SANS ACCORD – DOUANE

5. Origine préférentielle

- les matières ou opérations de transformation du Royaume-Uni ne sont plus préférentielles à compter de la date de retrait
- les marchandises importées dans l'UE à compter de la date de retrait du Royaume-Uni deviennent des marchandises « non originaires »
- les marchandises originaires de pays partenaires préférentiels importées au Royaume-Uni avant la date de retrait, ne sont plus considérées comme préférentielles lorsqu'elles sont exportées vers l'UE-27 après la date de retrait

Exception :

les régimes préférentiels à destination et en provenance de l'UE via le Royaume-Uni sont maintenus à condition que les dispositions relatives au transport direct soient respectées.

les déclarations de fournisseur britanniques ne peuvent plus être utilisées comme preuve de l'origine.

les autorisations « exportateur agréé » délivrées par le Royaume-Uni ne sont plus valables dans l'UE-27 à compter de la date de retrait

l'enregistrement britannique des exportateurs et des réexpéditeurs dans REX n'est plus valable dans l'UE-27 à compter de la date de retrait.

BREXIT SANS ACCORD – DOUANE

7. Entrée de marchandises sur le territoire douanier de l'Union

- déclaration sommaire d'entrée (ENS) obligatoire
- changement du statut douanier des marchandises - les marchandises britanniques deviennent des marchandises non-Union

(des mesures transitoires sont prévues pour le transport direct par mer et par air)

- Les marchandises en retour restent des marchandises Union si :
 - elles ont été transportées vers le Royaume-Uni avant la date de retrait
 - elles sont réintroduites en l'état
 - dans un délai de 3 ans

8. Transit

Le Royaume-Uni a adhéré à la Convention relative à un régime de transit commun.

Un régime de transit qui a commencé peut se poursuivre après la date de retrait.

TIR: Le Royaume-Uni est déjà membre de la Convention TIR mais pas du NCTS-TIR.

BREXIT SANS ACCORD – DOUANE

8.2 Entreposage douanier

Les autorisations accordées par le Royaume-Uni pour l'entreposage douanier ne sont plus valables dans l'UE-27

Attention : les transferts entre les entrepôts douaniers de l'UE-27 et du Royaume-Uni ne sont plus possibles non plus. Le transfert devient une réexportation.

8.2 Destination particulière

Les autorisations accordées par le Royaume-Uni pour les destinations particulières ne sont plus valables dans l'UE-27.

Le régime applicable à ces marchandises qui se trouvent dans l'UE-27 à compter de la date de retrait, doit être apuré avant cette date (exportation, destination atteinte, destruction, abandon).

8.2 Perfectionnement actif

Les autorisations accordées par le Royaume-Uni pour le perfectionnement actif ne sont plus valables dans l'UE-27.

Le régime applicable à ces marchandises qui se trouvent dans l'UE-27 à compter de la date de retrait, doit être apuré avant cette date (réexportation, placées sous un nouveau régime douanier, destruction, abandon).

BREXIT SANS ACCORD – DOUANE

9. Sortie de marchandises du territoire douanier de l'Union

- une déclaration d'exportation doit être établie préalablement à la sortie
- À compter de la date de retrait, le Royaume-Uni est déconnecté de ESC.

10. Autres contrôles

Les règles en matière de sécurité, de santé et d'environnement doivent également être respectées.

-> présentation des autorisations ou certificats d'importation ou d'exportation.

BREXIT SANS ACCORD – DOUANE

Commission européenne - Note d'orientation du 11/03/2019 en cas d'absence d'accord de retrait - accises.

À compter de la date de retrait, les règles de l'Union dans le domaine de l'accise ne s'appliquent plus au Royaume-Uni :

- le Royaume-Uni devient un pays tiers ;
- le Royaume-Uni n'a plus accès aux systèmes informatiques de l'UE en matière d'accise.

La note d'orientation doit être lue en liaison avec la note d'orientation en matière de questions douanières et complète les Brexit preparedness notices.

