

BREXIT

GUIDELINES POUR LES
PRESTATAIRES DE SERVICES
LOGISTIQUES

GUIDELINES POUR LES PRESTATAIRES DE SERVICES LOGISTIQUES

1. INTRODUCTION

Le moment du Brexit, le 29 mars 2019, approche à grands pas.

L'UE et le Royaume-Uni ont convenu d'une **période transitoire** jusqu'au 31 décembre 2020 au cours de laquelle le Royaume-Uni continuera à se conformer à toutes les lois et réglementations européennes et restera partie intégrante du marché intérieur et de l'union douanière.

Toutefois, il est actuellement très incertain si cette période transitoire sera maintenue si les négociations ne se déroulent pas sans heurts. Le scénario d'un **Brexit dur** fait encore partie des possibilités.

C'est pourquoi il est important que les entreprises se rendent dès maintenant à **l'épreuve de Brexit**.

Les expéditeurs et les prestataires de service logistique peuvent jouer un rôle important de conseil et direction auprès de leurs clients/chargeurs, qui sont soudainement confrontés à de **nouveaux obstacles au commerce**.

Ce qui sera le cas dans n'importe quel scénario de Brexit et pas seulement dans celui d'un Brexit dur.

Le Royaume-Uni est un **partenaire commercial important** pour notre pays et, par conséquent, notre secteur sera également **affecté de manière significative**.

TABLE DES MATIÈRES

Introduction.....	2
Scénarios possibles du Brexit 3	
Checklist du Brexit - considérations générales ..	4
Douane	4
TVA et accises	6
Vétérinaire /phytosanitaire	6
Dual use	7
Produits dangereux / chimiques - REACH.....	7
Marquage CE	8
Transport et logistique	9
Conclusions	10

Environ 9 % des exportations totales de la Belgique sont destinées au Royaume-Uni et près de 5 % des importations totales en Belgique proviennent du Royaume-Uni.

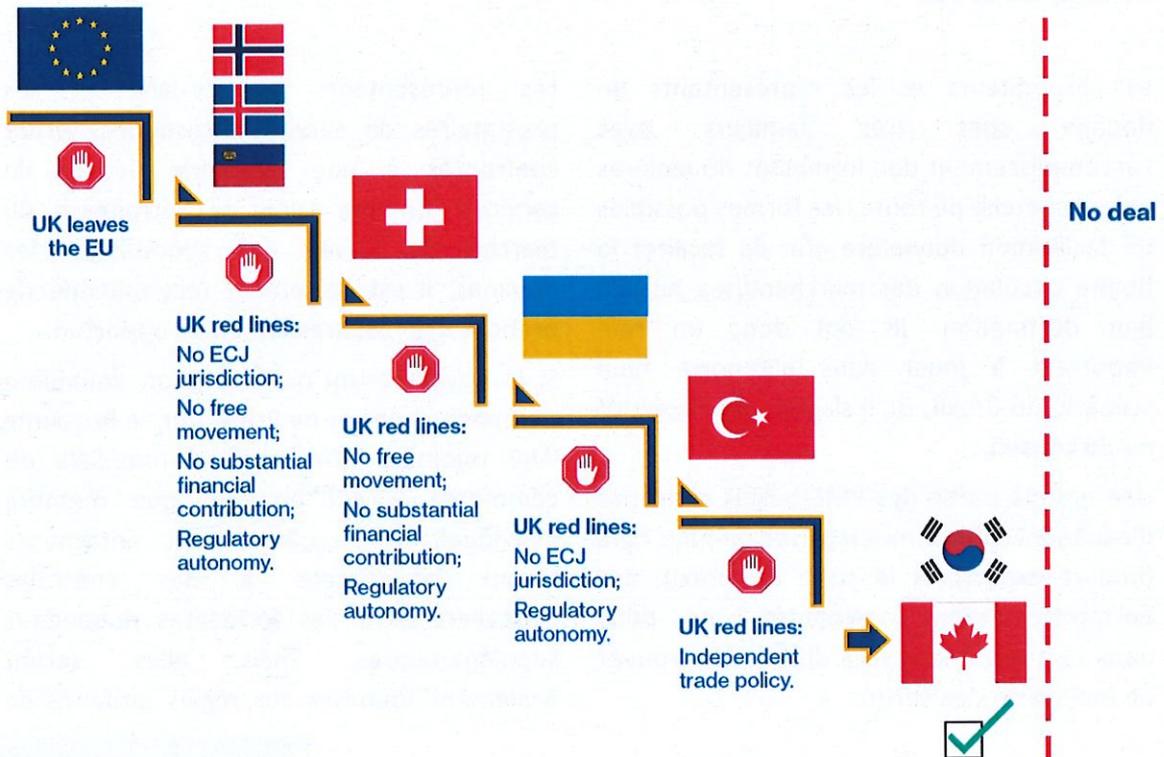
Non seulement le **secteur des biens**, mais aussi le **secteur des services** seront fortement touchés, puisque près de 9% des services britanniques dépendent des entreprises belges, tant vers l'intérieur que vers l'extérieur. **Les services de transport et de logistique** jouent un rôle important à cet égard.

