

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

21 novembre 2019

**BREXIT – L'ORGANISATION ET LE
CADRE DE LA DOUANE**

Échange de vues avec le vice-premier ministre
et ministre des Finances, chargé de la Lutte
contre la fraude fiscale, et ministre de la
Coopération au développement, et
M. Kristian Vanderwaeren, administrateur
général des Douanes

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DES FINANCES ET DU BUDGET
PAR
MM. **Christian LEYSEN** ET **Malik BEN ACHOUR**

SOMMAIRE

Pages

I. Exposés introductifs	3
II. Questions des membres	9
III. Réponses des orateurs	15
IV. Répliques.....	19

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

21 november 2019

**BREXIT – DE ORGANISATIE EN HET
KADER VAN DE DOUANE**

Gedachtewisseling met de vice-eersteminister
en minister van Financiën, belast met
de Bestrijding van de fiscale fraude, en
minister van Ontwikkelingssamenwerking,
en de heer Kristian Vanderwaeren,
administrateur-generaal Douane

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE VOOR
FINANCIËN EN BEGROTING
UITGEBRACHT DOOR
DE HEREN **Christian LEYSEN** EN **Malik BEN ACHOUR**

INHOUD

Blz.

I. Inleidende uiteenzettingen	3
II. Vragen van de leden	9
III. Antwoorden van de sprekers.....	15
IV. Replieken.....	19

00974

**Composition de la commission à la date de dépôt du rapport/
Samenstelling van de commissie op de datum van indiening van het verslag**

Président/Voorzitter: Katrin Jadin

A. — Titulaires / Vaste leden:

N-VA	Kathleen Depoorter, Sander Loones, Wim Van der Donckt
Ecolo-Groen	Kristof Calvo, Georges Gilkinet, Dieter Van Besien
PS	Hugues Bayet, Malik Ben Achour, Ahmed Laaouej
VB	Kurt Ravyts, Wouter Vermeersch
MR	Katrin Jadin, Benoît Piedboeuf
CD&V	Steven Matheï
PVDA-PTB	Marco Van Hees
Open Vld	Christian Leysen
sp.a	Jan Bertels

B. — Suppléants / Plaatsvervangers:

Peter Buysrogge, Joy Donné, Michael Freilich, Tomas Roggeman
Laurence Hennuy, Marie-Colline Leroy, Stefaan Van Hecke, Gilles Vanden Burre
Mélissa Hanus, Christophe Lacroix, Patrick Prévot, Sophie Thémont
Steven Creyelman, Erik Gilissen, Reccino Van Lommel
Emmanuel Burton, Didier Reynders, Sophie Wilmès
Hendrik Bogaert, Leen Dierick
Steven De Vuyst, Peter Mertens
Egbert Lachaert, Vincent Van Quickenborne
John Crombez, Joris Vandenbroucke

C. — Membre sans voix délibérative / Niet-stemgerechtigd lid:

DéFI	François De Smet
------	------------------

N-VA	: Nieuw-Vlaamse Alliantie
Ecolo-Groen	: Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
PS	: Parti Socialiste
VB	: Vlaams Belang
MR	: Mouvement Réformateur
CD&V	: Christen-Democratisch en Vlaams
PVDA-PTB	: Partij van de Arbeid van België – Parti du Travail de Belgique
Open Vld	: Open Vlaamse liberalen en democraten
sp.a	: socialistische partij anders
cdH	: centre démocrate Humaniste
DéFI	: Démocrate Fédéraliste Indépendant
INDEP-ONAFH	: Indépendant - Onafhankelijk

Abréviations dans la numérotation des publications:		Afkorting bij de numerering van de publicaties:	
DOC 55 0000/000	Document de la 55 ^e législature, suivi du numéro de base et numéro de suivi	DOC 55 0000/000	Parlementair document van de 55 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA	Questions et Réponses écrites	QRVA	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV	Version provisoire du Compte Rendu Intégral	CRIV	Voorlopige versie van het Integraal Verslag
CRABV	Compte Rendu Analytique	CRABV	Beknopt Verslag
CRIV	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)	CRIV	Integraal Verslag, met links het defi nitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)
PLEN	Séance plénière	PLEN	Plenum
COM	Réunion de commission	COM	Commissievergadering
MOT	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)	MOT	Moties tot besluit van interpellaties (beige/keurig papier)

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre commission a organisé cette audition au cours de sa réunion du 22 octobre 2019.

I. — EXPOSÉS INTRODUCTIFS

A. Exposé introductif du ministre des Finances

M. Alexander De Croo, vice-premier ministre et ministre des Finances, chargé de la Lutte contre la fraude fiscale, et ministre de la Coopération au développement, souligne que la demande du Parlement de faire le point de la situation concernant la préparation à un éventuel *Brexit* est légitime. L'idée de base du ministre et de son administration est qu'en dépit de l'incertitude qui règne, il faut être prêt à faire face au pire des scénarios.

La principale raison de bien se préparer au *Brexit* réside dans la proximité géographique entre le Royaume-Uni et l'Union européenne. Le Royaume-Uni est un partenaire commercial très important pour la Belgique (le 4^e par ordre d'importance). Les chiffres montrent que l'impact d'un *Brexit* "dur" pourrait être considérable et que la Belgique serait le deuxième pays le plus touché.

À moins que le Royaume-Uni renonce encore au *Brexit* dans les jours qui viennent, les entreprises belges qui font du commerce avec le Royaume-Uni devront à l'avenir toujours accomplir des formalités douanières. Pour de nombreuses entreprises, cela fera plus de 25 ans – depuis l'entrée en vigueur du marché intérieur de l'UE en 1993 – qu'elles n'avaient plus eu affaire à la douane.

Deux scénarios restent envisageables aujourd'hui. En cas de *Brexit* sans accord, des tarifs commerciaux s'appliqueront vis-à-vis du Royaume-Uni, à l'importation et à l'exportation, à partir de cette date. Dans cette hypothèse, aucune marchandise ne pourra donc plus être chargée ou déchargée sans déclaration en douane.

Si l'accord de sortie est adopté, il y aura d'abord une période de transition qui expirera le 31 décembre 2020 au cours de laquelle rien ne changera. Même si l'Union européenne et le Royaume-Uni décident ensuite de ne pas instaurer de tarifs commerciaux, le Royaume-Uni restera un pays tiers et des formalités douanières devront être effectuées à l'issue de la période de transition.

DAMES EN HEREN,

Uw commissie heeft deze hoorzitting gehouden tijdens haar vergadering van 22 oktober 2019.

I. — INLEIDENDE UITEENZETTINGEN

A. Inleidende uiteenzetting van de minister van Financiën

De heer Alexander De Croo, vice-eersteminister en minister van Financiën, belast met de Bestrijding van de fiscale fraude, en minister van Ontwikkelingssamenwerking, stipt aan dat het een terechte vraag is van het parlement om een stand van zaken te maken betreffende de voorbereiding op een eventuele *Brexit*. De grondgedachte van de minister en zijn administratie bestaat erin om voorbereid te zijn op het moeilijkste scenario ondanks de heersende onzekerheid.

Het belangrijkste motief om zich goed voor te bereiden op de *Brexit* bestaan erin dat het Verenigd Koninkrijk geografisch dicht bij de Europese Unie ligt. Het Verenigd Koninkrijk is een zeer belangrijke handelspartner voor België (de 4^{de} belangrijkste handelspartner). De cijfers tonen aan dat de impact van een harde *Brexit* groot zou kunnen zijn en dat België het op één na meest getroffen land zal zijn.

Tenzij het Verenigd Koninkrijk de komende dagen de *Brexit* alsnog afblaast, zullen Belgische bedrijven die handel drijven met het Verenigd Koninkrijk in de toekomst altijd douaneverplichtingen moeten vervullen. Voor heel wat bedrijven is het meer dan 25 jaar geleden, van bij de start van de Europese eenheidsmarkt in 1993, dat ze nog met douane te maken hadden.

Thans liggen er nog steeds twee scenario's voor. Bij een 'no deal'-*Brexit* zullen er handelstarieven gelden voor in- en uitvoer met het Verenigd Koninkrijk vanaf die datum. In dit scenario mogen vanaf die dag dus geen goederen meer geladen of gelost worden zonder douaneaangifte.

Bij een aanvaarding van het terugtrekkingsakkoord start een overgangperiode tot 31 december 2020 waarin alles bij hetzelfde blijft. Ook als de Europese Unie en het Verenigd Koninkrijk daarna beslissen om geen handelstarieven in te stellen, blijft het Verenigd Koninkrijk een derde land en zullen er na afloop van de overgangperiode douaneformaliteiten moeten worden vervuld.

Un bon fonctionnement des douanes est donc nécessaire pour compenser les répercussions négatives du *Brexit* sur les entreprises. La douane s'est ainsi engagée à aider les entreprises en leur fournissant des informations, en appliquant des mesures de facilitation et en leur offrant le meilleur service possible, afin d'absorber le choc du *Brexit*.

À cet effet, nos services douaniers se sont surtout concentrés sur les points clés suivants:

- une bonne communication à destination des entreprises (25 000 entreprises concernées): création d'un call-center (communication proactive), action EORI (*Economic Operator Registration and Identification*) (attribution automatique des n^{os} EORI), organisation de sessions d'information;
- des mesures de facilitation: passage à un contrôle selon la méthodologie "*system based approach*", recherche des autorisations possibles;
- une numérisation et une automatisation accélérées;
- des investissements et des moyens de fonctionnement supplémentaires: 386 nouveaux douaniers ont été recrutés. Ce recrutement n'est pas du tout été évident vu la pénurie sur le marché de l'emploi dans la province de la Flandre-Occidentale.

Malgré les affaires courantes, le gouvernement a également pris ses responsabilités dans la loi sur le *Brexit* (DOC 54 3554/1 à 16), non seulement en allouant des moyens de fonctionnement complémentaires, mais aussi en prenant les initiatives législatives nécessaires en matière de douane et de contributions directes, afin que, dans chaque hypothèse, les droits de nos citoyens soient garantis. Une initiative législative (DOC 54 3554/002) a également été prise afin que les amendes puissent être annulées lorsque l'erreur est commise de bonne foi.

Le ministre tient à souligner que sur sa proposition, le Conseil des ministres a encore adopté un projet de loi la semaine dernière qui prévoit de nouvelles dispositions transitoires dans le Code des impôts sur les revenus 92. Ce projet de loi est actuellement soumis à l'avis du Conseil d'État.

Enfin, le ministre souligne que le gouvernement suit attentivement les évolutions du dossier du *Brexit*. Il souligne que, dans les comparaisons internationales, la Belgique est considérée comme un pays bien préparé au *Brexit*. Les autorités belges sont bien préparées à tout mettre en œuvre pour réagir adéquatement aux imprévus.

Een goede werking van de douanediensdiensten is dus noodzakelijk om de nadelige gevolgen van de *Brexit* voor de ondernemingen te ondervangen. De douane heeft er zich aldus toe verbonden de ondernemingen te ondersteunen met informatieverstrekking, faciliterende maatregelen en een zo goed mogelijke dienstverlening, teneinde de schok van de *Brexit* op te vangen.