Le transport de produits soumis à accise vers le Royaume-Uni devient une exportation - vers l'UE c'est une importation !

BREXIT SANS ACCORD

Loi Brexit du 3 avril 2019

- à la demande du Conseil européen
- comprend plus que les Douanes ou les Accises (emploi, affaires sociales, finances, économie, justice, affaires intérieures, services de police, fiscalité, etc.)
- n'entre en vigueur qu'au moment où le Royaume-Uni quitte l'UE en cas de « non-accord ».
- abrogation le 31/12/2020

Titre 11: fiscalité – adaptation LGDA

Art. 41 : ajout de « gare ferroviaire douanière »

Art. 42 : définition d'un rayon des douanes de 250 m autour de la gare ferroviaire douanière Art. 43 : extension du rayon des douanes jusqu'à 10 km autour des ports maritimes et aéroports

Art 44. : nouvel article 261/3

Art. 45 : l'application du nouvel article 261/3 n'est valable qu'1 an après l'entrée en vigueur de la loi Brexit.

BREXIT SANS ACCORD

Loi Brexit du 3 avril 2019 – art. 44

Adaptation LGDA – nouvel article 261/3

Si, à l'occasion de la constatation d'une irrégularité
à charge d'un opérateur économique agréé,

ce dernier démontre à la satisfaction de l'administration que cette irrégularité a été commise de bonne foi
et qu'il remplit ses obligations liées à cette irrégularité,

le fonctionnaire désigné par le Roi, possédant au moins le grade de conseiller général, accorde
dispense de la sanction à cet opérateur économique agréé.

On entend par irrégularités commises de bonne foi, celles commises sans intention d'éluder la taxe
ou d'éviter les mesures de prohibition, de contrôle et/ou de restriction ou de permettre de l'éluder.



Federale
Overheidsdienst
FINANCIËN

QUESTIONS ?
JE VOUS REMERCIE DE
VOTRE ATTENTION !

WWW.FIN.BELGIUM.BE

DOUANE EN ACCIJNZEN • FEDERALE OVERHEIDSDIENST FINANCIËN



Federale
Overheidsdienst
FINANCIEN

FORUM RÉGIONAL GAND QUESTIONS-RÉPONSES/DIVERS

Annie Vanherpe
COORDINATEUR CLIENTS - SPOC
BREXIT

SUCCESSALE OSTENDE

6 mai 2019: fermeture de la succursale d'Ostende

Les compétences sont reprises par la succursale de Zeebrugge.

Adresse : Minister Beernaertstraat 3, te 8380 Zeebrugge.

E-mail: da.hk.zeebrugge@minfin.fed.be

Tél. : 0257 974 60

Heures d'ouverture : du lundi au vendredi de 8h00 à 12h00 – 12h30 à 16h30.

Guichet à Ostende : Vrijhavenstraat 1

- visa des certificats EUR1/ATR
- apurement des autorisations

Pas de tâches de bureau - pas de perceptions.

DISPENSE DE LA GARANTIE TVA

Pas d'autorisation douanière valable sans sécurité.

La garantie couvre toujours le montant de la dette douanière (droits à l'importation, autres taxes, TVA sur les importations,)

Pas de garantie TVA exigée si les 2 conditions suivantes sont remplies :

- le titulaire de l'autorisation douanière est le destinataire de la TVA (propriétaire ou acquéreur des marchandises) ;
- le titulaire de l'autorisation douanière est également titulaire d'une autorisation ET14000

DISPENSE DE LA GARANTIE TVA

La dispense de la garantie TVA s'applique également aux prestataires de services qui :

- sont titulaires d'une autorisation douanière autre que pour le transit ;
- AEO C ;
- sont en mesure d'identifier le propriétaire des biens au moment de la mise à la consommation.

