



TRADE FACILITATION ANTWERPEN

VERSLAG

04.03.2019

VOORZITTER	Robert Robbrecht (AAD&A – Regionale Directeur) Jan Van Wesemael (Alfaport – Voka)
NOTULIST	Jan Van Wesemael (Alfaport Voka) Ilse Eelen (AAD&A)
AANWEZIG	Erik Van Poucke (AAD&A – Afdeling Controle 1 ^{ste} lijn I) Ilse Eelen (AAD&A – Dienst Regionale Directeur - Organisatie & Ondersteuning) Simonne Van Aperen (AAD&A – Afdeling Aangiftebeheer - TAO) Bart Keersmaeckers (ASV – CMA-CGM) Hilde Bruggeman (ASV/NAVES) Jan Maes (ASV – Grimaldi) Jan Van Wesemael (Alfaport – Voka) Jef Hermans (VEA – Portmade) Kim Van De Perre (ASV/NAVES) Nancy Smout (KVGB – Katoen Natie) Paul Hermans (Agoria – Atlas Copco) Roel Huys (KVGB – Tabaknatie) Tony Vanderheijden (ABAS – PSA Antwerp) Luc Sambre (Group Sambre) Tineke Van de Voorde (Havenbedrijf Antwerpen) Peter Verlinden (VEA – Remant) Elke De Jonghe (Essenscia - Vopak) Jef D'Hollander (UNIZO – EY) Stef Debeuf (AAD&A – Afdeling Marketing) Dorothy Cardoen (AAD&A – Afdeling Controle 1 ^{ste} lijn II) Gino Roelandt (ASV – Hapag Lloyd) Sophany Ramaen (AAD&A – Secretariaat Nationaal Forum)
VERONTSCHULDIGD	Sabine De Schryver (AAD&A – Afdeling Controle 2 ^{de} lijn) Robert Robbrecht (AAD&A – Regionale Directeur) Frederic Keymeulen (TLV) Isabelle De Maegt (Febetra) Jessy Van Aert (Essenscia – Evonik) Marc Wouters (Belgische Petroleumfederatie – Total) Olivier Schoenmaeckers (VEA/CEB) Caroline Gubbi (VEA/CEB) Peter Tilleman (AWDC) An Moons (ABAS- DP World)

Agendapunt 1: Verslag vorige vergadering (d.d. 18.12.2018) en opvolgingstabel

- **PROCEDURE FRUIT**

Nog "to do".

- **AANKOMST GOEDEREN VERVALLEN T DOC**

Geen verder nieuws over CODECO transit. Arrival at exit en CCRM hebben momenteel nog steeds prioriteit alsook alle aanpassingen in het kader van Brexit.

- **NOTA VEREENVOUDIGDE AANGIFTE**

Dit punt wordt verder opgevolgd binnen de nationale WG Binnenbrengen. Er is nog een wijziging nodig in PLDA maar Brexit heeft nu absolute prioriteit.

- **NOTA BULK**

Cfr vereenvoudigde aangifte

- **GASMEET FAVV-AAD&A HARMONISEREN**

Dient eerst intern bekeken te worden door private sector. Wellicht is het beter om dit punt mee te nemen in het kader van de herziening van het controleproces.

NIEUWE ACTIEPUNTEN	VERANTWOORDELIJKE	EINDDATUM
E-mail aan de convenors van de WG controleprocessen sturen met de vraag om een aantal punten te agenderen (waaronder de gasmeeting alsook bespreking van SLA's (termijnen binnen dewelke controles dienen afgehandeld te worden)	J. Van Wesemael	30.03.2019

- **NOODPROCEDURE CCRM**

Nog "to do" in het kader van de meetings CCRM.

Op 12/02 heeft er een opvolgingsvergadering CCRM plaatsgevonden. Er werden een aantal updates uitgevoerd van PLDA en CCRM. De testresultaten gaan de goede kant op maar er worden wel grote verschillen tussen scheepsagenten waargenomen alsook stellen zich nog een paar technische issues. Nxtport bekijkt dit verder met de AAD&A. Een eventuele opstart wordt eerder tegen de zomer verwacht.