Daartoe hebben onze douanediensdiensten zich hoofdzakelijk op de volgende belangrijke aspecten toegespitst:

- duidelijke communicatie met de 25 000 betrokken ondernemingen: oprichting van een callcenter (proactieve communicatie), actie met betrekking tot de EORI (*Economic Operator Registration and Identification*) (automatische toekenning van de EORI-nummers), organisatie van informatiesessies;
- faciliterende maatregelen: overgang naar controle volgens de "*system based approach*"-methode, alsook mogelijke vergunningen uitzoeken;
- versnelde digitalisering en automatisering;
- bijkomende investeringen en werkingsmiddelen: 386 nieuwe douanebeambten werden in dienst genomen – ze aantrekken was geen sinecure gezien de krapte op de arbeidsmarkt in de provincie West-Vlaanderen.

Ook de regering heeft, ondanks de lopende zaken, via de 'Brexit-wet' (DOC 54 3554/1 tot 16), verantwoordelijkheid genomen door niet alleen bijkomende werkingsmiddelen toe te staan maar ook door de noodzakelijke wetgevende initiatieven te nemen, zowel inzake douane als directe belastingen, opdat in elk mogelijk scenario de rechten van onze burgers worden ijn gewaarborgd. Ook werd reeds een wetgevend initiatief (DOC 54 3554/002) goedgekeurd zodat boetes ter goeder trouw kwijtgescholden kunnen worden.

De minister benadrukt dat de Ministerraad vorige week, op zijn voorstel, een wetsontwerp heeft aangenomen dat ertoe strekt in het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992 nieuwe overgangsbepalingen op te nemen. Dit wetsontwerp ligt thans ter advies voor bij de Raad van State.

Tot slot benadrukt de minister dat de regering de evoluties in het *Brexit*-dossier op de voet volgt. Hij stipt aan dat in internationale vergelijkingen België hoog aangeschreven staat als een land dat goed voorbereid is op de *Brexit*. De Belgische overheid is goed voorbereid om alles in het werk te kunnen zetten teneinde adequaat te reageren op onvoorziene gebeurtenissen.

B. Exposé introductif de l'administrateur général des Douanes

M. Kristian Vanderwaeren, administrateur général des Douanes, fait observer qu'il examinera, au cours de son exposé, quatre aspects du *Brexit*: l'impact du *Brexit* sur les flux de marchandises des citoyens et des entreprises, l'impact du *Brexit* sur la douane belge, les points frontières les plus impactés et la préparation de la douane belge à un *Brexit* éventuel.

1. Impact du Brexit sur les flux de marchandises des citoyens et des entreprises

L'orateur souligne que c'est uniquement dans l'hypothèse où le Royaume-Uni resterait membre de l'UE et renoncerait dès lors au *Brexit* qu'il ne faudra pas remplir de formalités douanières supplémentaires. Dans tout autre scénario, qu'il s'agisse d'un *Brexit* doux ou dur, le *Brexit* aura un impact sur le flux de marchandises pour les citoyens et pour les entreprises en raison des différentes formalités et des divers contrôles qui devront être effectués à la douane.

2. Impact du Brexit sur la douane belge

En ce qui concerne les répercussions pour la douane belge, l'orateur indique qu'elles consistent essentiellement en une augmentation des formalités douanières, en l'occurrence une hausse de 14 % des déclarations d'importation et une hausse de 47 % des déclarations d'exportation. Ces déclarations sont obligatoires et la douane procède à son tour à des sélections en vue d'effectuer un screening et des contrôles. Ces opérations peuvent se limiter à un contrôle des documents, mais elles peuvent également impliquer un contrôle physique des marchandises en question. Enfin, un contrôle peut encore être réalisé au moyen d'un scanner.

L'incidence du *Brexit* sur la douane belge est donc relativement important, comme l'a déjà souligné le ministre compétent.

3. Points frontières les plus impactés

Les points frontières les plus impactés sont tous les points frontières liés à une frontière extérieure. Il s'agit principalement des ports maritimes, à savoir Zeebrugge, Anvers, Gand et Ostende, et des aéroports, à savoir Brussels Airport Zaventem, Anvers-Deurne, Liège-Bierset, Ostende, Brussels Airport South (Charleroi-Gosselies) et Wevelgem. Le dernier point frontière important est la gare ferroviaire de Bruxelles-Midi, en raison de la liaison Eurostar avec le Royaume-Uni.

B. Inleidende uiteenzetting van de administrateur-generaal Douane

De heer Kristian Vanderwaeren, administrateur-generaal Douane, merkt op dat hij tijdens zijn uiteenzetting vier luiken met betrekking tot de Brexit zal aankaarten, met name de impact van de Brexit op de goederenstromen van de burgers en de bedrijven, de impact van de Brexit op de Belgische douane, de grenspunten met de meeste impact en de voorbereiding van de Belgische douane op een eventuele Brexit.

1. Impact van de Brexit op de goederenstromen van de burgers en de bedrijven

De spreker stipt aan dat, enkel in het scenario waarbij het Verenigd Koninkrijk een EU-lidstaat blijft en de Brexit dus afgeblazen wordt, er geen bijkomende douaneformaliteiten moeten vervuld worden. In elk ander scenario, of het nu een zachte Brexit of een harde Brexit betreft, zal er een impact zijn op de stroom van goederen voor de burgers en voor de bedrijven omwille van de verschillende douaneformaliteiten en –controles die vervuld en uitgevoerd zullen moeten worden.

2. Impact van de Brexit op de Belgische douane

Met betrekking tot de impact voor de Belgische douane, merkt de spreker op dat de impact zich hoofdzakelijk situeert op een stijging van de douaneformaliteiten, in casu een stijging met 14 % van de importaangiftes en een stijging van 47 % van de exportaangiftes. Deze aangiftes zijn verplicht waarbij de douane op haar beurt selecties doorvoert teneinde een screening en controles uit te voeren. Deze controles kunnen zich beperken tot een controle van de documenten maar kunnen ook een fysieke controle van de desbetreffende goederen betreffen. Tot slot kan er ook een controle doorgevoerd worden via het gebruik van een scanner.

De impact van de Brexit op de Belgische douane is dus relatief groot zoals de bevoegde minister reeds heeft aangegeven.

3. Grenspunten met de meeste impact

De grenspunten met de meeste impact zijn alle grenspunten die gelinkt zijn aan een buitengrens. Dat zijn hoofdzakelijk de zeehavens, met name Zeebrugge, Antwerpen, Gent en Oostende, en de luchthavens, met name Brussels Airport Zaventem, Antwerpen-Deurne, Luik-Bierset, Oostende, Brussels Airport South (Charleroi-Gosselies) en Wevelgem. Tot slot is er ook nog het treinstation van Brussel-Zuid omwille van de Eurostarverbinding met het Verenigd Koninkrijk.

Les deux points frontières qui, du point de vue douanier, requièrent une attention supplémentaire, sont le port de Zeebrugge et la gare ferroviaire de Bruxelles-Midi.

4. Préparation de la douane belge

La douane belge s'est renforcée sur plusieurs fronts en préparation du *Brexit*.

Tout d'abord, la douane a réalisé une série d'investissements et, dans ce cadre, créé et pourvu de nouvelles fonctions. Un centre d'appel a ensuite été mis en place et une concertation a été lancée avec le secteur privé, en misant activement sur un plan de communication.

Pour l'heure, 342 des 386 fonctions supplémentaires prévues dans la perspective d'un éventuel *Brexit* ont été pourvues. Un certain nombre de recrutements sont encore en cours de finalisation, pour atteindre l'objectif final de 386 nouvelles fonctions. Ce cadre n'est pas aisé à pourvoir, étant donné les difficultés rencontrées par la douane, en Flandre surtout, pour recruter au niveau de bachelor, compte tenu de la pénurie de main-d'œuvre sur le marché du travail.

La douane belge a en outre réalisé une série d'investissements, notamment dans le domaine des applications TIC, comme le développement des PLDA (*PaperLess Douanes et Accises*), la plateforme numérique de la douane, et le NCTS (*New Computerised Transit System*), qui permet désormais de suivre et de traiter de manière électronique les opérations réalisées dans le cadre du transit communautaire commun. À cet égard, une série de tests de résistances nécessaires ont également été effectués afin de mettre la solidité du système à l'épreuve de l'augmentation future du nombre de déclarations.

S'agissant de la politique du personnel, la douane a choisi de recycler son personnel et de lui proposer une formation en situation (*training on the job*).

En ce qui concerne son équipement logistique, la douane a principalement investi dans les infrastructures de scanning, mais aussi dans les vêtements (uniformes), l'armement et les véhicules.

La douane a créé un centre d'appel et a contacté de façon proactive les 20 000 entreprises concernées. En outre, 7 000 entreprises ont été contactées par téléphone et ces actions ont abouti à l'attribution d'un numéro EORI (*Economic Operator Registration and Identification*) à 5 000 entreprises. Ce numéro EORI est, en quelque sorte,

De twee grenspunten die vanuit het oogpunt van de douane met extra aandacht worden opgevolgd zijn de haven van Zeebrugge en het treinstation Brussel-Zuid.

4. Voorbereiding van de Belgische douane

De Belgische douane heeft zich op verschillende fronten versterkt met het oog op een *Brexit*.

Vooreerst heeft de douane een aantal belangrijke investeringen verricht waarbij er extra functies werden gecreëerd en ingevuld. Daarnaast werd er tevens een callcenter opgestart en werd er een overleg opgestart met de privésector waarbij er actief werd ingezet op een communicatieplan.

Op dit ogenblik zijn er 342 van de 386 extra functies, voorzien in het kader van een eventuele *Brexit*, ingevuld. Een aantal aanwervingen zitten thans nog in de pijplijn teneinde het beoogde doel van 386 extra functies te realiseren. De invulling van deze functies is geen eenvoudige opdracht omdat de douane hoofdzakelijk in Vlaanderen op het bachelorniveau moeilijkheden ondervindt omwille van de krapte op de arbeidsmarkt.

Daarnaast heeft de Belgische douane een resem investeringen gedaan onder andere in de uitbouw van ICT-toepassingen zoals de verdere ontwikkeling van de PLDA (*PaperLess Douane en Accijnzen*), het digitale platform van de douane, en het NCTS (*New Computerised Transit System*) dat toelaat om verrichtingen in het kader van het communautair en gemeenschappelijk douanevervoer voortaan langs elektronische weg op te volgen en af te handelen. Hierbij werden ook een aantal noodzakelijke stresstesten uitgevoerd om de draagkracht van het systeem te toetsen aan de toekomstige stijging van het aantal aangiftes.

Inzake personeelsbeleid heeft de douane ervoor geopteerd om haar personeel bij te scholen en een *training on the job* aan te bieden.

Met betrekking tot de logistieke uitrusting van de douane, werd er voornamelijk geïnvesteerd in scaninfrastructuur maar ook in kledij (uniform), wapendracht en voertuigen.

