

## Fiche A

# Évolutions du fonctionnement des procédures de transit

### Fiche à l'attention des opérateurs

## 1 Champ d'application et définition

### 1.1 Le transit : un régime particulier

En vertu de l'article 210 du CDU, le transit constitue un régime particulier, au même titre que les ex-régimes économiques.

Il en résulte une harmonisation des termes utilisés pour en désigner les acteurs : ainsi, le terme « principal obligé », désignant la personne titulaire de la garantie et responsable de l'opération de transit, est remplacé par le terme « titulaire du régime ».

Le régime de transit conserve, toutefois, des particularités par rapport aux autres régimes particuliers :

- aucune autorisation douanière n'est requise pour recourir à la procédure,
- la tenue d'écritures n'est pas une condition d'utilisation du transit par le titulaire du régime,
- l'apurement du transit n'est pas lié au placement des marchandises sous un nouveau régime douanier ; le régime de transit est apuré lorsque les autorités douanières sont en mesure d'établir, par une comparaison entre les données au bureau de départ et celles disponibles au bureau de destination, qu'il a pris fin correctement.

### 1.2 La déclaration de transit : une déclaration en douane

Conformément à l'article 5, paragraphe 12 du CDU, une déclaration en douane constitue l'acte par lequel une personne manifeste, dans les formes et selon les modalités prescrites, la volonté d'assigner un régime douanier déterminé à une marchandise.

Le transit constituant un régime particulier au sens du même article, paragraphe 16, la déclaration de transit constitue une déclaration en douane.

Dès lors, l'expression « titre de transit » est définitivement abandonnée.

Par conséquent, les dispositions relatives aux déclarations en douane s'appliquent aux déclarations de transit :

- elles sont dématérialisées : la gestion informatisée du transit dans NSTI et NSTI Nouvelle PR représentait déjà la procédure de droit commun dans le Code des Douanes Communautaire (CDC) ; désormais, les procédures simplifiées de transit maintenues dans le CDU sont dématérialisées.
- les modalités de dépôt, acceptation, rectification et invalidation d'une déclaration de transit doivent être conformes aux dispositions des articles 170 à 174 du CDU.

Ces dispositions sont précisément décrites dans l'instruction dédiée aux déclarations en douane.

L'outil NSTI ne permettant pas de déposer une demande de rectification ou d'invalidation, celles-ci devront continuer à être sollicitées par d'autres moyens de communication approuvés par le bureau de douane. Le dépôt et le traitement de ces demandes seront dématérialisés dans Delt@ T.

- S'agissant de la possibilité de déposer une déclaration en douane de transit préalablement à la présentation des marchandises (article 171 du CDU), cette disposition ne sera également mise en œuvre qu'au déploiement de Delt@ T.

- une déclaration de transit peut être déposée en lieu et place d'une déclaration sommaire d'entrée - ENS (article 130 du CDU) ou de sortie - EXS (article 263 du CDU), si elle comporte les éléments requis.

Cette simplification permettant d'assurer la transmission d'un seul jeu de données à deux fins (sûreté-sécurité et transit) est d'ores et déjà offerte dans l'application NSTI. Demain, avec Delt@ T ce dispositif sera amélioré du fait de la possibilité de coupler le dépôt d'une déclaration de transit anticipée avec les formalités liées à l'ENS, lorsque la France est, à la fois, point d'entrée des marchandises dans l'Union européenne et le lieu du bureau de départ transit.

### 1.3 Evolution du champ d'application du transit interne de l'Union

La nature des procédures de transit reste inchangée :

- il peut être **externe** pour les marchandises tierces, appelées désormais non Union, et les marchandises de l'Union exportées vers ou *via* un État partie à la Convention de transit commun et sujettes à l'octroi de restitutions dans le cadre de la politique agricole commune (PAC), ou provenant de stocks d'intervention, ou pouvant bénéficier d'un remboursement ou d'une remise des droits à l'importation,
- ou **interne** (pour les marchandises communautaires, désormais nommées de l'Union).