Hiermee gerelateerd een stavaza m.b.t. **VISIGIP**. De samenwerkingsovereenkomsten voor de uitwisseling van gegevens met Nxtport zijn ondertekend. De berichten van AAD&A vloeien al naar Nxtport. Port@pp is nu bezig met de ontwikkeling. Er moeten door de terminals nog bijkomende dataelementen aangeleverd worden.

- **AFLEIDEN NAAR ANDERE INSPECTIEPOSTEN**

Nog "to do"

- **MODERNISERING BETALINGSFACILITEITEN**

Alfaport Voka zal de AAD&A herinneren aan het oprichten van een samengestelde werkgroep voor het bekijken van de modernisering van de betalingsfaciliteiten.

Stavaza: Het punt werd kort besproken tijdens de stuurgroep van 07/02 en wordt opnieuw besproken tijdens de Stuurgroep van 14/03. AAD&A heeft aan het Enig kantoor opdracht gegeven om in eerste instantie na te gaan in hoeverre het gebruik van een Benelux 3 kan worden gedigitaliseerd. Alfaport Voka stelt voor om een gemengde WG een eerste maal te laten samenkomen om een aantal vereenvoudigingen te bespreken. Het punt wordt ook geagendeerd voor de Stuurgroep van 14/03

Verder licht mev. Cardoen (AAD&A) het correct gebruik van de documenten 614 en 611 toe. In principe is het niet toegestaan om bij gebruik van een 614 een zekerheid te stellen. Dit werd echter in het verleden op vraag van de operatoren toegestaan.

- **STAVAZA LEGE EN RESIDU CONTAINERS**

I. Eelen (AAD&A) heeft voorgesteld om niet tot 60 dagen te wachten maar de periode voor wijzigingen van de CUSCAR te nemen, namelijk 20 dagen. Hier is verder geen antwoord op gekomen vanuit Bxl. Ook is het momenteel nog steeds niet duidelijk of er een oplossing komt voor de reeds aangegeven containers die nog open staan.

- **VOORSTEL METHODIEK BEREKENING REFERENTIEBEDRAG BORG**

Het punt werd op vraag van Alfaport Voka besproken in de WG Algemene bepalingen en de Stuurgroep van 07/02. Tijdens voornoemde vergaderingen werd gevraagd om inzage te krijgen in de werkmethode die inzake het stellen van een zekerheid door de AAD&A wordt voorbereid. Vanaf 1 oktober 2019 worden de nieuwe bepalingen (definitief artikel 84) van kracht. Voorlopig blijven de oude regels van de omzendbrief van 2010 nog van toepassing. Deze maatregel houdt in dat op deze manier bij de herbeoordeling van de vergunningen iedere operator op dezelfde manier wordt behandeld.

Het secretariaat Nationaal Forum heeft laten weten dat er eerder binnen het Nationaal Forum werd afgesproken de handel niet wordt betrokken bij de opmaak van interne werkmethodes. De private stakeholders binnen de Stuurgroep NF hebben hierover hun bezorgdheid geuit. Ook de wijze waarop een externe versie van de werkmethodes zou kunnen gecommuniceerd worden werd door de private sector aangekaart.

S. Ramaen stelt voor om op de volgende Stuurgroep voor te stellen om een aparte vergadering te organiseren met de dienst Werkmethodes en de private sector over de praktische toepassing van de nieuwe werkmethode.

J. Hermans merkt op dat in Nederland AEO vergunde operatoren automatisch een ontheffing van zekerheid toegestaan krijgen.

- **T2L DOCUMENTEN**

De vraag van de private sector om een systeem zoals in NL te implementeren wordt met Automatisering en Wetgeving besproken (aspect archivering).

To do – wordt verder behandeld in het kader van de WG Binnenbrengen.

- **KLACHTEN IVM DOORLOOPTIJDEN CONTROLES**

Er zijn klachten vanwege bepaalde operatoren dat in bepaalde gevallen de doorlooptijd van controles te veel tijd in beslag neemt en dat het soms 48 uur duurt alvorens men uitsluitel krijgt in hoeverre een documentaire controle al dan niet wordt omgezet naar een fysieke controle. Er werden echter geen concrete voorbeelden aan de AAD&A voorgelegd. Klachten kunnen altijd op basis van concrete gegevens overgemaakt worden aan het betrokken afdelingshoofd voor verder onderzoek.