Via de inrichting van een callcenter heeft de douane de betrokken 20 000 ondernemingen proactief gecontacteerd aan de hand van een schrijven. Daarbovenop werden 7 000 bedrijven telefonisch gecontacteerd en deze acties resulteerden in de toekenning van een EORI-nummer (*Economic Operator Registration and Identification*)

le ticket d'accès permettant de déclarer l'exportation et/ou l'importation de marchandises.

Les services douaniers belges ont également contacté des entreprises britanniques au Royaume-Uni qui organisent l'importation et l'exportation de marchandises en provenance de Belgique. En outre, 300 entreprises britanniques ont été contactées, dont 140 ont reçu un numéro EORI belge.

Par ailleurs, la douane belge a pris des mesures pour éviter que les contrôles soient effectivement effectués aux postes frontières déjà énumérés. De plus, 1 700 entreprises qui n'utilisent pas encore une autorisation permettant les procédures simplifiées, par exemple une autorisation "Lieu de chargement" agréé, ont été contactées. Ces entreprises ont été invitées à demander une autorisation "Lieu de chargement". Cette autorisation "Lieu de chargement" permet de contrôler les marchandises négociées par l'entreprise sur le lieu d'implantation de l'entreprise et non au poste frontière. Les contrôles sont donc effectués sur place, dans les locaux des entreprises, et non plus aux frontières extérieures, comme dans le port de Zeebrugge. Cette mesure a été principalement introduite pour soulager le port de Zeebrugge, car ce port ne dispose pas d'un espace physique suffisant pour traiter les flux commerciaux potentiels.

Il convient d'y ajouter l'action concernant l'autorisation ET 14000. Il s'agit d'une autorisation qui permet aux entreprises important des marchandises et disposant de cette autorisation d'appliquer le report de paiement. Cela signifie que ces entreprises ne doivent plus payer la TVA anticipativement. Le report de paiement permet à l'entreprise concernée de déclarer et de payer la TVA due par le biais de la déclaration périodique de TVA au lieu de la payer à la douane au moment de l'importation. La douane belge a contacté 400 entreprises pour les aider à obtenir cette autorisation. Les 400 entreprises contactées ont toutes obtenu ladite autorisation. Ces autorisations sont délivrées par l'administration de la TVA.

Outre la mise en place d'un *call center*, les douanes belges ont organisé toute une série de séminaires afin d'informer les entreprises le mieux possible sur les conséquences d'un éventuel *Brexit*. En 2018, 40 séminaires ont été organisés au total. En 2019, leur nombre s'est sensiblement accru. À ce propos, l'orateur tient à remercier les fédérations de transport et les chambres de commerce concernées, FIT (*Flanders Investment*

aan 5 000 bedrijven. Dit EORI-nummer is als het ware het toegangsticket om aangifte te doen bij uitvoer en/of invoer van goederen.

De Belgische douanediens hebben eveneens contact opgenomen met Britse bedrijven in het Verenigd Koninkrijk die de import en export van goederen uit België organiseren. Daarbij werden 300 Britse bedrijven gecontacteerd waarvan 140 bedrijven een Belgische EORI-nummer hebben ontvangen.

Daarnaast heeft de Belgische douane maatregelen getroffen om te vermijden dat de controles zich effectief voltrekken ter hoogte van de reeds opgesomde grensposten. Daarbij werden 1 700 bedrijven gecontacteerd die nog geen gebruik maken van een vergunning die vereenvoudigde procedures toelaat, zoals een vergunning goedgekeurde "Laadplaats". Deze bedrijven werden gevraagd om te solliciteren naar een vergunning "Laadplaats". Deze vergunning "Laadplaats" laat toe dat de controle van de handelswaar die verhandeld wordt door de desbetreffende firma plaatsvindt op de locatie waar de firma zich bevindt en niet aan het grenspunt. De controles vinden dus ter plaatse bij de bedrijven plaats en niet meer aan de buitengrenzen zoals bijvoorbeeld de haven van Zeebrugge. Deze maatregel is hoofdzakelijk ingevoerd met de motivering om de haven van Zeebrugge te ontlasten aangezien deze haven niet over voldoende fysieke ruimte beschikt om de potentiële handelsstromen te verwerken.

Vervolgens is er ook nog de actie betreffende de vergunning ET 14 000. Dit is een vergunning die aan bedrijven, die goederen invoeren en over een dergelijke vergunning beschikken, de toelating verleent om de verlegging van heffing toe te passen. Dit betekent dat deze bedrijven geen vooruitbetaling van de btw meer moeten doen. De verlegging van heffing betekent dat het desbetreffende bedrijf de te betalen btw mag aangeven en betalen via de periodieke btw-aangifte in plaats van ze aan de douane te betalen op het moment van de invoer. Hierbij heeft de Belgische douane 400 bedrijven gecontacteerd om hen te ondersteunen bij het verkrijgen van deze vergunning. De 400 gecontacteerde bedrijven hebben allemaal de desbetreffende vergunning verworven. Deze vergunningen worden verleend via de btw-administratie.

Naast het callcenter heeft de Belgische douane een hele resem seminaries georganiseerd teneinde de betrokken bedrijven maximaal te informeren over de gevolgen van een eventuele *Brexit*. In 2018 werden er in totaal 40 seminaries georganiseerd. Dit aantal werd in 2019 gevoelig opgedreven. De spreker wenst hierbij de betrokken transportfederaties, kamers van koophandel, FIT (*Flanders Investment and Trade*), Awex

and Trade), l'Awex (Agence wallonne à l'exportation et aux investissements étrangers) et *hub.brussels* (Agence bruxelloise pour l'Accompagnement de l'Entreprise), pour leur contribution à l'organisation de ces séminaires.

L'orateur fait cependant observer que 90 % des échanges commerciaux qui ont lieu dans le port de Zeebrugge sont réalisés par des entreprises non belges. Pour les douanes belges, le défi consistait à contacter également ces entreprises et à les informer des implications d'un éventuel *Brexit*. Dans le cadre d'une action de la Commission européenne dénommée "*Outreach*", les douanes belges ont participé à des séminaires organisés en Roumanie, en Pologne et en République tchèque afin de fournir aux entreprises concernées les informations nécessaires sur les implications d'un éventuel *Brexit*.

Il existe en outre un forum national au sein duquel une concertation structurée se tient avec le monde des entreprises. Cette concertation a toujours lieu à l'occasion de l'entrée en vigueur d'initiatives législatives ou administratives ayant une incidence sur le monde des entreprises. Une note relative au *Brexit* a été rédigée au sein de ce forum national afin d'informer les entreprises concernées des conséquences d'un éventuel *Brexit*. Le fonctionnement du forum national repose sur un accord commun entre l'administration des douanes et le monde des entreprises.

Pour les particuliers, les douanes ont élaboré la brochure "*Voyagez informé*" devant aider les voyageurs à destination et en provenance du Royaume-Uni après un éventuel *Brexit*.

Il n'y a aucun doute au sujet de l'opérationnalité de l'administration des douanes aux différents points frontières. L'orateur fait toutefois observer que deux points frontières retiennent une attention particulière, le port de Zeebrugge et la gare de Bruxelles-Midi, dès lors que l'incidence du *Brexit* y sera plus importante qu'à d'autres points frontières. C'est la raison pour laquelle les douanes belges ont recruté du personnel supplémentaire et opéré des tests de résistance afin de réaliser une simulation fiable de l'augmentation de la charge de travail liée au *Brexit*. Les services douaniers ont passé ces tests avec fruit. Le temps nécessaire pour les contrôles supplémentaires au port de Zeebrugge était de 90 minutes. Après avoir souligné que ce délai de 90 minutes semble relativement long, l'orateur souligne que le contrôle d'un conteneur prend énormément de temps.

L'orateur fait observer que la gare de Bruxelles-Midi est un terrain relativement neuf et inconnu de l'administration des douanes. Il s'agit d'un nouveau point frontière en matière d'exportation et d'importation, si bien que les

(*Agence wallonne à l'Exportation et aux Investissements étrangers*) et *hub.brussels* (Brussels Agentschap voor Bedrijfsondersteuning) te bedanken voor hun medewerking bij de organisatie van deze seminars.

De spreker merkt echter op dat 90 % van de handel die plaatsgrijpt in de haven van Zeebrugge door niet-Belgische ondernemingen wordt verricht. De uitdaging voor de Belgische douane bestond erin om ook deze bedrijven te bereiken en hen te informeren over de implicaties bij een eventuele *Brexit*. Via een actie van de Europese Commissie genaamd '*Outreach*' heeft de Belgische douane deelgenomen aan seminars in Roemenië, Polen en Tsjechië, om aan de betrokken bedrijven de noodzakelijke informatie te verstrekken over de implicaties van een eventuele *Brexit*.

Daarnaast is er ook een nationaal forum waarbinnen een gestructureerd overleg plaatsvindt met het bedrijfsleven. Dit overleg vindt steeds plaats in het kader van de inwerkingtreding van wetgevende of administratieve initiatieven die een impact hebben op het bedrijfsleven. In de schoot van dit nationaal forum is er een *Brexit*-nota opgesteld om de betrokken bedrijven te informeren over de gevolgen van een eventuele *Brexit*. De werking van het nationaal forum is gestoeld op onderling overleg tussen de administratie van de douane en het bedrijfsleven.

Voor de particulieren hebben de diensten van de douane de brochure '*wijs op reis*' opgesteld om reizigers naar en van het Verenigd Koninkrijk wegwijst te maken nadat een eventuele *Brexit* heeft plaatsgevonden.

De operationele paraatheid van de douaneadministratie in de verschillende grenspunten staat buiten kijf. De spreker merkt echter op dat er twee grenspunten zijn met bijzondere aandacht, met name de haven van Zeebrugge en het station Brussel-Zuid, omdat de impact van een *Brexit* daar groter zal zijn dan bij andere grenspunten. Vandaar dat de Belgische douane bijkomende personeelsleden heeft gerekruteerd en operationele stresstests heeft gedaan waarbij een betrouwbare simulatie werd verricht van de bijkomende werklust in het kader van een *Brexit*. De diensten van de douane hebben deze oefening goed doorstaan. De tijd die nodig was om de extra controles uit te voeren in de haven van Zeebrugge bedroeg 90 minuten. De spreker benadrukt dat deze tijdsspanne van 90 minuten relatief lang lijkt maar wijst er tevens op dat een controle van een container bijzonder tijdsintensief is.

De spreker merkt op dat het station Brussel-Zuid voor de administratie van de douane relatief nieuw en onbekend terrein is. Het is een nieuw grenspunt inzake export en import waardoor de douane een nieuwe equipe

douanes ont dû recruter et former une nouvelle équipe. Comme à Zeebrugge, des tests de résistance ont eu lieu à la gare de Bruxelles-Midi. Les résultats de ces tests ont toutefois été moins bons que ceux des tests effectués à Zeebrugge. L'administration des douanes a dès lors décidé de prendre des mesures supplémentaires afin d'améliorer son fonctionnement à la gare de Bruxelles-Midi ainsi que dans les différents aéroports.

