



TRADE FACILITATION ANTWERPEN

VERSLAG

22.05.2025

VOORZITTER	Rudi Lodewijks (AAD&A – Regionaal Directeur) Jan Van Wesemael (Alfaport – Voka)
NOTULIST	Jan Van Wesemael (Alfaport Voka) Ilse Eelen (AAD&A)
AANWEZIG	Ilse Eelen (AAD&A) Frank De Maeyer (AAD&A) Stef Debeuf (AAD&A) Inge Verrezen (AAD&A) Eva De Clerck (AAD&A) Emiel Van Rompaey (AAD&A) Patrick Jodlowski (Aad&A) Jan Van Wesemael (Alfaport – Voka) Eric Verlinden (Alfaport Voka) Gino Roelandt (BSV – Hapag Lloyd) Jan Maes (BSV – Grimaldi) Karen Wittcock (BSV – MSC) Kim Van de Perre (BSV – MSC) Bart Keersmaekers (BSV – CMA CGM) Stijn Devolder (BSV-Navonus) Bert Adriansens (BSV – ICO) Maggie Martens (Forward Belgium – Gerlach) Jan Mariën (BSV – MOL) Nikki Van de Geuchte (BSV – ICL) Dany Proost (PoAB) Yves Willaert (ABAS- DP World) Andreas Otten (Atlas Copco) Liesbeth Meyvaert (BSV – Maersk) Willy Aerts (Forward Belgium – Gaston Schul) Brigitte Rehim (KVBG – Tabaknatie) Ron Hof (BSV – One) Katia van der Kruisen (BSV – MSC) Sophie Flos (Herfurth Logistics) Jessy Van Aert (Essenscia – Evonik) Tim Verdijck (Essenscia – BASF) Isabelle De Clercq (ABAS-PSA Antwerp) Hile Bruggeman (BSV) Saskia Evenepoel (BSV) Caroline Gubbi (Forward Belgium)
VERONTSCHULDIGD	

1. Verslag en actiepunten vorige vergadering (dd. 20/02/2025)

M.b.t. het verslag van de vorige vergadering werden geen opmerkingen ontvangen.

Openstaande actiepunten

- Opmerkingen douanevertegenwoordiging i.k.v. REN en EXS : dit actiepunt staat nog open. Alfaport Voka bekijkt dit nog met de Antwerpse beroepsfederaties.
- Deelnemerslijsten zijn aangepast : de ledenlijst van de WG Trade Facilitation werd herbekeken. Forward Belgium en BSV hebben een aantal aanpassingen doorgevoerd. Er wordt gevraagd aan de andere federaties om dit ook te doen.

- FAL-documenten : BSV zou nog voorbeelden bezorgen m.b.t. de FAL-documenten. De regionale directie D&A te Antwerpen zal dit verder met BSV bekijken.

2. Uitrol MASP – projecten

Op 15 april werd de laatste versie van de MASP-planning op de website van de AAD&A gepubliceerd
[MASP_BE_Timeframe15April2025_v0.1.pdf](#)

Voor de meeste projecten werd een deployment window vastgesteld. Er circuleren valse SMS berichten over de planning.

AES

Het gebruik van EXS is mogelijk sinds 19/05/2025. Reeds bestaande functionaliteiten ikv EXS werden omgezet van de oude omgeving (PLDA) naar de nieuwe omgeving (AES). Operatoren die voorheen al EXS-aangiften indienden (bv. Lege containers) wordt geadviseerd om over te schakelen naar de nieuwe applicatie in AES. De nieuwe functionaliteiten van de EXS, bv. In het kader van transshipment of als aanvulling van een niet volledige uitvoeraangifte B1 met veiligheidsgegevens is voor later. Hiervoor zullen bijkomende ontwikkelingen nodig zijn (o.a. ontwikkeling ORP) en de specificaties moeten door de AAD&A nog bezorgd te worden.

Voorlopig en in afwachting van de uitrol van fase 2 van het uitgaand proces (in de loop van 2026) kan men in geval van een transshipment gedurende de geldigheidstermijn van de tijdelijke opslag (90 dagen) gebruik maken van een REN.

Het einde van het deployment window voor EXS dient nog in de planning opgenomen te worden.