Ce document a pour but de **guider** les expéditeurs, les **représentants en douane** et les **prestataires de services logistiques** dans la préparation du Brexit. Le document n'a pas l'ambition d'être exhaustif, mais vise à fournir une **vue d'ensemble** de certains **thèmes pertinents** auxquels les prestataires de services logistiques sont confrontés.

2. SCÉNARIOS POSSIBLES DU BREXIT

Barnier's Stairway to Brexit

EU's negotiator says the U.K.'s red lines mean that only a dry trade deal is possible



Source: European Commission; slide presented by Michel Barnier to EU leaders

Bloomberg

3. CHECKLIST DU BREXIT - CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES

- ✓ Les entreprises ne sont pas encore ou insuffisamment impliquées dans le Brexit.
- ✓ Le Brexit demande plus de personnel ayant des connaissances douanières.
- ✓ Les barrières commerciales créent des coûts supplémentaires (tarifs d'importation, contrôles douaniers, temps d'attente, etc.)
- ✓ Les chaînes d'approvisionnement doivent être reconsidérées : adaptation des itinéraires logistiques, impact douanier et contrôles vétérinaires/phytosanitaires, délocalisation des centres de production et délocalisation des centres de distribution.
- ✓ Investissements dans les systèmes informatiques : adaptation des systèmes d'échanges intracommunautaires aux échanges avec un pays tiers.
- ✓ Autres normes de qualité pour les produits
- ✓ Distorsion du marché : en raison de la volatilité des taux de change, des barrières tarifaires, l'achat de moyens de production peut devenir plus coûteux, d'autres normes de produits, etc.

4. DOUANE

Les expéditeurs et les représentants en douane sont très familiers avec l'accomplissement des formalités douanières et la recherche de toutes les formes possibles de facilitation douanière afin de faciliter la bonne circulation des marchandises jusqu'à leur destination. Ils ont donc un rôle important à jouer dans n'importe quel scénario du Brexit, qu'il s'agisse **de l'exécutif ou du conseil**.

Une grande partie des PME belges n'ont pas d'expérience du commerce avec un pays tiers (import-export). À la suite du Brexit, ces entreprises seront confrontées à des **défis** dans lesquels il leur sera difficile de trouver un moyen de s'en sortir.

Les représentants en douane et les prestataires de services logistiques seront confrontés à une demande accrue de **services**. Compte tenu de l'étranglement du marché du travail des spécialistes des douanes, il est également recommandé de **prendre des mesures en temps opportun**.

Si le Royaume-Uni quitte l'Union douanière européenne en cas de Brexit dur, le Royaume-Uni rejoindra l'Organisation mondiale du commerce (OMC) en tant que membre individuel. Non seulement les entreprises seront confrontées à des contrôles frontaliers et à des formalités douanières supplémentaires, mais elles seront également soumises aux règles tarifaires de

la nation la plus favorisée (NPF) de l'OMC. En outre, l'OMC n'appliquera pas de règles d'origine préférentielles.

Les négociations entre l'UE et le Royaume-Uni ne donnent pas encore de réponse définitive quant au scénario douanier qui sera adopté, mais il vaut la peine d'examiner les processus de vos clients/chargeurs à la lumière d'un Brexit dur.

Envisagez la possibilité de transférer les inspections sur le site de l'entreprise. Pour les entreprises certifiées OEA, il est utile d'examiner si **des voies vertes** ou **des voies rapides** peuvent être mises en place pour certains flux de marchandises afin d'éviter des retards dans le contrôle physique et documentaire.