Enfin, l'orateur tient à remercier expressément le secteur privé pour sa collaboration constructive dans la préparation d'un éventuel *Brexit*. Il renvoie à cet égard à la collaboration au sein du forum national et à l'élaboration d'un plan de communication adéquat afin d'informer les entreprises concernées. En outre, le secteur privé a également développé un logiciel. La préparation au *Brexit* a également donné lieu à une poursuite de la numérisation du fonctionnement des douanes. L'orateur renvoie à cet égard à la plate-forme communautaire du port de Zeebrugge appelée *RX Seaport* dans le cadre de laquelle deux applications ont été développées avec le soutien des douanes, à savoir un guichet électronique permettant de numériser tous les processus en matière d'importation et d'exportation et le *RX Dashbord* permettant à l'entreprise concernée de consulter le statut de la cargaison à tout moment.

II. — QUESTIONS DES MEMBRES

M. Sander Loones (N-VA) indique que le ministre a déclaré au cours de son exposé que le statut AEO (*Authorised Economic Operator*) est accordé quasi automatiquement aux entreprises concernées. Il faut en principe qu'une longue procédure soit accomplie avant qu'une entreprise puisse obtenir ce statut. L'intervenant se demande s'il s'agit dans de tels cas d'une reconnaissance provisoire en tant qu'AEO ou si des conditions supplémentaires y sont liées.

Le ministre mentionne en outre un nouveau projet de loi prévoyant des mesures additionnelles qui est actuellement soumis pour avis au Conseil d'État. S'agit-il d'un avis urgent qui a été demandé au Conseil d'État? Peut-il également fournir plus d'informations concernant le contenu concret du projet de loi?

En ce qui concerne les tests de performance ou les tests de résistances qui ont eu lieu au cours des dernières semaines, l'intervenant aimerait savoir ce qui a été testé exactement en ce qui concerne l'infrastructure TIC des douanes. S'agit-il simplement d'un test de capacité ou ces tests comprennent-ils également d'autres dimensions?

heeft moeten rekruteren en opleiden. Net zoals in de haven van Zeebrugge hebben er in het station Brussel-Zuid ook stresstests plaatsgevonden. De resultaten van deze stresstest waren echter minder goed dan de resultaten van de stresstests in de haven van Zeebrugge. De administratie van de douane heeft daarop besloten bijkomende maatregelen te nemen om hun werking te verbeteren in het station Brussel-Zuid alsook in de verschillende luchthavens.

Tot slot wil de spreker uitdrukkelijk de privésector bedanken voor de constructieve samenwerking in de voorbereiding van een eventuele *Brexit*. Hij verwijst hierbij naar de samenwerking in de schoot van het nationaal forum en de uitwerking van een adequaat communicatieplan teneinde de betrokken bedrijven te informeren. Bovendien heeft de privésector ook software ontwikkeld. De voorbereiding van de *Brexit* heeft ook tot een verdere digitalisering van de werking van de douane geleid. De spreker verwijst hierbij naar het community-platform van de haven van Zeebrugge genaamd *RX Seaport* waarbij met de steun van de douane twee applicaties werden ontwikkeld, met name een e-balie, waarbij alle processen inzake invoer en uitvoer gedigitaliseerd worden en vervolgens het *RX Dashbord* dat toelaat aan het betrokken bedrijf om de status van de cargo ten allen tijde te raadplegen.

II. — VRAGEN VAN DE LEDEN

De heer Sander Loones (N-VA) merkt op dat de minister tijdens zijn betoog heeft aangegeven dat de status AEO (*Authorised Economic Operator*) quasi automatisch aan de betrokken bedrijven wordt toegekend. Alvorens een bedrijf deze status kan verkrijgen moet er in principe een lange procedure worden afgewerkt. De spreker vraagt zich af of het in deze gevallen dan gaat om een tijdelijke erkenning als AEO of er bijkomende voorwaarden aan verbonden zijn.

Daarnaast maakt de minister gewag van een nieuw wetsontwerp met bijkomende maatregelen dat thans voor advies bij de Raad van State is voorgelegd. Gaat het hierbij om een spoedadvies dat aan de Raad van State werd gevraagd? Kan er tevens meer informatie verschaft worden met betrekking tot de concrete inhoud van het wetsontwerp?

Met betrekking tot de performantietesten of stresstesten die de afgelopen weken hebben plaatsgevonden, wil de spreker graag vernemen wat er nu exact werd getest met betrekking tot de ICT-infrastructure van de douane. Is dit louter een capaciteitstest of omvatten deze testen ook andere dimensies?

En ce qui concerne le plan de transition, l'intervenant signale qu'il serait particulièrement intéressant, surtout pour les entreprises concernées, de savoir quand l'Administration générale des douanes planifiera la transition du système dans le cadre d'un *Brexit*. Si le *Brexit* a lieu le 31 octobre, ce sera la veille d'un week-end prolongé. Cela comporte un risque potentiel en matière de suivi. Un suivi suffisant est-il prévu au début de la transition et l'Administration générale des douanes envisage-t-elle un calendrier concret pour réaliser la transition de son système? Existe-t-il un numéro d'urgence clair pour les entreprises concernées, auquel celles-ci peuvent s'adresser si elles se posent des questions pendant la période de transition?

Au cours de son exposé, M. Vanderwaeren a déjà énuméré de nombreuses mesures visant à prévenir les nuisances durant la période suivant le *Brexit*. L'intervenant renvoie notamment à l'extension du rayon des douanes, les contrôles douaniers ne devant plus seulement avoir lieu aux points frontières. Certaines entreprises seront bien préparées tandis que d'autres le seront moins et ne seront pas en règle sur le plan administratif. A-t-on songé à séparer ces deux flux afin que les bons éléments puissent être extraits des longues files et bénéficier, par exemple, d'une procédure rapide? Cette méthode permettrait de réduire les embouteillages gigantesques à proximité de Zeebrugge.

Par ailleurs, l'intervenant renvoie à la réglementation existante concernant les embarquements clandestins dans des camions. Son groupe dépose aujourd'hui une proposition de loi qui élargit cette réglementation et interdit par exemple ces embarquements clandestins sur l'ensemble du territoire. Bien que ce sujet ne s'inscrive pas nécessairement dans le cadre de celui de la présente audition, il mérite toutefois une attention accrue dans un avenir proche. La collaboration entre les douanes et la police correspond, quant à elle, davantage au thème de cette réunion. Comment se déroule cette collaboration dans le cadre de la préparation à un éventuel *Brexit*? Les services de police ont-ils également été associés aux tests de résistance? Comment cette collaboration pourra-t-elle être renforcée à l'avenir?

L'intervenant se demande comment les conséquences d'un *Brexit* dur pourront être atténuées. Dans le cadre de la loi sur le *Brexit*, le principe de "bonne foi" n'a été appliqué qu'aux entreprises disposant du statut AEO. L'intervenant et son groupe sont favorables à ce que ce principe soit rendu applicable à court terme à un éventail beaucoup plus large d'entreprises afin de pouvoir remédier au chaos initial d'un *Brexit*. Sur la base des tests de résistance, a-t-on davantage pris conscience

Inzake het transitieplan, merkt de spreker op dat het bijzonder interessant zou zijn, zeker voor de betrokken bedrijven, om te weten wanneer de administratie van de douane de transitie van het systeem zal plannen in het kader van een *Brexit*. Indien de *Brexit* zal plaatsvinden op 31 oktober dan is dit aan de vooravond van een verlengd weekend. Dit houdt een potentieel risico in inzake opvolging. Is er voldoende opvolging voorzien aan het begin van de transitie en heeft de administratie van de douane een concrete timing in gedachten om de transitie van haar bestaande systeem door te voeren? Is er een duidelijk noodnummer voor de betrokken bedrijven waartoe zij zich kunnen wenden indien zij vragen hebben tijdens de transitieperiode?

De heer Vanderwaeren heeft tijdens zijn betoog al heel wat maatregelen opgesomd om hinder te voorkomen in de periode na de *Brexit*. De spreker verwijst hierbij onder meer naar de uitbreiding van de tolkring waardoor de douanecontroles niet enkel aan de grenspunten moeten plaatsvinden. Er zullen ondernemingen zijn die goed voorbereid zijn maar er zullen ook ondernemingen zijn die minder goed voorbereid zijn en hun papierwerk niet in orde hebben. Is er nagedacht om deze twee stromen van elkaar te scheiden waardoor de goede leerlingen uit de lange file kunnen gehaald worden zodat zij bijvoorbeeld van een *fast lane* kunnen genieten? Deze methode zou de monsterfiles rondom Zeebrugge kunnen milderen.

Daarnaast verwijst de spreker naar de bestaande reglementering omtrent inklimming. Zijn fractie lanceert vandaag een wetsvoorstel om deze reglementering verder uit te breiden, bijvoorbeeld naar een verbod op inklimming in vrachtwagens op het ganse grondgebied. Dit onderwerp sluit niet noodzakelijk aan bij het onderwerp van deze hoorzitting maar verdient in de nabije toekomst wel meer aandacht. De samenwerking tussen de douane en de politie sluit dan wel meer aan bij het thema van deze vergadering. Hoe verloopt deze samenwerking in het kader van de voorbereiding op een eventuele *Brexit*? Werden de politiediensten ook betrokken bij de stresstesten? Hoe kan deze samenwerking in de toekomst versterkt worden?

In het geval van een harde *Brexit* vraagt de spreker zich af hoe de gevolgen van een dergelijke harde *Brexit* kunnen verzacht worden. In het kader van de *Brexit*-wet werd het principe van 'ter goeder trouw' enkel toegepast op de bedrijven die beschikken over een AEO-statuuut. De spreker en zijn fractie zijn voorstander om dit principe op korte termijn toepasbaar te maken op een veel brede waaier aan ondernemingen teneinde de initiële chaos van een *Brexit* in goede banen te kunnen leiden. Is op

de la nécessité d'étendre temporairement le principe de "bonne foi" à une plus grande gamme d'entreprises?

En ce qui concerne la période de tolérance, pendant laquelle la Commission européenne ne sanctionnera pas immédiatement l'Irlande mais lui apportera même un soutien supplémentaire, l'intervenant se demande si les douanes belges aussi ont déjà discuté avec la Commission européenne. Par ailleurs, le ministre des Finances a déjà annoncé à plusieurs reprises qu'il adopterait, conjointement avec les services des douanes compétents, une attitude très pragmatique à l'égard des entreprises agissant de bonne foi. Cette intention sera-t-elle formalisée par le biais d'une circulaire administrative, de manière à ce que les entreprises concernées puissent bénéficier d'une plus grande sécurité juridique?

L'intervenant se demande si les directions régionales seront également renforcées, compte tenu de l'augmentation de la charge de travail. Ce seront ces équipes qui devront faire face à l'augmentation de la charge de travail résultant d'une éventuelle hausse du nombre de litiges au cours des premières semaines du *Brexit*. Existe-t-il un plan pour renforcer adéquatement le personnel de ces directions régionales ainsi que celui des administrations centrales, en vue de pouvoir trancher rapidement les litiges qui afflueront?