M.b.t het stroomlijnen van het controleproces zullen initiatieven worden genomen op zowel regionaal als centraal niveau. Zo zal regionaal de VISIGIP-applicatie worden aangegrepen om het controleproces hierop af te stemmen en te optimaliseren. Op centraal niveau zal via de WG controleprocessen worden voorgesteld om SLA's af te spreken wat betreft de doorlooptijden.

NIEUWE ACTIEPUNTEN	VERANTWOORDELIJKE	EINDDATUM
Regionaal: WG geënt op VISIGIP om controleprocessen te optimaliseren/stroomlijnen	J. Van Wesemael	22.05.2019
Centraal: WG controleprocessen : afspreken SLA's m.b.t. doorlooptijd		

• STRIPPEN VAN CONTAINERS

I. Eelen heeft navraag gedaan bij D. Bogemans voor wat betreft toegestane handelingen in RTO.
Voor RTO zijn van toepassing:

artikel 147 lid 2 DWU

2. Onverminderd artikel 134, lid 2, mogen goederen die onder de regeling tijdelijke opslag zijn geplaatst, geen andere behandelingen ondergaan dan die welke noodzakelijk zijn om deze goederen in ongewijzigde staat te behouden zonder dat de presentatie of de technische kenmerken worden gewijzigd.

134 lid 2 DWU

2. De houder van goederen onder douanetoezicht kan, met toestemming van de douaneautoriteiten, op elk tijdstip de goederen onderzoeken of daarvan monsters nemen, met name om de tariefindeling, douanewaarde of douanestatus vast te stellen.

140 lid 1 DWU

Lossen en onderzoek van goederen

1. Het lossen of overladen van goederen uit het vervoermiddel waarop zij zich bevinden, mag slechts met toestemming van de douaneautoriteiten en op de door deze autoriteiten aangewezen of goedgekeurde plaatsen geschieden. Deze toestemming is evenwel niet vereist in het geval van een dreigend gevaar dat ertoe noopt de goederen onverwijld geheel of gedeeltelijk te lossen. In dat geval worden de douaneautoriteiten daarvan onmiddellijk in kennis gesteld.

Strippen in RTO is volgens de AAD&A mogelijk mits voorafgaande toestemming. In de nota die in 2016 werd gecommuniceerd aan de diensten en de abonnees stond vermeld dat er een e-mail moet gestuurd worden met in bijlage een aanvraag tot manipulatie. Als men vanuit RTO ergers anders gaat strippen moet er eerst een overbrenging gebeuren.

Inzake Douane Entrepot zijn van toepassing:

artikel 220 DWU

Gebruikelijke behandelingen

Goederen die onder een regeling douane-entrepot, onder een veredelingsregeling of in een vrije zone zijn geplaatst, kunnen gebruikelijke behandelingen ondergaan om ze in goede staat te bewaren, ter verbetering van de presentatie of handelskwaliteit of ter voorbereiding van de distributie of wederverkoop.

De regionale directie Antwerpen zal dit proces nog in een flow opnemen.

• AFSCHAFFING PUBLIEKE LLP'S

De noodzaak tot goedkeuring door de RTO-houder?
Dit werd nagevraagd bij de dienst Vergunningen. Antwoord zie ook punt 6.

Agendapunt 2: Nieuwe nota dienstorganisatie / nieuwe dienstmailadressen

Vanaf 01/03 neemt AAD&A nieuwe dienstmailadressen in gebruik in de regio Antwerpen. Er zal zo snel mogelijk een nieuwe nota dienstorganisatie verspreid worden. Er zijn ook wat personeelswijzigingen die mee opgenomen zullen worden. De oude adressen blijven nog even actief. Een aantal diensten heeft al proactief "out of office meldingen" ingesteld (nog voor 1/3) wat voor de nodige misverstanden gezorgd heeft.

Agendapunt 3: Aanpassing procedure export bevestigen achteraf

Nota 2016/152/0016 werd aangepast. TAO wijzigt zijn procedures. Bij niet bevestigde exportaangiften zal TAO niet langer proactief de aangevers aanschrijven met de vraag om alternatieve bewijzen voor te leggen. De aangevers moeten zelf hun aangiften opvolgen en de nodige acties ondernemen om alsnog een exportbevestiging te krijgen. Na 150 dagen zullen aangiften van ambtswege ongeldig gemaakt worden. Na een dergelijke ongeldig making is het niet meer mogelijk om een aanvraag voor export a posteriori in te dienen.