Si, le 29 mars 2019, il n'y a pas de consensus sur une éventuelle période transitoire ou si aucun accord commercial n'a été conclu entre l'UE et le Royaume-Uni, les entreprises belges qui transportent des matières premières ou des marchandises du Royaume-Uni vers la Belgique en vue d'une exportation ultérieure vers une destination en dehors de l'UE devront recourir à un certain nombre

de procédures douanières spéciales (par exemple, entreposage douanier, perfectionnement actif, etc.) afin d'éviter de payer des droits à l'importation à l'entrée dans l'UE (Belgique).

L'utilisation de **procédures douanières simplifiées** dans le cadre des échanges avec le Royaume-Uni devrait également être envisagée afin de rationaliser autant que possible la chaîne d'approvisionnement. Le concept d'OEA joue un rôle important à cet égard. Les entreprises titulaires d'une autorisation OEA auront plus facilement accès à un certain nombre de simplifications et pourront également bénéficier d'un certain nombre de facilités au niveau du contrôle.



5. TVA ET ACCISES

L'importation est un événement imposable au regard de la TVA. La TVA sur les livraisons en provenance d'autres États membres de l'UE (acquisitions intracommunautaires) est transférée sur la déclaration périodique de TVA. Ce qui signifie que le paiement et le remboursement sont effectués en même temps, ce qui signifie que le préfinancement n'est pas nécessaire. La Belgique applique également le système d'inversion de la charge de la TVA aux importations. Pour ce faire, l'importateur doit disposer d'une licence de report de la TVA (E.T. 14 000), qui peut être demandée à l'administration de la TVA. Vous trouverez de plus amples informations sur la procédure de demande et l'utilisation de ce service dans la circulaire TVA AAFISC N° 25/2013 E.T. 123 777 dd. 27/06/2013).

À la suite du Brexit, les acquisitions intracommunautaires seront considérées comme des importations en provenance du Royaume-Uni et les livraisons intracommunautaires comme des exportations. Ce qui peut avoir un impact significatif sur le **préfinancement de la TVA** et sur la **situation de trésorerie** des entreprises.

Chaque chaîne logistique devra déterminer quelle partie est responsable des déclarations

d'importation et d'exportation, ainsi que de la déclaration de TVA. Ici, bien sûr, l'Incoterm utilisé doit également être pris en compte.

Les sociétés britanniques qui ont actuellement un numéro de TVA belge peuvent avoir besoin de désigner un représentant fiscal en Belgique après le Brexit. Ici aussi, il y a des opportunités pour les représentants en douanes belges.

Le Brexit peut également avoir des conséquences sur la déclaration de la TVA, étant donné que les transactions avec le Royaume-Uni ne devront plus être déclarées dans les listes Intrastat et intracommunautaires.

Dans le domaine **des droits d'accises**, l'impact du Brexit devra être examiné avec soin, étant donné que l'UE et le Royaume-Uni opèrent actuellement dans le cadre de l'UE en matière de droits d'accises en utilisant le système de circulation et de contrôle des accises (EMCS). Si le Royaume-Uni cesse de faire partie de l'UE, le commerce des droits d'accises peut se heurter à des complications supplémentaires. Ceci tant au niveau tarifaire qu'au niveau non tarifaire.

6. VÉTÉRINAIRE / PHYTOSANITAIRE

Le Royaume-Uni est le 4^e plus grand marché d'exportation de la Belgique pour les produits alimentaires et agricoles. Les entreprises belges exportent de grandes quantités de produits alimentaires et agricoles vers le Royaume-Uni.

La livraison juste à temps des produits frais, sans retard à la suite des contrôles, et la reconnaissance mutuelle des certificats de santé et de sécurité sont cruciales à cet égard.

Le niveau de coopération entre l'UE et le Royaume-Uni après le Brexit dans les domaines de la sécurité alimentaire, de la sécurité des plantes et des produits végétaux, de l'emballage et de l'étiquetage sera un facteur important à cet égard.

Les principes de l'OMC s'appliqueront-ils ou le Royaume-Uni se conformera-t-il aux règles strictes de l'UE dans ce domaine ?