Les acteurs de terrain demandent l'organisation d'une concertation bilatérale avec leurs collègues des services douaniers britanniques. Lors des négociations sur le *Brexit* entre le Royaume-Uni et la Commission européenne, cette consultation n'a jamais vraiment été possible en raison des instructions spécifiques de la Commission européenne, qui insistait sur la nécessité de ne pas entamer les négociations sur le *Brexit* en ordre dispersé. Les autorités douanières belges ont toujours respecté ces instructions en faisant preuve d'une très grande loyauté. L'intervenant constate cependant que d'autres États membres de l'UE ont fait preuve de moins de loyauté à cet égard. Ces États membres pourraient disposer d'un avantage concurrentiel par rapport aux autres États membres qui ont appliqué à la lettre les instructions données. Des discussions entre les autorités douanières belges et les autorités douanières britanniques pourront-elles désormais avoir lieu?

Ces discussions permettront par ailleurs de faire part des préoccupations des entreprises belges concernées aux collaborateurs des services douaniers britanniques. Dans l'éventualité de l'organisation de cette concertation, l'intervenant plaide pour que l'on explique clairement aux entreprises belges concernées quelle sont leurs responsabilités et leurs missions, car les entreprises britanniques et les autres entreprises européennes

basis van de stresstesten het inzicht gegroeid om het principe 'ter goeder trouw' tijdelijk uit te breiden naar een groter scala van ondernemingen?

Met betrekking tot de tolerantieperiode, waarbij de Europese Commissie Ierland niet onmiddellijk zal sanctioneren maar zelfs extra zal ondersteunen, vraagt de spreker zich af of de Belgische douane ook reeds gesprekken heeft gevoerd met de Europese Commissie. Daarnaast heeft de minister van Financiën reeds meermaals aangekondigd dat hij, en de bevoegde diensten van de douane, een zeer pragmatische houding zou aannemen ten aanzien van de bedrijven die ter goeder trouw handelen. Zal deze intentie geformaliseerd worden aan de hand van een administratieve omzendbrief zodat de betrokken bedrijven meer rechtszekerheid kunnen genieten?

De spreker vraagt zich af of er in het kader van de stijgende werklast ook werk zal gemaakt worden van een versterking van de gewestelijke directies. Het zullen deze teams zijn die het hoofd zullen moeten bieden aan de stijgende werklast ten gevolge van een mogelijke stijging van de geschillen tijdens de eerste weken van de *Brexit*. Bestaat er een plan om het personeelsbestand van deze gewestelijke directies alsook van de centrale administraties adequaat te versterken teneinde de toestroom van geschillen vlot te kunnen afhandelen?

Vanuit het terrein weerklinkt de roep om bilateraal overleg te plegen met de collega-douanediensten van het Verenigd Koninkrijk. Tijdens de *Brexit*-onderhandelingen tussen het Verenigd Koninkrijk en de Europese Commissie is dit overleg nooit echt mogelijk geweest omwille van de specifieke instructies vanuit de Europese Commissie die erop hamerden om niet in verspreide slagorde de *Brexit*-onderhandelingen aan te vatten. De Belgische douane heeft zich steeds zeer loyaal opgesteld in de naleving van deze instructies. De spreker stelt echter vast dat andere EU-lidstaten minder loyautéit aan de dag hebben gelegd. Deze EU-lidstaten zouden een competitief voordeel kunnen hebben ten opzichte van andere EU-lidstaten die wel strikt de instructies ter zake hebben opgevolgd. Zullen er thans wel gesprekken plaatsvinden tussen de Belgische douane en de douanediensten van het Verenigd Koninkrijk?

Deze gesprekken bieden trouwens de mogelijkheid om de bezorgdheden van de betrokken Belgische bedrijven kenbaar te maken aan de medewerkers van de douanediensten van het Verenigd Koninkrijk. Indien dit overleg alsnog zou plaatsvinden, pleit de spreker ervoor om aan de betrokken Belgische bedrijven duidelijk te maken wat hun verantwoordelijkheid en taak is aangezien de betrokken Britse en andere Europese bedrijven maar

concernées risquent trop facilement de se dérober à leurs responsabilités en la matière.

Enfin, l'intervenant juge important de surveiller les répercussions d'un éventuel *Brexit* à l'aide d'analyses mensuelles des déclarations d'exportation établies par les services concernés. Il importe en outre de ventiler ces analyses par province afin de mieux évaluer les répercussions sur les flux commerciaux et, ainsi, d'être en mesure d'identifier plus rapidement les secteurs touchés. Il souligne que le *Brexit* est un dossier particulièrement important, pas seulement pour la province de Flandre occidentale, mais pour l'ensemble de la Flandre et de l'économie flamande. Hier, le gouvernement flamand a lui-même organisé une *task force* sur le *Brexit*. Il importe par conséquent d'unir nos forces pour organiser une coopération adéquate entre les différents niveaux de pouvoir en vue d'atténuer les répercussions négatives du *Brexit*.

M. Malik Ben Achour (PS) s'étonne que le ministre et le fonctionnaire responsable mettent l'accent sur l'assouplissement des procédures administratives pour les entreprises, plutôt que sur les contrôles. Or, seuls 2 % des marchandises entrant dans notre pays sont contrôlés par les services douaniers. Les 386 fonctionnaires des douanes supplémentaires serviront-ils à augmenter le nombre de contrôles ou bien ce nombre restera-t-il identique? Un objectif a-t-il été fixé en ce qui concerne le nombre de contrôles?

L'intervenant comprend que le transfert des formalités douanières aux entreprises a pour but de réduire les charges administratives. Il se demande cependant si cette décentralisation n'aura pas des conséquences néfastes sur la qualité et l'efficacité des contrôles. Quel est le point de vue du ministre à ce sujet?

S'agissant des 386 nouveaux douaniers, M. Ben Achour demande s'il s'agit de fonctionnaires supplémentaires ou bien de fonctionnaires ayant été transférés aux services douaniers par le biais de la mobilité interne. Le recrutement de ces 386 nouveaux douaniers a été décidé sur la base du scénario d'un *Brexit* sans accord. Le nombre de nouveaux douaniers sera-t-il réduit si un accord sur le *Brexit* est finalement trouvé? Quelle sera la répartition géographique de ces nouveaux douaniers dans notre pays? Pour déterminer le nombre d'agents des douanes nécessaires, une comparaison (*benchmark*) avec la situation des pays voisins (par exemple, les Pays-Bas) et de leur flux de marchandises a-t-elle été effectuée?

al te gemakkelijk hun verantwoordelijkheid ter zake van zich af dreigen te schuiven.

Tot slot meent de spreker dat het belangrijk is om de impact van een eventuele *Brexit* te monitoren aan de hand van maandelijkse analyses van de exportaangiften opgesteld door de betrokken diensten. Bovendien is het belangrijk om deze analyses op te splitsen per provincie om op die manier een beter zicht te hebben van de impact op de handelsstromen en zodoende de getroffen sectoren sneller te kunnen opsporen. Hij benadrukt dat de *Brexit* een bijzonder belangrijk dossier is, niet enkel voor de provincie West-Vlaanderen, maar voor gans Vlaanderen en de Vlaamse economie. De Vlaamse regering organiseerde gisteren zelf een *Task-Force* betreffende de *Brexit*. Het is dan ook belangrijk om de krachten te bundelen om zodoende een adequate samenwerking te organiseren tussen de verschillende beleidsniveaus teneinde de negatieve impact van de *Brexit* te temperen.

De heer Malik Ben Achour (PS) verwondert zich over het feit dat de minister en de verantwoordelijke ambtenaar de nadruk leggen op het versoepelen van de administratieve procedures voor de bedrijven, eerder dan op de controle. Nochtans wordt maar 2 % van de goederen die ons land binnenkomen door de douane gecontroleerd. Dienen de 386 bijkomende douaneambtenaren om het aantal controles op te drijven of zal het aantal controles op hetzelfde niveau blijven? Is er een streefdoel opgelegd wat betreft het aantal controles?

De spreker begrijpt dat de verschuiving van de douaneformaliteiten naar de bedrijven wordt doorgevoerd vanuit de bekommernis om de administratieve last te verzachten. Echter vraagt hij zich af of deze decentralisatie geen negatieve impact heeft op de kwaliteit en de efficiëntie van de controles. Hoe denkt de minister daarover?

Wat betreft de 386 nieuwe douaniers wenst de heer Ben Achour te vernemen of het gaat om bijkomende ambtenaren of om ambtenaren die naar de douanediensten zijn overgeheveld via interne mobiliteit. De 386 nieuwe douaniers zijn gebaseerd op een scenario van een *no-deal-Brexit*. Zal het aantal nieuwe douaniers worden verminderd als er finaal toch een goedgekeurde *Brexit-deal* uit de bus komt? Hoe zullen de nieuwe douaniers geografisch verdeeld worden over het land? Is er bij het bepalen van het aantal vereiste douaniers een vergelijking (*benchmark*) gemaakt met de situatie in onze buurlanden en de goederenstromen aldaar (bijvoorbeeld met Nederland)?

Le ministre a indiqué que le SPF Finances éprouve des difficultés à recruter des douaniers supplémentaires. Comment l'expliquer? Est-ce lié aux conditions de travail difficiles, comme le travail de nuit?

M. Wouter Vermeersch (VB) se demande toujours si notre pays est bien préparé pour faire face à un *Brexit*. Nombre d'incertitudes planent encore sur l'issue finale du *Brexit*. En cas de *Brexit* dur, dans quelle mesure le scénario d'embouteillages interminables est-il un scénario réaliste?

M. Benoît Piedboeuf (MR) fait observer que les grandes entreprises ne doivent pas nous faire oublier les PME. Quel type de problème ces dernières rencontrent-elles précisément à l'occasion du *Brexit*? Comment les pouvoirs publics peuvent-ils les aider en la matière?

Le *Brexit* risque de causer des engorgements pouvant donner lieu à une fraude. Sur quels plans la fraude se manifesterait-elle? Le gouvernement a-t-il déjà pris des mesures pour parer à une augmentation potentielle de la fraude?

M. Steven Matheï (CD&V) relève que la nouvelle application utilisée pour l'introduction électronique et le traitement des déclarations (*Paperless Douane en Accises* (PLDA)) pose de nombreux problèmes. Ceux-ci ont-ils été résolus? À la lumière d'un possible *Brexit*, il importe de trouver une solution au plus vite.

Dans quelle mesure la Douane peut-elle recourir à l'intelligence artificielle? Des démarches ont-elles déjà été entreprises en ce sens? Peuvent-elles déboucher sur des procédures plus souples? Qu'en est-il de la mise en œuvre de la technologie blockchain au sein des services douaniers?

À ce jour, 342 des 386 postes vacants à la Douane ont été pourvus. Les candidats pour les 12 % de postes vacants restants seront-ils recrutés avant le *Brexit*? Qu'advient-il si ces recrutements ne peuvent intervenir à temps?

M. Christian Leysen (Open Vld) loue les efforts consentis par les services douaniers pour sensibiliser les entreprises aux conséquences du *Brexit*, y compris les petites PME qui n'y sont que faiblement exposées. Il approuve également les mesures qui ont été prises pour traiter moins sévèrement les entreprises qui sont de bonne foi.

Quant aux 386 douaniers supplémentaires, l'intervenant s'interroge sur leurs tâches futures en cas de nouveau

De minister heeft aangegeven dat de FOD Financiën moeilijkheden ondervindt bij de aanwerving van bijkomende douaniers. Wat zijn daarvoor de redenen? Heeft dit te maken met de moeilijke arbeidsomstandigheden zoals nachtwerk?