Agendapunt 4: Herevaluatie vergunningen voor 01/05/2019 – stand van zaken

Situatie van de herbeoordelingen in de regio Antwerpen op 01/03/2019:
- nog 53 vergunningen AEO dienen behandeld te worden

- nog 11 vergunningen wederuitvoer globalisatie (zeevaartbunkering)
- nog 25 overige douanevergunningen (17 ten gevolge van verbetertrajecten)

Voor grensoverschrijdende vergunningen zou de uiterste termijn van 01/05 niet van toepassing zijn.

Op basis van Artikel 250 van de gedelegeerde verordening moeten alle douanevergunningen die verleend zijn op basis van Verordening (EEG) nr. 2913/92 of Verordening (EEG) nr. 2454/93 die geldig zijn op 1 mei 2016 en waarvan de geldigheidsduur niet beperkt is, worden herbeoordeeld. Hier zijn enkele uitzonderingen op maar die gelden niet voor grensoverschrijdende vergunningen.

Voor grensoverschrijdende vergunningen geldt wel artikel 345 van de uitvoeringsverordening, nl. In afwijking van lid 1 blijven grensoverschrijdende vergunningen voor vereenvoudigde procedures (SASP) die zijn afgegeven in overeenstemming met Verordening (EEG) nr. 2454/93 en nog altijd geldig zijn op 1 mei 2016, geldig tot de datums waarop respectievelijk de systemen CCI en AES zoals bedoeld in de bijlage bij Uitvoeringsbesluit (EU) 2016/578 worden uitgerold.

Stef Debeuf (AAD&A) meldt dat die systemen ondertussen zijn uitgerold en dat in België grensoverschrijdende vergunningen worden afgeleverd in CDMS. Deze applicatie is al live (maar werkt helaas niet in België). Aangezien er dus een systeem in BE live is, is de AAD&A van mening dat er geen uitstel is voor herbeoordeling van grensoverschrijdende vergunningen en dat dus artikel 345, 4 van de uitvoeringsverordening niet meer van toepassing is.

ABC Antwerpen zou bevoegd zijn voor 3 grensoverschrijdende vergunningen. 1 hiervan is reeds herbeoordeeld, nog 2 te doen. Indien in het kader van een bestaande grensoverschrijdende vergunning een bijkomende locatie wordt voorzien zal alleen maar een onderzoek gebeuren voor de specifieke locatie.

Agendapunt 5: Toepassing aangepaste nota alternatief bewijs (724A) – praktische invulling

Midden januari werd de nota m.b.t. alternatief bewijs aangepast door het departement Processen en Methodes. Door een communicatieprobleem werd deze nota pas begin februari ter kennis gebracht van de regionale diensten.

De regio Antwerpen heeft na een interne vergadering een standaardtekst voor containers onderworpen aan de diensten in Bxl. Dit om te zorgen dat er duidelijkheid is bij alle partijen wat exact al dan niet in de verklaring kan staan en dus ondertekend worden. De AAD&A (regio Antwerpen) heeft heel wat voorbeelden van dergelijke verklaringen ontvangen en die zijn niet altijd aanvaardbaar. Er wordt op korte termijn een reactie vanuit Brussel verwacht. Alfaport Voka vraagt of er intussen toch al certificaten 724A kunnen afgegeven worden voor voertuigen?

J. Maes vraagt welke gegevens voor vlakke laadplatformen (zogenaamde mafis) dienen vermeld te worden. Deze laadplatformen hebben ook een identificatienummer en worden op de laadlijsten vermeld.

Agendapunt 6: Afleveren vergunningen toegelaten afzender (NCTS)

Gebruik van gestandaardiseerde verbintenis ondertekend door terminal operator.