Si le Royaume-Uni est considéré comme un pays tiers, tous les végétaux et produits végétaux importés devront être accompagnés de **certificats phytosanitaires**.

En outre, les produits d'origine animale et les produits animaux seront soumis aux **contrôles de l'AFSCA** et devront être **notifiés** par l'intermédiaire des **DVCE** avant l'entrée dans l'UE.

Il en va de même pour les exportations vers le Royaume-Uni. La plupart des pays imposent des exigences strictes en matière d'importation de denrées alimentaires et de produits d'origine animale. Dans ce cas, des **certificats vétérinaires** devront être demandés pour le pays de destination. **Les formalités via le système CLIENT** doivent être accomplies. **Les contrôles** doivent être demandés et effectués.

Les expéditeurs et les représentants en douanes peuvent également jouer un rôle important dans ce domaine.

En 1^{er} lieu, en conseillant les clients sur la réglementation applicable avec les formalités associées, mais aussi en rédigeant les documents nécessaires et en organisant et supervisant le processus de contrôle.

Dans ce contexte, il sera important d'augmenter la capacité d'inspection de l'AFSCA et d'examiner quelles facilités sont possibles dans ce processus d'inspection, comme le transfert des inspections sur le site de l'entrepreneur.

7. DUAL USE

Pour des raisons de sécurité internationale, **des réglementations strictes** s'appliquent à l'exportation et au transit de biens à double usage.

Une licence d'exportation est requise pour l'exportation de biens à double usage vers des pays extérieurs à l'UE. Il incombe à l'exportateur de vérifier que ses marchandises sont couvertes par le règlement sur les biens à double usage et qu'une licence d'exportation est requise.

8. PRODUITS DANGEREUX / CHIMIQUES - REACH

L'industrie chimique belge (y compris la pétrochimie) représente près de 20% des exportations belges vers le Royaume-Uni. Les importations en provenance du Royaume-Uni représentent environ 17 % du total des importations. Ce qui rend l'industrie chimique belge très sensible aux échanges commerciaux avec le Royaume-Uni.



En particulier dans le cadre du règlement REACH, les différentes exigences légales en matière de classification, d'étiquetage, d'emballage, d'enregistrement et d'autorisation des produits chimiques pourraient avoir un **impact** significatif et créer des **obstacles au commerce**.

Cet impact peut rendre nécessaire l'enregistrement des produits chimiques au Royaume-Uni dans le cadre d'une législation distincte et les importateurs de l'UE devront payer des frais d'enregistrement supplémentaires.

Les fabricants qui ont désigné un représentant au Royaume-Uni (représentant exclusif) pour avoir accès au marché de l'UE perdront cet accès après le Brexit. Ils devront désigner un nouveau "représentant exclusif" dans le marché intérieur de l'UE.

Actuellement, les fabricants procèdent eux-mêmes à l'enregistrement obligatoire de leurs produits dans le cadre de REACH, de sorte que les importateurs de l'UE n'ont pas à le faire. Si le fabricant ne désigne pas de nouveau représentant au sein de l'UE après le Brexit, les importateurs devront procéder eux-mêmes aux enregistrements REACH, ce qui entraînera une augmentation considérable des coûts et des délais supplémentaires.

Des règles spéciales s'appliquent également au transport de matières dangereuses (ADR, IMDG). Le Brexit peut conduire à des classifications différentes des substances dangereuses et peut imposer des règles différentes en ce qui concerne la documentation nécessaire.

9. MARQUAGE CE

Les importateurs doivent remplir plusieurs obligations pour importer des marchandises dans l'UE. En principe, l'obligation de respecter le marquage CE incombe au fabricant lui-même.

Aujourd'hui, les prestataires de services logistiques sont aussi souvent (à tort) impliqués dans les discussions sur le marquage CE.

Le Royaume-Uni pourrait décider après le Brexit de ne plus suivre les exigences du marquage CE. Les exportateurs souhaitant exporter vers le Royaume-Uni peuvent être tenus de produire des marchandises modifiées ou de fournir une documentation technique modifiée. De tels ajustements coûtent beaucoup d'argent et, dans le pire des cas, signifient que les produits ne pourront temporairement pas être exportés vers le Royaume-Uni.