De heer Wouter Vermeersch (VB) blijft sceptisch bij het feit of ons land goed is voorbereid op een *Brexit*. Er blijft veel onzekerheid over het scenario dat het uiteindelijk zal halen. Hoe realistisch is het dat er lange files zullen ontstaan bij het scenario van een harde *Brexit*?

De heer Benoît Piedboeuf (MR) merkt op dat er naast de grote ondernemingen ook de nodige aandacht moet gaan naar de kmo's. Met welk type problemen worden de kmo's juist geconfronteerd naar aanleiding van de *Brexit*. Hoe kan de overheid de kmo's daarin bijstaan?

Een mogelijk gevolg van een *Brexit* is dat er opstoppingen ontstaan die aanleiding kunnen geven tot fraude. Op welke vlakken zal de fraude zich voordoen en heeft de regering al maatregelen genomen om de mogelijke toename van de fraude op te vangen?

De heer Steven Matheï (CD&V) merkt op dat er wat problemen waren met de nieuwe toepassing voor het elektronisch indienen en verwerken van aangiften (*PaperLess Douane en Accijnzen* (PLDA)). Zijn deze problemen ondertussen opgelost? In het licht van een mogelijke *Brexit* is het van belang dat er zo snel mogelijk een oplossing komt.

In hoeverre kan de douane gebruik maken van artificiële intelligentie? Zijn hiertoe reeds stappen ondernomen? Kan dit leiden tot soepelere procedures? Wat is de stand van zaken van de implementatie van de blockchain-technologie binnen de douanediensten?

Momenteel zijn reeds 342 van de 386 vacatures bij de douane ingevuld. Zullen de overige 12 % nog worden aangeworven voor de *Brexit*? Wat zijn de gevolgen als deze aanwervingen niet tijdig kunnen gebeuren?

De heer Christian Leysen (Open Vld) prijst de inspanningen van de douanediensten om de bedrijven te sensibiliseren voor de gevolgen van de *Brexit*, inclusief de kleine kmo's die maar weinig blootstelling hebben. Ook de maatregelen die genomen zijn om bedrijven die te goeder trouw zijn minder streng te behandelen, kunnen op zijn goedkeuring rekenen.

Met betrekking tot de 386 bijkomende douaniers vraagt de spreker zich af wat de taken zullen zijn van

report du *Brexit* ou si celui-ci n'aboutissait pas. Ces agents pourront-ils être réaffectés à d'autres missions?

Le gouvernement a-t-il pris des mesures pour accélérer la numérisation des services douaniers?

M. Joris Vandenbroucke (sp.a) voudrait savoir si le recrutement des douaniers supplémentaires est acquis de façon durable, quel que soit le scénario qui sera finalement retenu pour le *Brexit*.

Le membre demande ensuite si les services douaniers fédéraux se sont coordonnés, en ce qui concerne la communication à l'égard des entreprises, avec des agences régionales d'exportation telles que FIT (*Flanders Investment & Trade*) et Vlajo (*Vlaamse Jonge Ondernemingen*). Y a-t-il une concertation active en la matière?

Quel sera l'impact du *Brexit* sur l'Agence fédérale pour la sécurité de la chaîne alimentaire (AFSCA)? Comment l'AFSCA se prépare-t-elle au *Brexit*? Une collaboration avec les services douaniers a-t-elle été mise en place?

L'intervenant se penche enfin sur les tests de résistance que la douane a réalisés à différents endroits. Des tests de résistance effectués au port de Zeebrugge ont montré que malgré les mesures prises, le *Brexit* pourrait entraîner des retards de 90 minutes. Quel est le résultat du test de résistance afférent au transport de personnes à Bruxelles-Midi? Quel sera l'impact d'un *Brexit* éventuel sur les horaires de l'Eurostar?

M. Jan Bertels (sp.a) demande quel est le lien entre les recrutements supplémentaires et le plan des besoins en personnel de la douane, qui date de 2015. Le manque d'effectifs était chiffré à 400 unités en 2017. Le recrutement de 386 personnes supplémentaires vise-t-il à combler cette pénurie de personnel ou seulement à compenser les effets du *Brexit*?

Bien que le cadre opérationnel ait été conçu de façon à compenser les effets du *Brexit*, M. Bertels a appris que l'inquiétude règne parmi les douaniers sur le terrain. Le ministre peut-il apaiser ces préoccupations?

En ce qui concerne les scanners, M. Bertels renvoie à une étude de faisabilité réalisée par la Commission européenne concernant le scanning à 100 % de tous les containers. Ce scanning à 100 % aura-t-il lieu? Il semble que la douane et Infrabel ne s'accordent pas sur le type de scanners à utiliser à Bruxelles-Midi. Le ministre pourrait-il fournir des précisions à cet égard?

deze mensen in het geval de *Brexit* weer wordt uitgesteld of helemaal niet plaatsvindt. Kunnen deze ambtenaren voor andere taken worden ingezet?

Heeft de regering maatregelen genomen om de digitalisering van de douanediensdiensten te versnellen?

De heer Joris Vandenbroucke (sp.a) vraagt of de aanwerving van de extra douaniers duurzaam verworven is ongeacht het *Brexit*-scenario dat zich zal voordoen.

Verder wenst het lid te vernemen of de federale douanediensdiensten hun communicatie naar de bedrijven hebben afgestemd met de regionale exportagentschappen zoals FIT (*Flanders Investment & Trade*) en Vlajo (*Vlaamse Jonge Ondernemingen*). Wordt er hierover actief overleg gepleegd?

Welke impact zal de *Brexit* hebben op het Federaal Voedselagentschap (FAVV). Hoe bereidt het FAVV zich voor op een *Brexit* en wordt daarvoor met de douane samengewerkt?

Tot slot gaat de spreker nog in op de stresstests die de douane op verschillende locaties heeft uitgevoerd. Stresstests in de haven van Zeebrugge hebben aangetoond dat ondanks de genomen maatregelen een *Brexit* aanleiding zal kunnen geven tot vertragingen van 90 minuten. Wat was het resultaat van de stresstests in verband met het personenvervoer in Brussel-Zuid? Welke impact zal een mogelijke *Brexit* hebben op de uurregeling van de Eurostar?

De heer Jan Bertels (sp.a) vraagt hoe de bijkomende aanwervingen zich verhouden tot het personeelsbehoefteplan van de douane dat dateert van 2015. In 2017 bleek dat er 400 personen tekort waren bij de douane. Dienen de 386 bijkomende aanwervingen om dat tekort op te vullen of dienen zij enkel om de gevolgen van een *Brexit* op te vangen?

Alhoewel het operationeel kader is uitgewerkt om een *Brexit* op te vangen heeft de heer Bertels toch geruchten opgevangen dat er onder de douaniers toch heel wat ongerustheid is op het terrein. Kan de minister deze ongerustheid wegnemen?

Wat de scanners betreft verwijst de heer Bertels naar een haalbaarheidsstudie van de Europese Commissie over een 100 % scanning van alle containers. Zal deze 100 % scanning worden gerealiseerd? Blijkbaar is er in Brussel-Zuid onenigheid tussen de douane en Infrabel over het type scanner dat moet worden gebruikt. Kan de minister daar meer toelichting over geven? Hoe is het

Qu'en est-il de la sélection des containers qui doivent être scannés au port d'Anvers et du système d'amendes y afférent?

L'intervenant demande enfin si la décentralisation des contrôles vers les entreprises implique également la réouverture de dépôts douaniers locaux.

III. — RÉPONSES DES ORATEURS

A. Réponses du ministre des Finances

M. Alexander De Croo, vice-premier ministre et ministre des Finances, chargé de la Lutte contre la fraude fiscale et ministre de la Coopération au développement, explique que le numéro EORI (Economic Operator Registration and Identification), un numéro d'identification unique en matière douanière, est attribué automatiquement à chaque entreprise. Il s'agit d'un simple octroi administratif, totalement indépendant de l'attribution du statut d'OEA, qui est assorti de nombreuses conditions.

En ce qui concerne le nouveau projet de loi portant des dispositions diverses, l'avis du Conseil d'État a été demandé, moyennant un délai de 30 jours. Le projet de loi comporte une série de dispositions transitoires concernant les contrats d'assurance, qui garantissent que les entreprises peuvent continuer à investir sans problème au Royaume-Uni, ainsi que plusieurs mesures liées aux accords de coopération conclus avec les universités et les entreprises, aux plus-values dans le cadre des sociétés d'investissement privées et des sociétés immobilières réglementées. Le projet de loi ne contient donc pas de réglementation en matière douanière.

Le ministre précise qu'il est tout à fait favorable à une collaboration optimale entre les services de douane et les services de police sur le terrain.

Il confirme que les services douaniers adopteront une attitude pragmatique à l'égard des entreprises de bonne foi. Une circulaire ministérielle a été rédigée à cette fin pour garantir la sécurité juridique nécessaire aux entreprises.

Le ministre précise que, lors des négociations sur le *Brexit*, une grande unanimité régnait entre les 27 États membres de l'Union européenne. Dans un souci de préservation du marché intérieur, les États membres se sont abstenus d'entretenir des contacts bilatéraux, et toutes les négociations ont été menées par le négociateur désigné pour le *Brexit*, M. Barnier. Le ministre

gesteld met de selectie van de containers die moeten worden gescand in de Antwerpse haven en het daaraan gekoppelde boetesysteem?

Tot slot vraagt de spreker zich af of de decentralisatie van de controles naar de bedrijven ook impliceert dat er terug lokale douanedepots gaan worden heropend.

III. — ANTWOORDEN VAN DE SPREKERS

A. Antwoorden van de minister van Financiën

De heer Alexander De Croo, vice-eersteminister en minister van Financiën, belast met de Bestrijding van de fiscale fraude, en minister van Ontwikkelingssamenwerking, geeft aan dat de toekenning van een EORI-nummer (Economic Operator Registration and Identification), een uniek identificatienummer voor douanematerie, automatisch gebeurt per bedrijf. Het gaat om een loutere administratieve toekenning die totaal los staat van de toekenning van het AEO-statuut dat aan heel wat voorwaarden gebonden is.

In verband met het nieuwe wetsontwerp inzake diverse bepalingen is een advies aan de Raad van State gevraagd met een termijn van 30 dagen. Het wetsontwerp bevat een aantal overgangsbepalingen met betrekking tot verzekeringscontracten die garanderen dat bedrijven probleemloos kunnen blijven investeren in het Verenigd Koninkrijk en een aantal maatregelen in verband met de samenwerkingsovereenkomsten die zijn gesloten met universiteiten en ondernemingen, meerwaarden in het kader van private beleggingsvennootschappen en de gereguleerde vastgoedvennootschappen. Het wetsontwerp bevat dus geen regelingen inzake douanematerie.

De minister verklaart dat hij absoluut voorstander is van een optimale samenwerking tussen de douanediensten en de politiediensten op het terrein.