De operatoren die vandaag al EXS aangiften insturen, zouden door de AAD&A individueel gecontacteerd worden

IDMS

Het huidige deployment window voor IDMS loopt tot 30/09/2025. Er werd hierover specifiek op de website van de AAD&A gecommuniceerd
[16/05/2025 MASP: Go Live IDMS - Update | Nationaal Forum](#)

PLDA en IDMS zullen tot nader bericht simultaan kunnen gebruikt worden. Verder is er nog een lijst met vragen van de operatoren die door Forward Belgium bij de AAD&A werd neergelegd. Een groot deel van deze vragen werd nog niet beantwoord.

Eric Verlinden (Alfaport Voka) meldt dat er door de AAD&A nog een instructie zal gepubliceerd worden met een beschrijving van de procedures hoe een CUSCAR en de nieuwe goods accounting (TSD) moet afgeschreven worden door IDMS-aangiften.

Zolang er geen amendementen in IDMS kunnen gemaakt worden, zijn de operatoren niet geneigd om over te schakelen van PLDA naar IDMS.

Blijkbaar zit er momenteel geen check op het containernummer bij afschrijving van de vrachtlust met een IDMS aangifte (bij PLDA import is dat wel het geval) waardoor de kans bestaat dat een verkeerde container een vrijgave in CPU krijgt. Dit wordt verder opgenomen met de IT-afdeling.

Na contact met IT blijkt dat er bij IDMS en NCTS P5 wanneer vrachtlust/GA wordt afgeschreven geen check op containernummer voorzien is.

Alfaport Voka (Jan Van Wesemael) merkt ook op dat bij het indienen van een H2-aangifte (plaatsing onder douane-entrepot) de goederencode tot op 10 cijfers (TARIC) dient opgenomen te worden in de aangifte. De regio Antwerpen (Stef Debeuf) heeft dit al aangekaart bij de dienst wetgeving. Blijkbaar voorziet de bijlage B van de gedelegeerde verordening dat op hoofdniveau dit gegevenslement niet verplicht is maar echter wel op sub-niveau (TARIC-code). Dit lijkt eigenaardig en dit zal ook voorgelegd worden aan TAXUD (Commissie).

Forward Belgium (Caroline Gubbi) verzoekt de AAD&A om snel antwoorden te verstrekken op de vragen die inzake IDMS en NCTS P5 werden voorgelegd. AAD&A kan momenteel nog geen timing geven wanneer deze antwoorden verwacht mogen worden.

NCTS P5

Via de webapplicatie is het nog steeds niet mogelijk om lossingsresultaten in te sturen. De aanpassingen zouden pas in september in het systeem aangebracht worden. Er wordt gevraagd om deze fix vroeger te doen.

Er is nog steeds een probleem met de geldigheidstermijnen van de NCTS P5-aangiften. De IT-afdeling moet deze bug fix in het systeem nog doen. Bij toepassing van de normale procedure bepaalt het systeem zelf de geldigheidstermijn. Deze problematiek kan wellicht onder het gedoogbeleid vallen. Rudi Lodewijks (AAD&A) adviseert om bezwaar in te dienen indien operatoren m.b.t. issue met vaststellingen worden geconfronteerd. Ieder bezwaar moet goed gedocumenteerd worden. .

Het gedoogbeleid inzake NCTS P5 loopt in principe tot 31/05/2025. Alfaport Voka zal aan de Administrateur-generaal vragen om de gedoogperiode te verlengen. Dit verzoek werd door Alfaport Voka verstuurd op 23/05/2025.

Er werd geen antwoord ontvangen op de vraag om de gedoogperiode te verlengen.

In de praktijk stelt men vast dat de transitregeling vaak als opslagregeling wordt gebruikt wat niet de bedoeling is van de wetgever. Een T document is een vervoersdocument.

De vraag wordt gesteld of een register van aankomst nog noodzakelijk is in deze digitale tijden. Stef Debeuf deelt mee dat er in de praktijk meestal extracten uit douane-softwarepakketten gebruikt worden. Er werden echter nog geen nieuwe richtlijnen verschaft/ontvangen mbt het register en het al dan niet afschaffen daarvan. De regels blijven bijgevolg nog steeds van kracht.

