

COMMERCE EXTÉRIEUR

Les licences d'importation désormais en vigueur

Les licences d'importation et d'exportation sont effectives dorénavant. Adoptée par les deux Chambres du Parlement, la loi 15-15 du 15 juillet 2015 modifiant et complétant l'ordonnance 03-04 du 19 juillet 2003 relative aux règles générales applicables aux opérations d'importation et d'exportation de marchandises vient d'être en effet publiée au Journal officiel n°41.

Chérif Bennaceur - Alger (Le Soir) - Nonobstant le principe de liberté de commerce extérieur, la nouvelle législation institue les licences d'importation ou d'exportation de produits. Ainsi, «des mesures de restrictions quantitatives et/ou qualitatives et/ou des mesures de contrôle des produits à l'importation ou à l'exportation peuvent être appliquées dans les conditions prévues par la législation et la réglementation en vigueur», stipule l'article 3. Soit des licences d'importation ou d'exportation peuvent être instituées «pour administrer toute mesure prise en vertu des dispositions de la présente loi ou des accords internationaux auxquels l'Algérie est partie».

Finalité des mesures de restriction

Ces mesures de restriction peuvent être mises en œuvre notamment, aux fins de conserver les ressources naturelles épuisables conjointement avec l'application de ces restrictions à la production ou à la consommation mais aussi d'assurer à l'industrie nationale de transformation les quantités essentielles de matières premières produites sur le marché national et ce, en conformité avec les principes prévus par les accords internationaux auxquels l'Algérie est partie. Il s'agit aussi de mettre en œuvre des mesures essentielles à l'acquisition ou la répartition

de produits en prévision d'une pénurie, de sauvegarder les équilibres financiers extérieurs et l'équilibre du marché. Cela étant, il est entendu par «formalités de licences d'importation ou d'exportation» toute prescription administrative exigeant comme condition préalable, la présentation des documents pour le dédouanement des marchandises outre ceux requis aux fins douanières.

En outre, les règles relatives aux procédures de licences d'importation ou d'exportation «doivent être neutres dans leur application et administrées de manière juste et équitable». Notons que les dossiers exigés pour les demandes de licences, et le cas échéant de renouvellement doivent se limiter aux documents nécessaires au bon fonctionnement du régime de licences. Ce faisant, les produits importés ou exportés sous licences ne sont pas refusés en raison d'écarts mineurs en valeur, en quantité ou en poids par rapport aux chiffres indiqués sur la licence, par suite de différences résultant du transport ou du chargement des marchandises non emballées, ou d'autres différences mineures compatibles avec la pratique commerciale normale.

Deux types de licences

Par ailleurs, la loi prévoit que les licences d'importation ou d'exportation sont automatiques ou non auto-



Objectif, une meilleure gestion du commerce extérieur.

Photo : Samir Sid

matiques. Par licences automatiques d'importation ou d'exportation, l'on entend les licences qui sont accordées dans tous les cas suite à la présentation d'une demande et qui ne sont pas administrées de façon à exercer des effets de restriction sur les importations ou les exportations (Art 6. Septies).

Ouvertes à toute personne physique ou morale qui remplit les conditions légales et réglementaires exigées, ces licences sont accordées dans une durée de dix jours maximum et peuvent être maintenues aussi longtemps qu'existent les circonstances qui ont motivé leur mise en œuvre. Quant aux licences non automatiques, des licences qui ne répondent pas à la définition de l'article 6. Septies, la loi indique qu'elles ne doivent pas exercer, sur le commerce d'importation ou d'exportation, des effets de restriction ou de distorsion s'ajoutant à ceux causés par l'introduction de la restriction. Les

procédures de licences non automatiques «correspondent, quant à leur champ d'application et à leur durée, à la mesure qu'elles servent à mettre en œuvre et elles n'imposent pas une charge administrative plus lourde que ce qui est absolument nécessaire pour administrer la mesure». Cela étant, tout opérateur économique (personne physique ou morale), remplissant les conditions, a le droit de demander des licences et de voir sa demande prise en considération dans des conditions d'égalité.

