



## SOUS-GROUPE DE TRAVAIL CONSOLIDATION

PV

20 OCTOBRE 2020

<b>CONVENORS</b>	Stef Debeuf (AGD&A) & ???
<b>SECRÉTAIRE</b>	Dorothy Cardoen
<b>PRÉSENTS</b>	Bart Engels, AGD&A Sophany Ramaen, AGD&A Stef Debeuf, AGD&A Dorothy Cardoen, AGD&A Jeroen Sarrazyn, AGD&A Werner Rens, AGD&A Kristof Vrankaert, AGD&A Klara Pasgang, AGD&A  Jan Robbroeckx, Umicore Ann Moorhem, AGORIA (Volvo Car Belgium) Sylvie Groeninck, Fedustria Frederik Verdickt, DHL Jan Hendrickx, European Customs Brokers Jan Van Wesemael, Voka (Alfaport) Jef Hermans, CEB (Portmade) Luc Lammertyn, Fedustria & Voka – Flandre occidentale (Sioen) Rene Michiels, DHL Stijn Op de Beeck, Air Cargo Belgium (WFS) Carl Roels, Essers Pieter Duchi, AGORIA (Volvo) Hans De Backer, FIT Hugo Donche, ECS/2XL Charlotte Danneels, ECS/2XL Michael Van Giel, ADON
<b>EXCUSÉS</b>	Edwin Ooms, Essers Kristin van Kesteren-Stefan, Autorité portuaire d'Anvers Wouter De Vlieger, AGD&A

### SOUS-GROUPE DE TRAVAIL CONSOLIDATION

#### Points abordés à la réunion du 19 octobre 2020 :

##### 1. Introduction

En raison de la crise du coronavirus, le sous-groupe de travail est resté à l'arrêt pendant toute une période. À la suite de la réorganisation du Forum national, il a malgré tout été décidé de poursuivre l'activité de ce groupe de travail, car tous les points d'action n'avaient pas encore été clôturés ou mis en œuvre.

Au cours des dernières années d'activité, Jan Robbroeckx présidait conjointement ce sous-groupe de travail, mais a décidé de se retirer pour diverses raisons.

Stef Debeuf de la 2<sup>e</sup> ligne d'Opérations Anvers lui succédera à la tête de ce sous-groupe de travail.

##### 2. Points d'action des années précédentes

###### Open export movements :

Les déclarations d'exportation/de réexportation qui n'ont pas reçu de confirmation de sortie, bien que les marchandises aient quitté le territoire de l'Union, concernent souvent des envois consolidés. C'est la raison pour laquelle le rôle du consolidateur est crucial dans ce processus. Au cours des dernières années d'activité, il a été convenu que le consolidateur devrait avoir une gestion active des déclarations en :

- reliant les données de la déclaration, le numéro MRN, à son système de comptabilité des marchandises ;

- participant aux flux de communication numérique dans le processus ECS, en veillant à ce que les déclarations en douane des envois consolidés soient enregistrées sur la plateforme numérique du *Port Community System* du bureau de sortie(\*)).

(\*) Anvers : C-Point

Zeebruges : RX Seaport

Zaventem : BruCloud – solution intermédiaire ; un nouveau système en préparation

Bierset : pas encore opérationnel

Autres bureaux de sortie : DC se renseignera auprès de Législation pour savoir s'il y a encore d'autres bureaux de sortie dans la partie francophone du pays.

Rotterdam : Portbase

Calais : « Enveloppe logistique » – les opérateurs économiques sont invités à se renseigner à ce sujet auprès des autorités douanières françaises.

En outre, tant l'administration que le secteur privé ont mené systématiquement une sensibilisation afin d'éviter l'EXW à l'exportation.

#### Éviter un contrôle de conformité au bureau de sortie :

Lorsque les marchandises sont présentées au bureau de sortie, elles peuvent être sélectionnées en vue d'un contrôle de conformité. Toutefois, si ces marchandises font partie d'un envoi consolidé (remorque ou conteneur), le moyen de transport devra souvent être déchargé (en partie) afin de pouvoir effectuer ce contrôle.