Le champ d'application du transit demeure également identique, à l'exception du transit interne de l'Union (T2F) qui vise les échanges de marchandises entre deux zones du territoire douanier de l'Union à fiscalité différente (ex : Jersey / France métropolitaine ; La Réunion / Belgique). Les parties du territoire douanier de l'Union n'étant pas parties du territoire fiscal de l'Union sont **désormais nommées territoires fiscaux spéciaux**. En France, il s'agit des départements d'outre-mer.

En vertu de l'article 188 du règlement délégué, lorsque des marchandises de l'Union sont acheminées d'un territoire fiscal spécial vers une autre partie du territoire douanier qui n'est pas un territoire fiscal :

- si les marchandises sont expédiées à destination de l'État membre par lequel elles entrent : le recours au transit communautaire interne est **facultatif**. Cela consacre la simplification déjà mise en place en franco-français dans les échanges entre la métropole et les DOM (déclaration d'expédition CO valant preuve du statut communautaire T2LF et vérification à destination dans l'Aubette), et l'étend à l'ensemble de l'acheminement au sein d'un même État membre.

Ex : circulation de marchandises communautaires entre La Réunion et Toulouse (destinataire final), *via* Le Havre : le transit est facultatif de bout en bout. Possibilité d'utiliser un T2LF pour justifier du statut communautaire des biens au Havre, puis à Toulouse.

- si les marchandises sont destinées à un autre État membre que celui par lequel elles entrent : **alors le dépôt d'une déclaration T2F est obligatoire** pour couvrir l'acheminement entre le point d'entrée sur le territoire douanier de l'Union et l'État membre de destination, sauf si emprunt du vecteur maritime.

Ex : marchandises expédiées par navire de Guadeloupe vers Le Havre, avec acheminement ultérieur par route vers le destinataire situé en Allemagne.

À la présentation en douane des marchandises au Havre, l'opérateur peut justifier du statut communautaire des marchandises en présentant un T2LF. Une déclaration de transit T2F doit être

ensuite déposée obligatoirement entre Le Havre et l'Allemagne.

L'opérateur a cependant toujours la possibilité de déposer une déclaration de transit T2F de bout en bout à condition que les marchandises circulent sans être divisées au cours du trajet.

## 2 Évolutions du fonctionnement du régime

Les nouveautés du CDU implique des évolutions relatives au fonctionnement du régime, au départ, en cours de route, au passage et à destination.

### 2.1 Au départ

En sus de la notion de moyen de transport unique, le CDU reconnaît le conteneur et le colis comme des unités de chargement. Ainsi, un (ou plusieurs) conteneur(s) ou colis peuvent être couverts par une même déclaration de transit s'ils sont acheminés ensemble sur un moyen de transport unique.

Au sens de l'article 296 du règlement d'exécution, une seule déclaration de transit est nécessaire pour couvrir un transport conteneurisé quel que soit le nombre de moyens de transport actifs utilisés (routier, fluvial, etc.), si les articles repris dans la déclaration ne font pas l'objet d'un « éclatement » en cours de transport. Ce schéma est également applicable aux transports conteneurisés incluant des chargements / déchargements intermédiaires n'affectant pas les marchandises placées sous transit.

Cette disposition permet de promouvoir le transport multimodal en réduisant les formalités douanières, tout en assurant pour les services douaniers et les entreprises une traçabilité de la chaîne logistique de bout en bout.

Ex : Marchandises tierces conteneurisées présentées au Havre devant être acheminées à un destinataire situé à Rouen et circulant par barge, puis par camion, pour assurer les derniers kilomètres du terminal fluvial aux locaux de la société importatrice.

Une seule déclaration de transit est requise pour couvrir la circulation des conteneurs du Havre vers Orléans s'ils circulent ensemble sur la même barge, puis sur le même véhicule routier.

### 2.2 En cours de route et au passage

- Le document d'accompagnement

A terme, le document d'accompagnement transit, qui jusqu'ici accompagnait obligatoirement les marchandises, ne devra plus être systématiquement présenté à première réquisition des autorités douanières en cours de route.