PN/TS

De AAD&A heeft een pilootproject met IRP om, voor de bedrijven die met IRP in zee gaan, PN/TS gefaseerd uit te rollen. Dit vermijdt dat er ineens veel aangiften op de systemen komen en maakt een nauwe opvolging en begeleiding mogelijk. Zo kunnen ook eventuele bugs snel gedetecteerd en verholpen worden. Transhipments van containers in Zeebrugge wordt momenteel volop getest en dat loopt vlot. Er wordt eerstdaags getest met een vervolgaangifte IDMS. Operatoren die geen gebruik zouden maken van IRP en willen opstarten dienen contact op te nemen met de AAD&A.

Er wordt nu ook gekeken om op te starten met transhipments van containers in de haven van Antwerpen. DP World stuurt momenteel losberichten naar IRP. Eric Verlinden merkt op dat een opstart voor de bedrijven ook wel wat uitdagingen heeft. Datakwaliteit is heel belangrijk en men moet ook interne processen testen.

Er wordt verwacht dat PSA en MPET in Antwerpen de komende weken ook op het systeem zullen komen. Vanaf midden juni zou men willen beginnen opstarten met CPU containers (containers die langs landzijde de terminal verlaten). Dan zou de communicatie van IRP naar CPU klaar moeten zijn. Een geleidelijke opstart is aangewezen zodat alles goed kan gemonitord worden.

Voor de afschrijvingen van de goods accounting wordt gewacht op de documentatie die door de Centrale Administratie op korte termijn zal gepubliceerd worden. In een eerste fase zal een vereenvoudigde afschrijfpcedure worden voorzien. In september zou men tot een definitieve procedure moeten komen.

3. Toepassing gedoogbeleid NCTS P5

Het gedoogbeleid is alleen van toepassing voor boetes (tot 250 EUR) in geval van fouten die te maken hebben met de implementatie van NCTS P5. In principe loopt dit gedoogbeleid tot 31/05/2025. Alfaport Voka heeft op 23/05/2025 de Administrateur-generaal verzocht om de gedoogperiode te verlengen zolang dit nodig is. *(Op dit schrijven is geen antwoord ontvangen.)*

Betaalde boetes kunnen niet terugbetaald worden gelet op Belgische rechtspraak. Een minnelijke schikking die betaald wordt, betreft een afgesloten dading.

Er wordt, indien men meent aanspraak te kunnen maken op het gedoogbeleid, geadviseerd om bezwaar aan te tekenen tegen een vaststelling en dit bezwaar te documenteren.

Tijdens het overleg dat over het gedoogbeleid met de Centrale administratie werd gehouden op 17 januari werd door de AAD&A gesteld dat per dossier de feitelijke omstandigheden moeten beoordeeld worden.

Er wordt nog met de AAD&A afgestemd in hoeverre er ook voor de andere systemen (IDMS, ...) een gedoogperiode moet voorzien worden.

4. Nota transhipment

De nota werd begin maart gepubliceerd op de website van de AAD&A ([10/03/2025 MASP: Nota Transhipment | Nationaal Forum](#)) en is van toepassing in alle zee-en luchthavens.

In geval van een transhipment binnen de 14 dagen dient verplicht een REN ingediend te worden. De dienst wetgeving heeft bevestigd dat tijdens de eerste 14 dagen een REN verplicht moet gebruikt worden en men dan geen EXS mag indienen. Na 14 dagen verplicht een EXS.

Aangezien EXS nog niet klaar is, zal men tijdelijk een REN kunnen insturen binnen de termijn van 90 dagen. Dit staat niet in de nota vermeld. De nota betreft de "to be" situatie.

Voor een REN geldt in tegenstelling tot een EXS geen termijn binnen dewelke deze moet ingediend worden. Zo moet voor containers een EXS ingediend worden 24 uur voor belading aan boord van een schip. Een REN kan tot net voor vertrek worden ingestuurd.

Eric Verlinden (Alfaport Voka) meldt dat er nog discussie kan zijn over het tijdstip insturen REN. Stel dat een REN 13 dagen na activatie TSD wordt ingediend maar de belading van het schip is pas op 16 dagen. Het systeem berekent de termijn van 14 dagen adhv de activatie van de TSD (insturen PN). Dit punt zal voor alle zekerheid ook voorgelegd worden aan IT/Wetgeving.