Dans le cas d'envois consolidés sous surveillance douanière (physique ou non), un tel contrôle devrait idéalement pouvoir être déclenché à la consolidation plutôt qu'au point de sortie effectif.

Afin d'obtenir une garantie de la conformité de ces envois lors de tels mouvements, il est nécessaire d'établir une communication entre les services douaniers assurant la surveillance de la consolidation et les services douaniers du bureau de sortie. C'est la raison pour laquelle il a été convenu au sein du sous-groupe de travail que les consolidateurs travailleraient avec des rapports d'empotage (*stuffing reports*), où figureraient les données standard suivantes :

- les données des lots empotés ;
- les déclarations en douane – MRN correspondants ;
- les scellés commerciaux apposés.

Une gestion active des déclarations (point d'action précédent) devrait générer automatiquement ces rapports d'empotage.

Au cours de la discussion ou de la présentation de cette partie, W. Rens (AGD&A) souligne que les scellés agréés peuvent être utilisés à cet effet, ce qui ne ferait que renforcer la fiabilité du consolidateur concerné.

En outre, un système a été mis en place (et testé) qui permet au consolidateur de déclencher le contrôle de conformité au lieu de consolidation (sous surveillance douanière).

Un *charge report* (IE507) peut être introduit dans ECS, ce qui soumettra la déclaration à un contrôle numérique au bureau de sortie.

La personne qui envoie le message, recevra une réponse (APERAK). Il peut en ressortir les éléments suivants :

- La déclaration a un statut incorrect (message d'erreur) ;
- Un contrôle de conformité sera effectué ;
- L'envoi peut quitter l'Union (pas de message d'erreur).

L'IE507 en question vise uniquement à soumettre la déclaration à ce contrôle et non à notifier l'arrivée des marchandises au bureau de sortie. Il doit permettre au consolidateur de vérifier si les déclarations d'accompagnement sont valables et de déterminer s'il faut attendre ou non de charger jusqu'au contrôle de conformité. Il avait d'abord été question d'un message fictif (*dummy message*). Lors de la réunion, Jeroen Sarrazyn souligne toutefois que le nom prête à confusion, car il s'agit bel et bien d'un véritable message. Il faut choisir un autre nom. DC suggère d'opter pour « test » ou « check » IE507. Toutes les suggestions sont les bienvenues.

Comme ce message sera envoyé au bureau de sortie (où les marchandises ne se trouvent pas à ce moment-là), il est important que les services douaniers de ce bureau identifient rapidement, et de préférence de manière automatisée, ces messages comme un « test » ou un « check ». C'est pourquoi il a été envisagé de travailler avec une sorte d'agrément pour les consolidateurs qui entrent dans ce système, par exemple un code « CA » (consolidateur agréé), qui serait donné lors de l'envoi du « check » IE507.

Le « test » ou « check » IE507 devra à nouveau être annulé après l'empotage, sinon un problème se posera à la dernière étape du processus, à savoir la confirmation de sortie. Une fois encore, il est important que le bureau de sortie identifie immédiatement ces messages pour ce qu'ils sont et ne soit pas alarmé par l'annulation fréquente de messages IE507.

#### Problématique de la 2<sup>e</sup> déclaration d'exportation :

Le problème a déjà été abordé lors de la concertation Benelux, mais sans trop de succès. Entre-temps, la Commission européenne s'est également penchée sur le problème et a explicitement déclaré qu'il fallait éviter de telles pratiques. Les directives destinées aux exportateurs seront adaptées en ce sens. Un projet de directives est joint au présent PV.

### 3. Nouveaux points d'action

#### Consolidation des marchandises en transit :

Dans le Code, la consolidation est appelée « transbordement » et relève des « incidents en cours de route » dans le cadre du régime de transit. Dans son manuel figurant sur son site Internet, la douane néerlandaise précise ce qui suit :

« Le transbordement a lieu en principe sous la surveillance des agents du ressort du lieu du transbordement. Les marchandises ne peuvent être transbordées qu'avec l'autorisation des autorités douanières dans les lieux désignés ou agréés par ces dernières (article 46, paragraphe 1 du CDU et article 360, paragraphe 1, lettre C du règlement d'exécution).