Verduidelijking van de regio Antwerpen m.b.t. de gevraagde verbintenis:

De regio Antwerpen zal een vergunning toegelaten afzender weigeren als er geen verbintenis is vanwege de uitbater van de locatie. Na de invoering van NCTS-RW werd de wachttijd voor vrijgave van NCTS-documenten opgetrokken tot twee uur. Omdat dit voor veel bedrijven (niet enkel douanevertegenwoordigers) te lang wachten is, werd op het Nationaal Forum voorgesteld om een vergunning toegelaten afzender aan te vragen. Met deze vergunning wordt de wachttijd voor het vrijgeven van vertrekkende NCTS-documenten verminderd van twee uur naar 30 minuten (of in uitzonderlijke gevallen zelfs tot 10 minuten).

Het is echter niet zo gemakkelijk om te veronderstellen dat iedereen die een vergunning toegelaten afzender aanvraagt, hier ook direct voor in aanmerking komt. Zoals elke vergunning, zijn hier ook voorwaarden waaraan de aanvrager moet voldoen. De voorwaarden zijn terug te vinden in de nationale douane-instructie:

- Er moet een register worden bijgehouden dat raadpleegbaar is op de locaties opgenomen in de vergunning
- De vergunninghouder (= houder van de regeling) moet toezicht kunnen uitoefenen op de goederen op het moment dat de aangifte wordt ingediend
- Bij een eventuele controle moeten de goederen ter beschikking gesteld kunnen worden van de douane (op de locatie vermeld op de aangifte)

Voorwaarde 1 stelt geen probleem. Voorwaarde 2 en 3 mogelijks wel. Een douanevertegenwoordiger die niet over eigen locaties beschikt maar gebruik maakt van (bijvoorbeeld) een locatie op een terminal (RTO) kan niet zomaar garanderen dat aan voorwaarden 2 en 3 voldaan is. Hier zijn afspraken nodig tussen:

- De douanevertegenwoordiger die de vergunning toegelaten afzender aanvraagt
- De terminaluitbater die wel aanwezig is op de aangevraagde locatie

In het schema opgenomen in de instructie staat trouwens ook het volgende:

Quote

Douane-expediteurs moeten, om in aanmerking te komen voor een vergunning, voldoen aan volgende bijzondere voorwaarden :

- De goederen moeten vertrekken uit en/of aankomen in de magazijnen van de douane-expediteur; de douane-expediteur, die niet de mogelijkheid heeft de goederen te laden of te lossen in zijn instellingen of niet over de nodige infrastructuur beschikt om een grondige verificatie van de goederen te verrichten, kan geen vergunning bekomen.*

Unquote

Als we dit letterlijk gaan interpreteren, dan komt geen enkele douanevertegenwoordiger zonder eigen locaties in aanmerking om een vergunning TA/TG aan te vragen. Om toch enigszins tegemoet te komen aan de noden van douanevertegenwoordigers die niet beschikken over eigen locaties, is er gezegd geweest dat er wél de mogelijkheid bestond om een vergunning toegelaten afzender aan te vragen. Maar dan moet wel voldaan zijn aan de drie bovenstaande voorwaarden. Om dit enigszins te kunnen controleren, verplicht de AAD&A om een verbintenis voor te leggen die werd opgesteld tussen de vergunninghouder en de terminaluitbater RTO. Verder is het ook zo dat de NCTS-aangifte de aangifte tot tijdelijks opslag (ATO) aanzuivert. De ATO aanzuiveren is de verantwoordelijkheid van de vergunninghouder RTO. Ook hier is het volgens de AAD&A van belang dat er duidelijke afspraken worden gemaakt tussen vergunninghouder RTO en vergunninghouder toegelaten afzender.

Momenteel is er in de regio Antwerpen voorgesteld te werken met verbintenissen waarin afgesproken wordt wie waarvoor verantwoordelijk is. De AAD&A (regio Antwerpen) is van mening dat dergelijke verbintenis noodzakelijk is. Als er zich ooit een probleem stelt (bv. niet aanzuiveren ATO wegens ontbreken NCTS-document) dan kan er naar de verbintenis verwezen worden. Verder moet volgens de AAD&A de terminalhouder RTO op de hoogte zijn van firma's die op zijn locatie een vergunning toegelaten afzender aanvragen, en moet hij hier ook zijn toestemming voor geven.