Le propriétaire des marchandises doit, au moment de la mise à la consommation :

- soit être titulaire d'une autorisation ET 14000 délivrée pour son numéro de TVA ;
- soit utiliser le numéro de TVA BE796.5 du titulaire de l'autorisation douanière, à laquelle une autorisation ET 14000 est liée.

Ce n'est que dans ce dernier cas qu'un prestataire de services peut bénéficier d'une dispense de la garantie TVA.

MANIFESTE D'EXPORTATION ÉLECTRONIQUE

Obligation d'utiliser le manifeste d'exportation électronique.

FR du 07/12/2018 : Note du 12/10/2018 (Forum national)

04.03.2019 : envoi obligatoire du manifeste d'exportation électronique (par l'armateur) pour :

- le transport de conteneurs dans les ports d'Anvers et de Zeebruges
- le transport Ro-Ro dans les ports d'Anvers et de Zeebruges

Note du 28/02/2019 (Forum national) - Adaptation de la date en 29/04/2019

Note du 12.10.2018 (Forum national)

L'AGDA a décidé de reporter jusqu'au lundi 30 septembre 2019 l'obligation d'envoyer par voie électronique le manifeste d'exportation pour les conteneurs et le RoRo à Anvers et Zeebruges.

[Pour plus d'informations sur l'envoi électronique du manifeste d'exportation, veuillez prendre contact avec Klara Pasgang.](#)

Email: klara.pasgang@minfin.fed.be

PLANNING ENTRETIEN IT

Rapport du 16/05/2019 du groupe de travail ICT

Calendrier des week-ends d'entretien

2019	2020	2021	2022
	18 -19 janvier	16 -17 janvier	15 -16 janvier
	7 - 8 mars	13 -14 mars	12 -13 mars
7 - 8 septembre	6 - 7 juin	5 - 6 juin	4 - 5 juin
	12 -13 septembre	11 -12 septembre	10 -11 septembre

Les week-ends d'entretien de décembre ont été reportés à janvier.

NOUVELLES CIRCULAIRES

Nouvelles circulaires - Fisconetplus

Circulaire 2019/C/13 concernant le perfectionnement passif du 06/02//2019

Remplace et abroge toutes les dispositions légales et réglementaires (et leurs commentaires) de l'ancienne instruction Perfectionnement passif 2004 (C.D. 552.001).

Circulaire 2019/C/31 concernant le système des préférences tarifaires généralisées (SPG) du 24/04/2019

Remplace le chapitre sur le SPG « Chapitre VII Préférences généralisées accordées aux pays et territoires en développement (SPG) » de l'Instruction sur les Communautés et les Régimes préférentiels de 1999.



Federale
Overheidsdienst
FINANCIËN

QUESTIONS ?
JE VOUS REMERCIE DE
VOTRE ATTENTION !

WWW.FIN.BELGIUM.BE

DOUANE EN ACCIJNZEN • FEDERALE OVERHEIDSDIENST FINANCIËN

FORUM RÉGIONAL GAND

Le but du Forum régional est :

- de prévoir une réponse générale à vos questions
- d'expliquer un thème intéressant

Veillez envoyer vos questions, propositions, idées, suggestions, etc. par e-mail, pour la prochaine réunion, avant le 01.08.2019, à :

Annie Vanherpe

(annie.vanherpe@minfin.fed.be) Daphne

Renier (daphne.renier@voka.be)

FORUM RÉGIONAL GAND

Prochaines réunions :

Nouvelle année de travail 2019-2020 en Flandre occidentale

Dates :

06/09/2019

06/12/2019

05/03/2020

05/06/2020

Candidats ?



MERCI DE VOTRE PARTICIPATION À LA RÉUNION DU FRG

PLATEFORME POUR LES ENTREPRISES DE FLANDRE ORIENTALE ET
OCCIDENTALE EN COLLABORATION AVEC LE VOKA ET LA DOUANE

DATE DE LA PROCHAINE RÉUNION :
VENDREDI 6 SEPTEMBRE 2019

LIEU : ?