De minister bevestigt dat de douanediensten een pragmatische houding zullen aannemen ten aanzien van de bedrijven die ter goeder trouw zijn. Daaromtrent is een ministeriële omzendbrief opgesteld die de nodige rechtszekerheid garandeert voor de bedrijven.

De minister benadrukt dat er in de Brexit-onderhandelingen een grote eensgezindheid was tussen de 27 lidstaten van de Europese Unie. Vanuit de bekommernis om de interne markt te behouden, hebben de lidstaten zich onthouden van bilaterale contacten en zijn alle onderhandelingen gevoerd met de aangeduide Brexit-onderhandelaar, de heer Barnier. De minister

salue le professionnalisme avec lequel M. Barnier a mené à bien ces négociations.

Le ministre souligne que la tâche principale de la douane demeure le contrôle des marchandises. Cependant, si le *Brexit* engendre beaucoup de difficultés, il conviendra de faire preuve d'une certaine indulgence à l'égard des entreprises de bonne foi. D'autre part, il conviendra de sanctionner sévèrement les entreprises et les individus fraudeurs. Il appartient à la douane de trouver le juste équilibre à cet égard.

S'agissant de la coopération avec l'AFSCA, le ministre répond qu'elle se déroule très bien. L'AFSCA a également embauché du personnel supplémentaire pour faire face à l'impact du *Brexit*. En raison des compétences spécifiques requises (diplôme de vétérinaire) et de la pénurie observée sur le marché de l'emploi, l'AFSCA peine également à trouver le personnel nécessaire.

B. Réponses de l'Administrateur général des Douanes

M. Kristian Vanderwaeren, Administrateur général des Douanes, répond que les mesures nécessaires ont été prises pour pouvoir organiser, au moment du *Brexit*, une concertation de crise avec les services douaniers des pays voisins (Pays-Bas, Allemagne, France, Irlande) et la Commission européenne.

Le jour du *Brexit*, les systèmes TIC considéreront le Royaume-Uni comme un pays tiers. Le système de transit NSTI restera opérationnel. Le système PLDA sera mis hors ligne la veille du *Brexit* entre 22h et minuit. Les entreprises en ont été informées par l'intermédiaire du forum de concertation national. Afin de faire face à d'éventuels problèmes de TIC au cours des premiers jours suivant le *Brexit*, le helpdesk des services douaniers sera renforcé. Il en ira de même pour le centre de contact, qui traite plutôt les questions d'ordre général.

Dans le port de Zeebrugge, il a été convenu avec les terminaux de ferries que seuls les camions pour lesquels les formalités douanières ont déjà été accomplies auraient accès aux terminaux. Ces accords visent à prévenir la formation d'embouteillages dans les terminaux eux-mêmes. Les camions pour lesquels les formalités douanières n'ont pas encore été accomplies seront déviés par la police. Les tests de résistance ont montré que les terminaux des ferries sont bien préparés, ce qui réduit le risque de longues files d'attente.

M. Vanderwaeren souligne que les calculs effectués par la Douane pour évaluer les effets du *Brexit* reposent

prijst de professionaliteit waarmee de heer Barnier deze onderhandelingen tot een goed einde heeft gebracht.

De minister onderlijnt dat de hoofdtak van de douane blijft bestaan in het controleren van goederen. Echter is het noodzakelijk om bij een *Brexit* die toch heel wat moeilijkheden met zich meebrengt een zekere mildheid aan de dag te leggen ten aanzien van bedrijven die ter goeder trouw zijn. Anderzijds dient er hard te worden opgetreden tegen bedrijven en personen die fraude plegen. Het is aan de douane om hierin een evenwichtige houding aan te nemen.

Wat de samenwerking met de FAVV betreft, antwoordt de minister dat dit zeer goed verloopt. Ook het FAVV heeft bijkomend personeel aangeworven om de impact van de *Brexit* op te vangen. Wegens de specifieke competenties (diploma van veearts) en de krappe arbeidsmarkt heeft ook het FAVV het moeilijk om het vereiste personeel te vinden.

B. Antwoorden van de administrateur-generaal Douane

De heer Kristian Vanderwaeren, administrateur-generaal Douane, antwoordt dat de nodige maatregelen zijn genomen om op het moment van de *Brexit* crisis-overleg te kunnen plegen met de douanediens ten van de buurlanden (Nederland, Duitsland, Frankrijk, Ierland) en de Europese Commissie.

Op de dag van de *Brexit* zullen de ICT-systemen het Verenigd Koninkrijk beschouwen als een derde land. Het transitsysteem NCTS zal operationeel blijven. Het PLDA-systeem zal op de vooravond van de *Brexit* tussen 22u en middernacht offline zijn. De bedrijven werden hiervan op de hoogte gebracht via het nationaal overlegforum. Om mogelijke ICT-problemen op te vangen in de eerste dagen na de *Brexit* zal de helpdesk van de douanediens ten sterker worden bemand. Hetzelfde geldt voor het contactcenter dat meer vragen van algemene aard behandelt.

In de haven van Zeebrugge is afgesproken met de ferryterminals dat enkel vrachtwagens waarvoor de douaneformaliteiten reeds vervuld zijn, toegang krijgen tot de terminals. Deze afspraken moeten voorkomen dat er files ontstaan aan de terminals zelf. Vrachtwagens waarvoor de douaneformaliteiten nog niet zijn vervuld, zullen door de politie worden afgeleid. De stresstests hebben aangetoond dat de ferryterminals goed zijn voorbereid waardoor het risico op lange files eerder klein is.

De heer Vanderwaeren onderlijnt dat de berekeningen die de douane heeft gemaakt om de impact van de *Brexit*

sur des données statistiques. Un monitoring interviendra bien évidemment pour contrôler si les estimations répondent à la situation de fait. Si nécessaire, la Douane procédera aux ajustements qui s'imposent.

En Belgique, 85 % des flux commerciaux sont générés par des entreprises dotées d'un statut OEA. Dans la plupart des cas, le contrôle de ces entreprises par la Douane se limite à un audit des procédures, la Douane ne procédant à des contrôles physiques que dans des cas exceptionnels.

La notion "de bonne foi" qui sera appliquée aux Opérateurs économiques agréés (OEA) figure explicitement dans la législation sur le *Brexit*, mais n'existe pas dans tous les pays. L'orateur souligne que cette notion ne s'appliquera que pour une période transitoire d'un an et sera ensuite évaluée. La mise en œuvre pratique de cette notion fait actuellement l'objet d'une concertation au forum national des entreprises. Quant aux entreprises n'ayant pas le statut OEA, la Douane sera également plus clémente durant la période transitoire dans la mesure où elle n'infligera pas d'amende en cas d'infractions, pour autant qu'il ne soit pas question de fraude.

Pour éviter que les conteneurs sélectionnés pour le contrôle soient tout de même retirés, la Douane a relevé les amendes. Les conteneurs sélectionnés dont on soupçonne qu'ils contiennent de la drogue feront l'objet d'une surveillance renforcée.

En ce qui concerne les 386 agents recrutés pour le *Brexit*, M. Vanderwaeren explique qu'il y a trois types de contrôles. Le premier groupe de contrôles est celui des contrôles de première ligne. Ces contrôles sont effectués avant la libération des marchandises par la douane. Ces contrôles interrompent et perturbent le flux logistique. Il peut s'agir de contrôles physiques, de contrôles de documents ou de scans. Le second groupe de contrôles est celui des contrôles de deuxième ligne. Contrairement aux contrôles de première ligne, ils sont exécutés après la libération des marchandises par la douane. Ils ne perturbent donc pas la chaîne logistique. Il peut s'agir de contrôles de documents a posteriori, de contrôles administratifs et comptables, voire de contrôles system based. Le troisième et dernier groupe de contrôles est celui des audits et des audits de suivi. Ces contrôles sont exécutés pour vérifier si une entreprise répond aux conditions pour obtenir ou conserver une autorisation qui constitue une mesure de facilitation, par exemple le statut AEO. Ces contrôles ne perturbent pas la chaîne logistique. Sur les 386 agents, 200 seront chargés de renforcer le contrôle de première ligne, tandis que 120 seront affectés aux contrôles de deuxième ligne, aux

in te schatten gebaseerd zijn op statische gegevens. Uiteraard zal er een monitoring plaatsvinden om te controleren of de inschattingen beantwoorden aan de feitelijke situatie. Indien nodig zal de douane de nodige bijsturing doen.

85 % van de handelsstromen in België wordt vericht door bedrijven met een AEO-statuuut. In de meeste gevallen beperkt de controle van de douane zich bij deze bedrijven tot een audit van de procedures. Enkel in uitzonderlijke gevallen zal de douane overgaan tot fysieke controles.

De notie "ter goeder trouw" die zal worden toegepast op de *Authorised Economic Operators* (AEO) is expliciet in de *Brexit*-wet opgenomen en bestaat niet in andere landen. De spreker benadrukt dat de notie "ter goeder trouw" maar zal gelden voor een overgangperiode van 1 jaar, waarna een evaluatie zal volgen. De praktische uitvoering van deze notie maakt momenteel het voorwerp uit van overleg op het nationaal forum met het bedrijfsleven. Voor de andere bedrijven die geen AEO-statuuut hebben zal de douane tijdens de overgangperiode ook milder zijn in die zin dat er bij overtredingen geen boetes zullen worden opgelegd zolang er geen sprake is van fraude.

Om te voorkomen dat containers die werden geselecteerd voor controle, toch worden weggenomen, heeft de douane de boetes verhoogd. geselecteerde containers waarvan men vermoedt dat er drugs aanwezig zijn, worden extra bewaakt.

Wat de bijkomende 386 personeelsleden betreft die voor de *Brexit* zijn aangeworven, legt de heer Vanderwaeren uit dat er drie types van controle zijn. De eerste groep aan controles zijn de eerstelijnscontroles. Deze controles worden uitgevoerd vóór dat de goederen zijn vrijgegeven door de douane. De controle onderbreekt en verstoort de logistieke stroom. Dit kunnen fysieke controles, documentaire controles of scans zijn. De tweede groep aan controles zijn de tweedelijnscontroles. Deze controles worden, in tegenstelling met de eerstelijnscontroles, uitgevoerd na dat de goederen zijn vrijgegeven door de douane. De controle verstoort dus niet de logistieke keten. Dit kunnen documentaire controles a posteriori, administratieve en boekhoudkundige controles of zelfs system based controles zijn. De derde en laatste groep aan controles zijn audits en opvolgingsaudits. Deze controles worden uitgevoerd om te verifiëren dat een bedrijf voldoet aan de voorwaarden om een vergunning, die een faciliterende maatregel uitmaakt, te verkrijgen of te behouden, zoals bijvoorbeeld het AEO-statuuut. Deze controles verstoren niet de logistieke keten. Van de 386 personeelsleden zullen er 200 worden ingezet om de eerstelijnscontrole te versterken

audits et aux audits de suivi. Enfin, une quarantaine d'agents seront affectés à la lutte contre la fraude. Les recrutements supplémentaires portent presque exclusivement sur les services opérationnels. Quant aux services centraux, quelques agents supplémentaires seront recrutés pour l'analyse des risques.