Er bestaat géén standaardmodel voor deze verbintenis, omdat dit een afspraak is tussen vergunninghouder RTO en vergunninghouder toegelaten afzender. De bepalingen in de verbintenis moeten zo opgesteld zijn dat bovenstaande voorwaarden opgevangen worden.

Bovenstaand "probleem" stelt zich niet alleen voor de vergunningen toegelaten afzender, maar gaat zich ook stellen bij de nieuwe beschikking "aangewezen plaats voor vertrekkende transitzendingen". Hier zal ook een verbintenis gevraagd worden (staat zelfs zo in het aanvraagformulier opgesteld door de C.A.).

De vertegenwoordigers van de private sector zijn van mening dat het gebruik van een dergelijke verbintenis nergens voorzien is in de wetgeving en wijst er op dat het schema toegelaten afzender/geadresseerde achterhaald is en niet meer conform is met de bepalingen van het DWU

Agendapunt 7: Digitale afwikkeling zekerheid in kader van 614 – voorstel project

Kan er in de regio een (gedeeltelijke) oplossing uitgewerkt worden of moet het initiatief centraal genomen worden? Het punt wordt verder met Brussel opgenomen (via agenda Stuurgroep NF van 14/03), zie ook eerder punt "Modernisering betalingsfaciliteiten".

Agendapunt 8: Aanzuivering T2LF

Er is blijkbaar onduidelijkheid op welke wijze een T2LF dient aangezuiverd te worden – al dan niet op basis van een CO-aangifte. Volgens Alfaport Voka is het duidelijk dat het btw- technisch over invoer gaat (goederen worden van buiten het btw-gebied binnengebracht en dienen op het vlak van btw te worden ingevoerd met een CO-aangifte). Er werd vastgesteld dat er firma's met een T2LF de vrachtljst laten aanzuiveren door douane op kaai.

Het juiste document bij invoer is CO-A, men zou een T2LF kunnen gebruiken, als men kan bewijzen dat de goederen opnieuw bestemd zijn voor een ander niet-fiscaal gebied binnen de douane unie bv, de Kanaaleilanden of de Canarische eilanden, maar indien goederen bestemd zijn voor de Belgische markt dient men de btw te voldoen (met aangifte COA).

In de rand van deze discussie wordt door de vertegenwoordigers van de private sector nogmaals aangedrongen om naar analogie met Nederland in een vereenvoudigde en geautomatiseerde procedure te voorzien ter aanzuivering van de vrachtljsten op basis van aangiften T2L die worden voorgelegd ten bewijze van de Unie status van de goederen die worden binnengebracht.

In NL wordt hiervoor een vergunning archivering voorzien. Dit is eveneens het geval voor EUR-certificaten.

NIEUWE ACTIEPUNTEN	VERANTWOORDELIJKE	EINDDATUM
Navragen bij de CA in Brussel in hoeverre aanzuivering vrachtljsten met T2L automatisch kan gebeuren	I. Eelen	Q2 2019
Navragen bij Wetgeving in hoeverre EUR certificaten (deel 2) door de operatoren kunnen bijgehouden worden zodat in geval van correctie sneller kan gehandeld worden		

Agendapunt 9: Varia

CUSCAR tussentijdse lijsten niet aanzuivering (20-40-60 dagen)

J. Maes meldt dat de agenten geen tussentijdse rapporten meer ontvangen m.b.t. de aanzuivering van de vrachtljsten. Het punt werd reeds door I. Eelen aan Brussel gemeld maar tot op heden werd hierop nog geen reactie ontvangen.

STATUS NCTS DOCUMENTEN

Er dient een onderscheid gemaakt te worden tussen de status "aangekomen op bestemming" en de vrijgave. Dorothy Cardoen stelt dat een T doc als aangezuiverd kan beschouwd worden als het bericht IE45 werd gegenereerd. De vrijgave van de zekerheid zal ook op dat moment gebeuren. Uiteraard dienen ook de controleresultaten ingebracht te zijn.

Volgens T. Vanderheijden worden de controleresultaten niet altijd onmiddellijk in het systeem geregistreerd. In geval van problemen vraagt de AAD&A om deze gevallen te melden bij de plaatselijke diensten.

De volgende vergadering zal op woensdag 22 mei 2019 om 13u plaatsvinden in lokaal 4.08.