

La facilitation du commerce et les bénéfices d'un poste frontalier à arrêt unique



Deux jours de débats fructueux ont été organisés par l'Office Burundais des Recettes à l'intention des opérateurs économiques importateurs des marchandises, et des partenaires dans la facilitation du commerce à l'instar de Trade Mark East Africa, le groupe SGS, la Police Nationale et le Bureau Burundais de Normalisation étaient conviés.

L'atelier s'est déroulé en dates du 10-11 mars 2011 à Bujumbura et a été animée par des experts sur des sujets suivants : **le concept ASSET ; la présentation sur la facilitation des transactions bancaires ; le marquage et l'entreposage des produits pétroliers ; le traçage électronique des cargos ainsi que le thème sur la gestion des ponts bascules.** Les participants ont également été informés **sur les bénéfices et les innovations d'un poste douanier à arrêt unique** et les réformes en cours dans le domaine de l'informatisation de toute l'administration fiscale dans l'intérêt du contribuable. En effet, celui-ci pourra contrôler ses marchandises en transit à partir de son ordinateur et pourra même faire des déclarations via l'Internet dans les réseaux que l'OBR est en train de mettre en place.

Pour des produits pétroliers sans falsification

Le secteur pétrolier est un des secteurs clé dans le développement du pays, d'où l'intérêt justifié de l'Administration fiscale à opérer des changements profonds allant dans le sens de la modernisation des infrastructures de transit pour la facilitation du commerce dans ce secteur.

Au cours des échanges, l'assistance a constaté que des manœuvres frauduleuses caractérisent la commercialisation des produits pétroliers importés au Burundi. Un des indicateurs qui montre la fraude dans ce domaine est le suivant : comparativement au Rwanda, le parc automobile Burundais est plus important mais les chiffres du carburant importé restent en dessous de ceux du Rwanda au parc automobile réduit (seulement 80 millions de litres du carburant/an pour le Burundi). En plus de l'évasion fiscale, l'on mentionne également la falsification de la qualité des produits avec la pratique de mélanger les produits pétroliers avec du kérosène. Pour y remédier, il est proposé le système de

marquage en vue d'assurer la détection des constituants illicites dans le produit pétrolier livré. Les innovations en vue atteindront aussi la question de l'entreposage afin d'éviter la contamination des produits pétroliers en attente d'être servis au consommateur. Disposant des modules de monitoring qui montrent l'état du carburant dans les fosses citernes, l'inspection devra arriver jusque dans les stations d'essence pour vérifier la certification de livraison et les données seront archivées par un système informatisé. Toute irrégularité constatée fera partie du rapport transmis à l'OBR. Font partie du rapport : des volumes reçus par jour et par citerne, des tableaux de calibrage des citernes de stockage, des ajustements possibles de ces tableaux, etc. Ces rapports peuvent être comparatifs pour un même citerne d'entreposage sur une durée déterminée et selon chaque type de produit pétrolier.

Dans la région, la falsification et l'évasion fiscale des produits pétroliers font perdre aux Gouvernements et aux entreprises privées environ 100 milliards de dollars par an. Les économies pétrolières des pays de la CEA ont déjà mis en place un système de contrôle de qualité des produits pétroliers au niveau des frontières communes. Le Burundi veut emboîter le pas de la CEA.

Solutions de traçage électronique des cargos

Les services des Douanes ont souvent un problème de contrôle pour assurer le suivi des cargos sur les routes officielles dans la chaîne d'approvisionnement. Le système de traçage électronique vient y remédier du fait qu'il permet la localisation et le monitoring du cargo , de la source à la destination. Avec l'appui du logiciel RADDEX, l'OBR et l'importateur auront désormais la possibilité de contrôler le cargo en transit par l'échange des informations. Avec ce système, les chauffeurs ne pourront plus mentir en prétextant leurs retards par des pseudos pannes alors qu'ils ont fait un détour quelque part dans la nature. Cela évitera de rallonger la durée du trajet sans nécessité de l'escorte et même un importateur pourra contrôler la vitesse de roulage de son cargo. Les importateurs doivent fournir le matériel informatique notamment les tampons électroniques pour l'enregistrement du cargo dans le système électronique.