Het is in principe de bedoeling in IRP om op termijn een geautomatiseerde REN/EXS te voorzien. De gegevenselementen REN-EXS zijn niet dezelfde. Bij EXS zijn de gegevenselementen die moeten aangereikt worden vrij uitgebreid. Volgens bepaalde agenten zou men bij een EXS ook naar de waarde/commerciële documenten moeten verwijzen? Dit dient verder geanalyseerd te worden op basis van de info beschikbaar op de website van [EUCDM 7.0](#).

Het gebruik van REN/EXS is ook verplicht bij wederuitvoer van goederen die eerst onder RTO werden geplaatst (bv. aankomende goederen onder NCTS).

Over het toekomstig uitgangsproces (AES fase 2) wordt ook nog overleg gepland met de private sector.

Varia MASP (PN en toepassing tariefcontingenten in IDMS)

Alfaport Voka (Jan Van Wesemael) meldt dat er zich mogelijks een probleem zal stellen indien een aangever/importeur aanspraak wil maken op tariefcontingenten. In IDMS zal de (pre-lodged) vervolgaangifte pas aanvaard worden nadat deze vervolgaangifte met een PN-bericht wordt geactiveerd. De vervolgaangifte kan pas geactiveerd worden nadat de TSD werd geactiveerd met een aparte PN. Er is voorzien dat de PN gestuurd wordt bij/na lossing op de terminal (wordt gestuurd door de terminal uitbater). Dit betekent dat indien goederen die in aanmerking komen voor een tariefcontingent zich op eenzelfde schip bevinden en er tussen de lossing van de eerste en de laatste goederen meerdere dagen verstrijken, het risico bestaat dat de laatst geloste goederen het tariefcontingent mislopen.

De dienst wetgeving heeft in het kader van de toepassing van tariefcontingenten ook al bevestigd dat het tijdstip van aanvaarding van de IDMS aangifte het tijdstip is dat de PN van de vervolgaangifte wordt ingediend.

Indien er voor een pre-lodged IDMS-aangifte een PN wordt ingestuurd vóór activatie van de TSD (met aparte PN) dan wordt momenteel de IDMS-aangifte geannuleerd. Het genereren van een foutbericht was een betere optie geweest i.p.v. de IDMS aangifte zonder meer te annuleren.

Alfaport Voka stelt voor om deze problematiek verder te bespreken met de AAD&A en een oplossing te voorzien om te vermijden dat bepaalde operators worden benadeeld zowel binnen België maar ook t.o.v. andere lidstaten. In bepaalde lidstaten (bijvoorbeeld Nederland) wordt het tijdstip aanbrengen van goederen (PN) vastgelegd bij het aanmeren van het schip aan de kaai (trossen vast). Dit betekent dat in die lidstaten alle goederen aanwezig op het betrokken tegelijk worden aangebracht.

Het wijzigen van de vrachtlift na aankomst van de goederen is nog mogelijk binnen de geldigheidstermijn van de TSD (90 dagen). Afhankelijk van de soort wijziging die men aan een TSD wil aanbrengen kan dit ook in België binnen de termijn van 90 dagen.

De regularisatie van een IDMS aangifte na toewijzing van een tariefcontingent zal pas mogelijk zijn als de amendementen van IDMS aangiften mogelijk zijn in het systeem. Voorlopig kunnen deze aangiften best nog in PLDA gedaan worden.

Er vindt op 23/6 overleg plaats tussen douane Antwerpen en Rotterdam over de toepassing van de nieuwe systemen in beide havens/lidstaten.

5. MyCustoms

In maart werd over de implementatie van MyCustoms een infosessie gehouden. In de regio Hasselt en Leuven is men al opgestart. In Antwerpen zal men als laatste opstarten (vermoedelijk eind september). Er zal voordien nog een piloot van start gaan op GIP RO. Het betreft alleen controles op vervolgaangiften in IDMS en AES. Safety & Security controles maken voorlopig nog geen deel uit van deze piloot.

Patrick Jodlowski is samen met Rudi Lodewijks projectmanager van dit project.

De communicatie vanuit deze applicatie zal via het MyMinfin-portaal verlopen. (De communicatielijnen via MyMinFin zal op 11 juni in productie gezet worden.) Bij de operators moeten voor de personen die deze MyCustoms communicaties gaan gebruiken rollen toegekend worden in de MyMinFin account van de operator. Binnen het mandaat in MyMinFin kunnen verschillende rollen toegekend worden.