Le transporteur pourra présenter le numéro MRN de la déclaration de transit sous la forme suivante :

- un code-barres,
- un document d'accompagnement ou un document d'accompagnement transit avec les données sûreté-sécurité (papier ou numérique),
- tout autre moyen que la douane compétente autoriserait.

Pendant la période de transition informatique (jusqu'à la mise à niveau du NCTS – prévue en **2019**), la présentation **papier** du **document d'accompagnement ou du document d'accompagnement avec les données sûreté-sécurité** demeure obligatoire à première réquisition des services douaniers.

- Gestion des incidents en cours de route

En cas d'incident en cours de transport, de nouvelles modalités sont applicables à compter du 1<sup>er</sup> mai 2016. En effet, en cas de **transfert de marchandises d'un moyen de transport non scellé vers un autre (transbordement)** ou de modification d'un des éléments constituant le moyen de transport unique (**changement du tracteur** sans modification de la remorque / semi-remorque), le transporteur ne sera pas tenu de présenter le document d'accompagnement et les marchandises, si les autorités douanières considèrent avoir suffisamment d'informations sur l'incident.

Ainsi, s'agissant du transbordement, le transporteur ou le titulaire du régime devra informer (par courriel ou téléphone) les autorités douanières compétentes avant le déchargement du moyen de transport non scellé : si ces dernières acceptent le transbordement sans y assister, le transporteur devra rendre compte de ces incidents dans NSTI lors des formalités au passage ou à destination. Il demeure cependant loisible aux autorités douanières d'exiger la présentation du document d'accompagnement pour annotation et visa de la case « Autres incidents en cours de transport ». La même procédure est applicable au changement de tracteur. Il est donc conseillé aux opérateurs de disposer du document d'accompagnement au cours du transport pendant la durée de la période de transition.

Pour l'ensemble des autres incidents décrits à l'article 305 du règlement d'exécution (bris de scellés, non-respect de l'itinéraire prescrit, péril imminent sur un moyen de transport scellé, etc.), le transporteur doit présenter sans retard les marchandises et le document d'accompagnement aux autorités douanières pour annotation.

L'annotation du document d'accompagnement demeure obligatoire pour ces autres incidents jusqu'à la fin de la période de transition informatique qui permettra l'intégration directement dans NSTI-Delt@ T des incidents en cours de route par les autorités douanières.

### 2.3 A destination et en procédure de recherche

Peu de changements interviennent s'agissant des formalités à destination.

Toutefois, en vertu de l'article 312 du règlement d'exécution, un nouveau type de document peut valoir preuve alternative s'il est reconnu satisfaisant par les autorités douanières du bureau de départ : **un document ou une écriture douanière**, certifié par l'autorité douanière d'un État membre, qui établit que les marchandises ont **quitté physiquement le territoire douanier de l'Union**.

Ainsi, un document de transport ou un document commercial (bill of lading, manifeste aérien ou LTA de groupage – MAWB, ordre de transport, etc.) identifiant les marchandises en cause pourra être désormais reconnu comme une preuve alternative, s'il permet d'attester de la sortie effective du territoire douanier de l'Union.

De même, un document établi dans un pays tiers établissant que les marchandises sont considérées comme étant en libre pratique dans ledit pays ne doit plus nécessairement être visé par les autorités douanières de ce pays, mais peut être également « autrement certifié » : il en ressort qu'une impression écran du système douanier du pays tiers peut être considérée comme une preuve alternative satisfaisante, à condition qu'elle atteste de la mise en libre pratique des marchandises, qu'elle identifie de manière précise les marchandises reprises sur la déclaration de transit, et qu'il n'y ait aucun doute quant à son authenticité.

Enfin, de nouveaux délais, notamment la demande d'informations auprès du principal obligé (passage de 28 à 35 jours) seront mis en place dans le cadre de la procédure de recherche à l'issue de la période de transition informatique (donc pas avant 2019).