L'OBR s'investit pour le partage rapide d'informations au profit du contribuable

L'informatisation des postes frontaliers permettra la vérification de la conformité des cargos et surtout le partage des informations entre le siège de l'OBR et le poste frontalier et vice-versa d'une part et entre divers postes d'autre part. Cela permettra aussi la connectivité entre les agences régionales. C'est un système qui permet de savoir d'avance quel camion est en train d'arriver et son contenu. Aussi, entre deux bureaux transfrontaliers (par exemple les bureaux de douane tanzanienne et ceux du burundi), il y aura interconnexion directe pour le partage des informations. Avec cette modernisation, l'importateur pourra envoyer ses

attestations par e-mail et arriver au poste frontalier juste pour des vérifications physiques rapides pour la conformité. Aujourd'hui, tout commerçant désirant importer ses marchandises à partir d'un poste douanier remplit un formulaire par le logiciel SYDONIA et automatiquement, son formulaire est enregistré sous forma T-one. C'est une déclaration sommaire qui, si elle est validée par le vérificateur à la frontière, est enregistrée automatiquement aux bureaux du siège du Commissariat aux Douanes.

Vers un poste douanier à arrêt unique

Le poste frontalier de KOBERO à Muyinga est celui qui est prévu pour être érigé en poste frontalier à arrêt unique. En effet, sur ce poste passent plus de 90% des marchandises entrant au Burundi

Le poste frontalier à arrêt unique présente bien des avantages :

- Coût réduit pour les transactions
- Commerce international simplifié
- Renforcement des agences des postes douaniers
- Transparence de gestion et de redevabilité

La mise en place de ce poste est motivée par les acquis des pays de la région qui l'ont installé surtout la réduction sensible du temps requis pour les importations des marchandises, sachant que le coût de transport par jour est estimé à 1000 dollars. Voici ci-dessous les exemples des changements apportés par un tel poste frontalier :

- Mombasa – Kampala: 7 jours au lieu de 21 jours dans le passé
- Mombasa – Kigali: 9 jours au lieu de 40 jours
- Mombasa – Kisangani (Est de la RDC): 14-20 jours

Le poste frontalier à arrêt unique en vigueur dans la CEA entre dans la ligne du Traité de l'Union douanière auquel le Burundi a souscrit et constitue une fenêtre unique pour toutes les transactions transfrontalières. En effet, toutes les données sont automatiquement enregistrées dans les interfaces connectées entre deux postes limitrophes (Kobero/Kabanga). Aussi, un cargo est signalé d'avance et la vérification de sa conformité facilitée. La corruption est ainsi réduite.

Perspectives d'installation des ponts bascules

Une des infrastructures que comportera le poste frontalier sera un pont bascule pour le mesurage du tonnage des camions qui entrent dans notre pays. Les ponts bascules sont d'une importance capitale dans la protection des infrastructures routières. En effet, des dommages causés par des camions lourdement chargés sur les routes font dépenser énormément pour les Gouvernements. La réparation d'un Km abîmé coûte autour de 20 millions de francs burundais. Des routes construites pour durer 10 ans ne durent à peine que la moitié du temps à cause des camions au tonnage excédent qui y passent.. Le pont bascule est une solution pour contrôler le tonnage des camions et prendre des mesures de réduction des dommages.

Quelques interrogations

Certaines interrogations subsistent pour les importateurs présents lors de ces débats , c'est entre autres questions, celle de la responsabilité en cas de disparition des marchandises en territoire étranger ou la question relative aux procédures de transfert d'argent avant la réquisition de la marchandise par l'importateur. Pour la première question, le représentant de la Tanzania Revenue Authority (TRA) a déclaré qu'une étude est en cours pour les modalités de réclamation en cas de pertes et la Trade Mark East Africa (TMEA), Agence qui s'est donné le but d'aider dans la facilitation du commerce dans la Communauté Est-Africaine, se penche sur la question des évaluations physiques en cas d'accident survenu lors du transit des marchandises. Les participants ont aussi émis leurs inquiétudes sur le coût que ces réformes engendreront et surtout la question de savoir à qui incomberont ces coûts additionnels ? C'est même une information préalable que les importateurs exigent avant de souscrire à ce système informatisé. Là-dessus, le Commissaire Général de l'OBR promet un échange permanent avec tous les partenaires afin d'opérer ces évolutions avec des coûts optimisés. Pour lui, plus le niveau de conformité et de rapidité augmente, plus les coûts liés à la satisfaction des obligations fiscales diminuent.

Avec ces réformes, la gestion du risque sera améliorée, la collecte des recettes sera en performance, le commerce facilité, la transparence et la prédictibilité des procédures commerciales instaurées. En plus, les ressources humaines et financières de l'Administration fiscale seront efficaces tandis que le gain en productivité et en compétitivité sera accru.



Plusieurs partenaires sont impliqués dans la réussite de ces projets : l'OBR, la TMEA, les associations des transporteurs, les agences gouvernementales, l'Administration pétrolière, les Autorités portuaires, la Police, les Agences en douanes, les importateurs du carburant, etc. Néanmoins, un protocole d'entente doit avoir lieu entre nos Gouvernements et nos administrations fiscales.