Ook de communicatie en het opladen van documentatie en bijhorende stukken bij een controle zal via MyMinFin lopen en niet langer via e-mail. Een controle zal pas ingepland worden als alle benodigde stukken digitaal zijn opgeladen. In een eerste fase zal er door de controledienst ook nog wel een e-mail gestuurd worden zodat alle partijen vertrouwd kunnen geraken met de nieuwe wijze van communiceren.

Indien een douanevertegenwoordiger tussenkomt bij het indienen van de aangifte zal deze de informatie over de controle ontvangen (zowel de directe als indirecte vertegenwoordiger).

Patrick Jodlowski licht nog toe dat men voor communicatie in 1^e instantie gaat kijken naar de vertegenwoordiger (vak 14 – zoals nu het geval is). Als daar niks staat, zal men naar de importeur (vak 8) kijken.

6. Taskforce controleproces

Zoals eerder werd aangekondigd is een Taskforce opgericht mbt de controleprocessen. Doel is om met alle partijen te gaan bekijken hoe men het huidige controleproces kan stroomlijnen/optimaliseren. De deelnemers van de Taskforce zijn ondertussen bekend.

Er is op 20/5 een eerste afstemming geweest tussen Alfaport Voka en de AAD&A (afdeling Operations). Begin juni wordt de agenda en datum voor de kick-off meeting bepaald. De Taskforce wordt een sub WG van de WG Operations (Nationaal Forum).

Op 12 juni vond de kick off meeting plaats. Op 10/7 vond in beperkte kring een eerste specifieke vergadering plaats mbt het FAVV controleproces.

Men zal alles opdelen in 2 groepen: enerzijds controles binnenland en anderzijds controles in zee- en luchthavens.

7. Nieuwe publicaties

- Er werd een 17^{de} pakket met sanctiemaatregelen tegen Rusland afgekondigd en gepubliceerd. Het gaat vnl. om een uitbreiding van de lijst van de schaduwvloot en individuele personen/bedrijven die worden gevisieerd. Meer informatie is beschikbaar op de website van de Europese instellingen [Russia's war of aggression against Ukraine: EU agrees 17th package of sanctions - Consilium](#)
- Er werd recent een antwoord op een mondelinge parlementaire vraag op Fisconetplus gepubliceerd die gaat over de evolutie van het aantal douaneambtenaren die actief zijn in de zee- en luchthavens <https://www.minfin.fgov.be/myminfin-web/pages/public/fisconet/document/c1b9db2a-e2d6-4fbf-894e-e01d879bdeee>
- Ilse Eelen (AAD&A) meldt dat er een ministerieel besluit wordt voorbereid dat in een vastgelegde layout zal voorzien van een IDMS-aangifte. De AAD&A is hierover ook in overleg met de AAFisc (btw-administratie). De publicatie van dit MB wordt verwacht in september met vermoedelijke inwerkingtreding vanaf januari 2026

8. Infosessie AAFisc dd. 06/05/2025

Op 6 mei heeft Alfaport Voka in samenwerking met de AAFisc een digitale infosessie georganiseerd over een aantal btw-topics die belangrijk zijn voor de logistieke operatoren die actief zijn in de zee- en luchthavens.

De volgende thema's zijn aan bod gekomen :