En outre, la licence non automatique est accordée pour une durée de trente jours pouvant être prolongée pour une autre durée de 30 jours, à charge cependant de motiver et communiquer les raisons en cas de refus.

La durée de validité des licences non automatiques doit être raisonnable selon le texte qui considère qu'elle ne doit pas empêcher les importations de provenance lointaine, que dans les cas spéciaux où les

importations sont nécessaires pour faire face à des besoins à court terme imprévus».

Dans le cas de contingents à l'importation

D'autre part, l'administration de contingents à l'importation et à l'exportation par des licences non automatiques est conditionnée par la publication de «tous les renseignements pertinents y compris le volume total et/ou la valeur totale des contingents à appliquer, leurs répartitions par pays s'il y a lieu, leurs dates d'ouverture et de clôture et toute modification y afférente», de façon à permettre aux opérateurs économiques d'en prendre connaissance. Cependant, lorsque des licences sont délivrées, il est tenu compte de celles correspondant à une quantité de produit qui présente un intérêt économique. Lors de la répartition des licences, les importations antérieures effectuées par le requérant sont prises en considération, et dans le cas où les licences n'ont pas été utilisées intégralement, l'administration qui les délivre examine le cas selon les motifs présentés en tenant compte lors d'une nouvelle répartition. Comme les détenteurs de licences ont le libre choix des sources d'importation, dans le cas de contingents administrés par des licences non réparties entre les pays fournisseurs. Dans le cas de contingents répartis entre pays fournisseurs, le nom du ou des pays doit être indiqué clairement dans la licence délivrée. Relevons, ce faisant, que les textes d'application actuels régissant les régimes de licences demeurent en vigueur jusqu'à leur remplacement par les nouveaux textes d'application relatifs à la présente loi.

C. B.

CAHIER DES CHARGES RÉGISSANT LES CONCESSIONNAIRES AUTOMOBILES

Les véhicules commandés par des organismes publics libérés

Les véhicules neufs commandés, notamment par des organismes publics avant le 15 avril 2015, sont exclus du champ d'application du cahier des charges du 23 mars 2015 régissant l'activité des concessionnaires automobiles, et peuvent être, par conséquent, livrés à la clientèle.

C'est ce que précise un arrêté interministériel (industrie et mines, finances et commerce), daté du 23 juillet 2015 publié dans le *Journal officiel* n°41 du 29 juillet et paru jeudi dernier.

Selon cet arrêté interministériel qui fixe les modalités d'application du décret exécutif du 8 février 2015, les véhicules automobiles neufs dont les opérations d'importation ont fait l'objet d'une expédition directe à destination du territoire national, avant le 15 avril 2015, document de transport faisant foi, «ne sont pas concernés» par les dispositions du cahier des charges.

En rappelant que ledit cahier des charges fixe des contraintes pour les concessionnaires automobiles, essentiellement en matière de respect des normes de sécurité.

A charge, cependant, que ces véhicules soient introduits sur le territoire national au plus tard six mois après le 23 mars 2015. De même que les véhicules neufs importés dans le cadre de la réalisation de marchés publics attribués avant le 15

avril 2015 ne sont pas concernés, sur la base de l'attestation d'attribution provisoire de la commission de marchés publics compétente.

L'arrêté exclut aussi les véhicules spécifiques affectés aux services de l'Etat, des collectivités locales, des établissements publics à caractère administratif et aux institutions et organismes publics financés totalement sur le budget de l'Etat.

Notons, toutefois, que la domiciliation bancaire dépend de la présentation par le concessionnaire comprenant notamment les documents liés à la conformité des types de véhicules à importer, des documents précisés par instruction du ministre des Mines.