10. TRANSPORT ET LOGISTIQUE

Le secteur belge de la logistique est chargé de **faciliter les flux entrants et sortants de marchandises.**

Les règles qui s'appliquent au transport et à la logistique peuvent changer après le Brexit :

- ✓ **Transport routier** : les règles de cabotage peuvent ne plus s'appliquer au transport entre l'UE et le Royaume-Uni. En conséquence, il se peut que les camions belges ne soient plus en mesure de charger des marchandises au Royaume-Uni pour le voyage de retour. Les conducteurs de camions sont liés par la réglementation européenne sur les temps de conduite et les périodes de repos. Les retards supplémentaires causés par les contrôles aux frontières peuvent avoir des conséquences négatives.
- ✓ **Transport ferroviaire** : les paquets ferroviaires de l'UE ont ouvert le marché du transport de passagers et de fret. Si le Royaume-Uni n'est pas inclus, les flux de fret ferroviaire se heurteront à des obstacles supplémentaires.
- ✓ **Transport maritime** : le cabotage entre les ports britanniques par les compagnies maritimes de l'UE ne sera plus possible si le Royaume-Uni ne fait plus partie du marché intérieur du transport maritime.
- ✓ **Transport aérien** : les compagnies aériennes britanniques peuvent perdre le droit de travailler à partir des aéroports de l'UE.

Le Brexit peut conduire à la réorganisation des chaînes d'approvisionnement à la suite des éléments mentionnés ci-dessus. Les expéditeurs et les prestataires de services logistiques ont un rôle important à jouer à cet égard, en consultation avec leurs clients.

En raison des temps d'attente supplémentaires, des processus de contrôle supplémentaires, des coûts liés aux formalités douanières et aux nouvelles

autorisations, on peut même se demander si les centres de production et de distribution doivent être délocalisés.

Les prestataires de services logistiques peuvent également assister leurs clients en ouvrant et en utilisant leurs systèmes et applications informatiques. Elle nécessitera des investissements supplémentaires pour de nombreuses entreprises afin de passer d'un régime intracommunautaire à un système d'échanges avec un pays tiers.

11. CONCLUSIONS

Il est recommandé d'effectuer une analyse d'impact du Brexit, tant sur les opérations internes de l'entreprise que sur les flux de marchandises de vos clients.

Comme point de départ, vous pouvez commencer par une relation commerciale avec le Royaume-Uni au niveau de l'OMC. Ce point de départ vous permettra de comprendre toutes les conséquences tarifaires et non tarifaires possibles.

Il est recommandé de regarder au-delà d'un 1^{er} lien entre votre entreprise et le Royaume-Uni, mais aussi d'étudier le lien possible entre les processus et les flux sous-jacents (production - distribution - services). Des perturbations majeures peuvent également survenir au niveau des sous-traitants, des fournisseurs, etc.

Il ressort clairement des éléments ci-dessus que les expéditeurs, les représentants en douane et les prestataires de services logistiques ont un rôle important à jouer et peuvent apporter une forte valeur ajoutée aux clients/chargeurs qui ne connaissent pas ou ne connaissent pas bien les échanges avec les pays tiers.

En 1^{er} lieu, les prestataires de services logistiques peuvent informer et conseiller leurs clients sur les changements qui se produiront dans toutes sortes de réglementations qui ont un impact sur l'importation et l'exportation de marchandises à destination et en provenance du Royaume-Uni. Ces premières hypothèses permettent déjà d'élaborer des critères de décision importants pour déterminer si les flux logistiques doivent être repensés.

En 2^{ème} lieu, les prestataires de services logistiques assistent leurs clients en prenant en charge les tâches exécutives : formalités douanières, représentation fiscale, certificats vétérinaires et phytosanitaires, organisation des services liés au transport et à la logistique, assistance dans les processus d'inspection et de contrôle, demandes de licences, etc.

*'N'ATTENDEZ PAS LE RÉSULTAT DES
NÉGOCIATIONS ENTRE L'UE ET LE ROYAUME-
UNI, MAIS METTEZ-VOUS AU TRAVAIL DÈS
MAINTENANT!'*

CEB | VEA

Brouwersvliet 33 / Boîte 1
2000 Anvers
Belgique
☎ +32 (0)3 233 67 86

E-mail: ceb@vea-ceb.be
<http://www.conexbe.be>

E-mail: vea@vea-ceb.be
<http://www.vea-antwerpen.be>