- Toepassing LCI-arrest (btw vrijstelling op vervoerdiensten die in onderaanneming worden verricht en gerelateerd zijn aan uitvoer. De circulaire (referte 2021/C/96) werd op vraag van Alfaport Voka destijds opgeschort en dat blijft voorlopig zo.
- Toepassing regeling 42 : enkele maanden geleden werd er een nieuw auditverslag van het Europees Rekenhof gepubliceerd over de toepassing van regeling 42 in de lidstaten. Hieruit blijkt nogmaals dat deze regeling soms misbruikt wordt en hiermee in een aantal gevallen btw-fraude wordt gepleegd. Op termijn zou er bij toepassing van regeling 42 bij invoer vanuit de invoeraangifte via VIES naar de fiscale autoriteiten van lidstaat van bestemming worden gerapporteerd waardoor sneller kan gecontroleerd worden in hoeverre de IC-verwerving in de lidstaat van bestemming werd gerapporteerd. De Belgische btw-administratie blijft ook bij haar eerder ingenomen standpunt dat indien men bij invoer voldoet aan de voorwaarden om de vrijstelling inzake btw toe te passen deze ook moet toegepast worden. M.a.w. men heeft als btw-geadresseerde geen keuze om ofwel de vrijstelling of betaling/verlegging van btw toe te passen.
- Impact MASP-projecten op btw bij in- en uitvoer : tijdens de infosessie werd ook gesproken over de layout die men zou voorzien voor douaneaangiften om het bewijs bij uitgang aan te tonen of bij invoer over een stuk te beschikken op basis waarvan de betaalde btw bij invoer in aftrek kan gebracht worden. Zoals tijdens de vergadering WG Trade Facilitation door Ilse Eelen gemeld wordt een ministerieel besluit voorbereid.
- VIDA (Vat in a digital age) : zoals eerder gesteld zullen de functionaliteiten van het VIES worden uitgebreid (onder meer als rapporteringsmodule). Ook zal het in de toekomst mogelijk worden om als EU onderneming alle goederenbewegingen die in de EU plaatsvinden onder één btw-nummer te rapporteren. Dit is in principe een uitbreiding van OSS (One Stop Shop). De vraag is welke impact deze ontwikkelingen zullen hebben op de (globaal) fiscaal vertegenwoordiging.
- Toepassing regeling btw-entrepot (796.6) voor uniegoederen. Bepaalde uniegoederen in bulk, vooral beursgenoteerde goederen, kunnen onder de regeling btw-entrepot geplaatst worden. In Nederland zou die lijst met goederen kleine verschillen vertonen in vergelijking met de lijst die in België geldt (bijlage bij KB nr. 54).
- Rechten en plichten in geval van btw-controles : de operatoren worden de laatste tijd met vrij veel btw-controles geconfronteerd. Het is niet altijd duidelijk welke rechten en plichten de beide partijen hebben. De bevoegdheden van de controleagenten van de AAFisc worden toegelicht in hoofdstuk 18 van de btw-commentaar die terug te vinden is op de website van FisconetPlus <https://www.minfin.fgov.be/myminfin-web/pages/public/fisconet/document/0f45420c-1813-4c90-8387-694b2d811bac>

9. Sluiting permanentiedienst

Sinds 1 juli 2024 werkte de permanentiedienst met een aangepaste uurregeling. De permanentiedienst zal definitief sluiten op 1/7/2025 (nadat dit eerst nog besproken werd met de vakbonden). De taken worden overgenomen door de provisiendienst en de controledienst van Iboya Van Den Keybus (Controle 1) – afdelingshoofd is daar Eva De Clerck.

Het e-mailadres zal op termijn ook afgesloten worden. In het begin zal via een out of office de nieuwe e-mail adressen meegedeeld worden.

De regio zal over de sluiting van de Permanentiedienst ook nog apart communiceren.

Cash to Master dient ook gerapporteerd te worden aan de provisie dienst. De oude Antwerpse instructie over liquide middelen wordt momenteel herschreven. BSV (Hilde Bruggeman en Saskia Evenepoel) is hierover ook in overleg met de regionale diensten van de AAD&A te Antwerpen.

10. Varia

Overbrenging onder RTO : Eric Verlinden meldt dat er op 18 juni hierover een workshop doorgaat bij Voka KvK Antwerpen.

Geïnteresseerden kunnen zich aanmelden bij eric.verlinden@voka.be

In ieder geval dienen in de vergunning RTO alle locaties opgenomen te worden tussen dewelke overbrenging onder RTO zal plaatsvinden. Ook het tijdstip waarop de verantwoordelijkheid overgaat zal in de bijlage van de RTO vergunning worden bepaald indien men afwijkt van het algemene scenario dat in de nota staat.

Voorlopig zal enkel overbrenging binnen België mogelijk zijn.

To order B/L's : er wordt nog gewacht op instructie van de dienst wetgeving hoe dit in de TSD moet opgenomen worden.

Lege containers : het proces om lege containers aan te geven in de TSD wordt ook door de business analisten IT bekeken maar dit moet zeker in orde zijn alvorens PN/TS breed wordt uitgerold.

De volgende vergadering van de WG Trade Facilitation zal plaatsvinden op 16 september 2025 (13-15h30). Agenda en locatie zullen nog bekendgemaakt worden.