Recadrant encore l'activité des concessionnaires de véhicules neufs, cet arrêté interministériel per-

met, ce faisant, de clarifier un tant soit peu la situation. Ainsi, il contribue à débloquent l'entrée sur le territoire national de certaines catégories de véhicules commandés avant la mi-avril 2015, notamment ceux commandés par des institutions publiques ou par quelques opérateurs.

Toutefois, la situation de blocage perdure encore pour d'autres catégo-

ries de véhicules dont le volume est plus important que celui de la commande publique. Et cela malgré la propension du ministre de l'Industrie et des Mines à vouloir minimiser l'ampleur de la situation de blocage.

En outre, le mode de règlement des importations (par remise documentaire ou crédit documentaire) n'est pas également clarifié.

C. B.

LUTTE CONTRE LA FRAUDE

Les douanes s'informeront mieux sur les importateurs

Les douanes disposeront désormais d'une information fiable sur les importateurs, dans le cadre de la lutte contre les manœuvres frauduleuses et l'amélioration de la traçabilité des opérations commerciales.

La Direction générale des douanes et l'Association des agents maritimes algériens (Apama) ont signé jeudi dernier un protocole d'accord pour l'échange d'informations dans le cadre de la lutte contre la fraude dans les importations.

A travers cet échange d'informations entre les deux parties, les services douaniers pourront connaître, en temps réel, toutes les informations détaillées sur les importateurs, qui sont contenues dans le document appelé déclaration du manifeste établie par les consignataires. Certes, le dédouanement des marchandises comprend deux déclarations, la déclaration du manifeste qui est validée par le consignataire avant l'expédition de la marchandise et concerne toutes les marchandises transportées par cet intervenant, ainsi que la déclaration en détail qui est effectuée pour chaque

cargaison importée par l'opérateur après l'arrivée de la marchandise. Mandaté par l'armateur (propriétaire, exploitant ou affrèteur d'un navire) pour effectuer la déclaration du manifeste, le consignataire est la personne chargée de la réception de la marchandise et de son acheminement jusqu'à sa livraison aux destinataires. Or, la douane, comme l'arguera le directeur général des douanes, Kaddour Bentahar, cité par l'agence nationale de presse, «ne peut s'assurer» de l'identité fiscale de l'importateur qu'après validation de la déclaration en détail. Ce qui laisse un laps de temps assez long, avant la validation de la déclaration finale, permettant, ainsi, aux importateurs véreux d'en tirer profit, considère le DGD.

Afin de remédier à cette situation, les consignataires sont tenus, en vertu de cet accord, d'intégrer le numéro d'identification fiscale (NIF) dans la déclaration du manifeste. Lors de l'établissement de ce document, les consignataires-transporteurs doivent, dorénavant, insérer le NIF de chaque importateur dans le Système d'information et de gestion automatisée des douanes (Sigad) pour transmettre aux services douaniers toutes les informations sur l'identité fiscale des importateurs,

et ce, avant même l'arrivée des marchandises au niveau des enceintes portuaires du pays.

«L'objectif escompté par ce dispositif est de rationaliser les contrôles douaniers en les orientant vers les opérations suspectes et situer la responsabilité de chaque intervenant dans la chaîne du commerce extérieur notamment en cas de fraude», indiquera le DG des douanes.

Cet échange d'informations se justifie, selon Kaddour Bentahar, par le besoin de mettre fin aux manœuvres frauduleuses consistant en l'importation et l'abandon des marchandises dans les enceintes portuaires, provoquant de gros préjudices financiers à l'économie nationale.

Cet état de fait a été aggravé par le problème lié à l'identification des propriétaires réels des marchandises lors des opérations d'importation, observe-t-il. Le DGD sollicitera ainsi le concours de tous les intervenants dans la chaîne maritime, notamment les consignataires des cargaisons, pour la mise en œuvre de cette mesure et au regard de «son impact positif sur l'amélioration de la traçabilité des opérations du commerce extérieur».

C. B.