Vingt-sept membres du personnel d'autres services du SPF Finances rejoindront la Douane via la mobilité interne, et donneront lieu à des compensations ailleurs. Outre le personnel supplémentaire recruté pour le *Brexit*, l'effectif sera également renforcé dans le cadre du plan définissant les besoins en personnel.

Avant de déterminer le nombre de douaniers supplémentaires nécessaires, les services douaniers belges ont procédé à une analyse comparative avec nos voisins. Il en ressort que 950 douaniers supplémentaires ont été recrutés aux Pays-Bas, 750 en France et 850 en Allemagne. Le grand nombre de douaniers néerlandais s'explique par le fait que ce pays compte de nombreux terminaux de ferry qui sont aujourd'hui devenus une frontière extérieure *de facto*.

Dans le cas d'un *Brexit* dur comme dans le cas d'un *Brexit* doux, le nombre de formalités douanières va considérablement augmenter. Dans les deux scénarios, il faut donc renforcer les moyens humains. Ce n'est que dans l'hypothèse où le Royaume-Uni déciderait de rester tout de même dans l'Union européenne qu'il faudrait examiner comment réaffecter le personnel supplémentaire. L'orateur concède qu'il règne une certaine inquiétude en la matière sur le terrain, mais il souligne que tous les membres du personnel supplémentaires qui ont été recrutés conserveront leur emploi, quelle que soit l'issue du *Brexit*.

L'orateur souligne que le renfort de personnel ne sert qu'à absorber la charge de travail supplémentaire due au *Brexit*. L'objectif n'est pas de multiplier les contrôles. Pour pouvoir améliorer les contrôles et les rendre plus efficaces, la Douane recourra à l'intelligence artificielle qui permettra une meilleure analyse des risques. Actuellement, l'intelligence artificielle est déjà utilisée dans une mesure limitée afin d'établir des profils de risques sur la base des données numériques disponibles. À l'avenir, le but est de coupler les images scannées aux données numériques et à l'Internet. Parallèlement, le SPF Finances a lancé un projet afin d'examiner dans quelle mesure la technologie *blockchain* pouvait être mise en œuvre. La nouvelle technologie doit permettre une meilleure intégration du processus de contrôle dans les flux logistiques sans générer de retard. L'objectif à terme est de contrôler tous les conteneurs dans les ports à l'aide de nez électroniques (*e-nose*) pour détecter les

en 120 personeelsleden voor de tweedelijnscontroles en de audits en opvolgingsaudits. Een overige veertigtal personeelsleden zullen ingezet worden voor de fraudebestrijding. De bijkomende aanwervingen hebben bijna alleen betrekking op de operationele diensten. Voor de centrale diensten werden daarnaast ook een klein aantal extra mensen aangenomen voor de risicoanalyse.

27 personeelsleden zullen via interne mobiliteit van andere diensten van de FOD Financiën overstappen naar de douane en worden ook elders gecompenseerd. Naast het bijkomende personeel dat werd aangeworven voor *Brexit*, zal er ook nog personeel worden aangeworven in het kader van het personeelsbehoefteplan.

Alvorens te bepalen hoeveel douaniers er extra nodig waren, hebben de Belgische douanediens een benchmarkstudie uitgevoerd met onze buurlanden. Daaruit bleek dat er in Nederland 950 extra douaniers werden aangeworven, in Frankrijk 750 en in Duitsland 850. Het hoge aantal bijkomende douaniers in Nederland is te verklaren door het feit dat er veel ferryterminals zijn die nu *de facto* een buitengrens geworden zijn.

Zowel in het geval van een harde of een zachte *Brexit* zal het aantal douaneformaliteiten sterk toenemen. In beide scenario's is dus extra personeel nodig. Enkel in het scenario waarin het Verenigd Koninkrijk toch beslist om in de Europese Unie te blijven, zal worden bekeken waar het bijkomend personeel kan worden ingezet. De spreker geeft toe dat er daarover wat bezorgdheid is op het terrein maar hij benadrukt dat alle personeelsleden die bijkomend zijn aangeworven hun job zullen behouden, welke ook het uiteindelijke *Brexit*-scenario is.

De spreker benadrukt dat het bijkomende personeel enkel dient om de extra werklust van de *Brexit* op te vangen. Het is niet de bedoeling om het aantal controles te verhogen. Om een betere en efficiëntere controles te kunnen uitvoeren zal de douane beroep doen op artificiële intelligente die een betere risicoanalyse zal toelaten. Momenteel wordt al in beperkte mate gebruik gemaakt van artificiële intelligentie om op basis van beschikbare digitale gegevens risicoprofielen op te stellen. In de toekomst is het de bedoeling de scanbeelden te linken aan digitale gegevens en het internet. Daarnaast is er binnen de FOD Financiën een project opgestart om te onderzoeken in welke mate er gebruik kan worden gemaakt van de *blockchain* technologie. De nieuwe technologie moet toelaten dat het controleproces beter wordt geïntegreerd in de logistieke stromen zonder dat er vertraging optreedt. In de toekomst is het de bedoeling dat elektronische detectieuzen (*e-nose*) alle

stupéfiantes (100 % scanning) en recourant à l'intelligence artificielle et que le scanning ait lieu *in situ* dans les terminaux à conteneurs. Cette même technologie pourrait alors être appliquée aux aéroports ultérieurement.

L'orateur fait observer que dans le cadre du *Brexit*, les services douaniers belges ne peuvent entretenir de contact direct avec leurs homologues britanniques. Tous les contacts transitent par les services de la Commission européenne, la DG TAXUD ou les services du négociateur en charge du *Brexit*, M. Barnier.

M. Vanderwaeren souligne que les services douaniers ont approché les PME de manière proactive afin de les sensibiliser aux conséquences du *Brexit*. Toutes les PME ont automatiquement obtenu un numéro EORI. C'est toutefois aux entreprises mêmes qu'il appartient d'activer ce numéro.

En ce qui concerne le système PLDA, l'orateur fait observer que le système a manqué de performance début 2019. Des tests de résistance ont fait apparaître que, dans l'intervalle, les problèmes ont été résolus. Les capacités ont d'abord été testées par l'augmentation artificielle du nombre de déclarations (*capacity testing*). Dans un second temps, des mises à niveau (*upgrades*) ont été effectuées avant d'être testées à leur tour.

Outre le système PLDA, les douanes réalisent des efforts considérables en matière de numérisation. Des partenaires privilégiés développent, avec la participation des autorités douanières, un logiciel qui accroît la transparence des flux logistiques. Des logiciels ont également été mis à jour afin d'informatiser davantage les importations et les exportations (*arrival at exit*, manifestes d'exportation). La vignette 705 a aussi été informatisée. Le flux de travail des services douaniers eux-mêmes a également été informatisé afin d'offrir un maximum de transparence aux entreprises.

En ce qui concerne l'importation et l'exportation d'animaux, les accords nécessaires ont été pris avec l'AFSCA. Les douanes reprendront les tâches de l'AFSCA pour l'importation et l'exportation d'animaux de compagnie.

IV. — RÉPLIQUES

M. Sander Loones (N-VA) propose que la commission visite quelques installations douanières en concertation avec les services douaniers.

containers in de havens controleren op drugs (100 % scanning) op basis van artificiële intelligentie en dat de scanning plaatsvindt in de containerterminals zelf. Dezelfde technologie kan dan later ook worden toegepast in luchthavens.

De spreker wijst erop dat de Belgische douanediens-ten in het kader van Brexit geen rechtstreeks contact mogen hebben met hun Britse collega's. Alle contacten verlopen via de diensten van de Europese Commissie, DG TAXUD of de diensten van Brexit-onderhandelaar Barnier.

De heer Vanderwaeren benadrukt dat de douanediens-ten proactief de kmo's hebben benaderd om hun bewust te maken van de gevolgen van de Brexit. De kmo's hebben allemaal automatisch een EORI-nummer toegekend gekregen. Dat EORI-nummer dient evenwel geactiveerd te worden door het bedrijf zelf.

Met betrekking tot het PLDA-systeem merkt de spreker er op dat er in het begin van 2019 een aantal performantieproblemen zijn geweest. Stresstests hebben uitgewezen dat deze problemen ondertussen zijn opgelost. Daarbij werd eerst de capaciteit getest via het kunstmatig opdrijven van het aantal aangiftes (*capacity testing*). In een tweede fase werden er aanpassingen (*upgrades*) doorgevoerd die dan opnieuw werden getest.

Naast het PLDA-systeem doet de douane heel wat inspanningen inzake digitalisering. Met de input van de douane wordt door bevoorrechte partners software ontwikkeld die de logistieke stromen transparanter maakt. Er zijn ook softwareaanpassingen gedaan om de invoer en uitvoer verder te digitaliseren (*arrival at exit*, uitvoermanifesten). Voorts werd ook het vignet 705 gedigitaliseerd. Ook de workflow van de douanediens-ten zelf werd gedigitaliseerd om zoveel mogelijk transparantie te kunnen bieden aan de bedrijven.

Wat de invoer en de uitvoer van dieren betreft, werden de nodige afspraken gemaakt met het FAVV. De douane zal de taak van het FAVV overnemen met betrekking tot de in- en uitvoer van gezelschapsdieren.

IV. — REPLIEKEN

De heer Sander Loones (N-VA) stelt voor om met de commissie een bezoek te brengen aan enkele douanefaciliteiten in samenspraak met de douanediens-ten.

M. Christian Leysen (Open Vld) demande si les douanes britanniques sont correctement préparées aux conséquences d'un éventuel *Brexit*.

M. Jan Bertels (sp.a) prend acte du fait que les dépôts locaux des douanes ne seront pas rouverts. L'intervenant demande par ailleurs si le plan des besoins en personnel des douanes peut être communiqué aux membres de la commission.

M. Kristian Vanderwaeren, administrateur général des Douanes, indique que ses services n'ont pas eu de contacts directs avec la douane britannique. Pour le Royaume-Uni, l'incidence du *Brexit* sera considérable. A titre personnel, l'orateur doute que la douane britannique y soit totalement préparée.

Le ministre promet de fournir des informations complémentaires à propos du plan des besoins en personnel.

Les rapporteurs,

Christian LEYSEN
Malik BEN ACHOUR

La présidente,

Katrin JADIN

De heer Christian Leysen (Open Vld) vraagt of de Britse douane goed voorbereid is op de gevolgen van een mogelijke *Brexit*.

De heer Jan Bertels (sp.a) neemt akte van het feit dat de lokale douanedeponies niet zullen worden heropend. Daarnaast vraagt het lid of het personeelsbehoefteplan van de douane aan de commissieleden kan worden bezorgd.

De heer Kristian Vanderwaeren, administrateur-generaal Douane, antwoordt dat er geen rechtstreekse contacten zijn geweest tussen zijn diensten en de Britse douane. De impact van de *Brexit* zal voor het Verenigd Koninkrijk enorm zijn. Persoonlijk betwijfelt de spreker of de Britse douane daar volledig is op voorbereid.

De minister belooft bijkomende informatie te verschaffen over het personeelsbehoefteplan.

De rapporteurs,

Christian LEYSEN
Malik BEN ACHOUR

De voorzitter,

Katrin JADIN