La douane peut également autoriser un transbordement sans surveillance. La douane en fixe les conditions. Après autorisation de la douane, la procédure se déroule comme suit :

- Le transporteur mentionne le transbordement en case 55 du document d'accompagnement A.
- Il signale le transbordement aux autorités douanières du ressort duquel le transbordement a lieu.
- Il présente le document d'accompagnement A et les marchandises au prochain bureau de douane. Cela est nécessaire dans le cadre de l'authentification des informations mentionnées par le transporteur.

(article 360, paragraphe 2 du règlement d'exécution). » Fin de citation (traduction libre)

En pratique, cela signifie que l'identifiant unique pour le traitement numérique des déclarations – numéro du conteneur, numéro d'inscription ou numéro AWB – doit être apposé à la main sur un exemplaire de NCTS et authentifié. Il n'est actuellement pas possible d'apporter ces mentions de manière numérique dans NCTS.

Il est dès lors difficile de combiner la procédure décrite ci-dessus avec un environnement numérique. Jusqu'à la mise en œuvre de NCTS2 (2024 ?), il faudra mettre fin et remplacer toutes les déclarations de transit au lieu de consolidation par soit

- une nouvelle déclaration de transit si l'envoi est acheminé vers un autre bureau de destination/sortie, soit
- une notification de réexportation dans les conditions prévues à l'article 274 du CDU et à l'article 245 du règlement délégué ; cette dernière fait l'objet d'un groupe de travail distinct.

Pour ce faire, le consolidateur doit bénéficier d'une autorisation d'expéditeur/de destinataire agréé (EDA) ou de lieu de chargement et de déchargement agréé (LCDA).

#### Déploiement de la méthodologie :

Un projet de méthode de travail sera préparé. À la prochaine réunion du SGT (9 novembre 2020), ce projet sera présenté, discuté et validé afin de pouvoir l'utiliser à la réunion de travail du SGT Brexit, prévue également le 9 novembre.

Cette méthode de travail reprendra tous les scénarios en précisant systématiquement le rôle des opérateurs concernés.

### 4. Consolidation & Brexit

Les échanges au Royaume-Uni consistent en grande partie en des envois consolidés ; le Brexit aura dès lors un impact considérable sur ce secteur. Il faudra également analyser plus en détail l'utilisation du transit à cet égard. Les documents établis par la CE concernant les mouvements d'exportation et de transit vers le Royaume-Uni sont joints à titre d'information.

Le rôle du consolidateur sera examiné au sein du SGT Consolidation, et il y aura des interactions permanentes avec le SGT Brexit.

Les opérateurs concernés seront encouragés à utiliser les autorisations et les outils décrits ci-dessus.

### 5. Divers

J. Hermans attire l'attention sur une autre forme de consolidation, à savoir l'exportation de pondéreux. Par exemple : 300 tonnes de bois sont chargées dans 12 conteneurs en France et acheminées vers Anvers, pour y être transportées par bateau. La déclaration d'exportation est introduite à Anvers, car la valeur et le poids exacts ne sont connus qu'après le chargement complet. *Stricto sensu*, un tel cas de figure n'est pas prévu dans le Code.

Jan Van Wesemael indique que l'administration de la TVA considère un tel flux comme une livraison intracommunautaire, suivie d'une exportation. Par conséquent, il doit y avoir un transfert (en matière de TVA) de la France vers la Belgique, à destination d'un représentant fiscal ayant un numéro de TVA global 796.6. Des informations complémentaires ont été données à ce sujet après la réunion. Ce point sera examiné plus en détail lors de la prochaine réunion.

D'un point de vue technique douanier, il est également possible d'utiliser une déclaration simplifiée de type B ou C pour ces envois.

La prochaine réunion Teams du SGT Consolidation aura lieu le lundi 9 novembre 2020 à 10 h 00.