



TRADE FACILITATION ANTWERPEN

VERSLAG

16.09.2020

VOORZITTER	Sabine De Schryver (AAD&A – Regionale Directeur a.i.) Jan Van Wesemael (Alfaport – Voka)
NOTULIST	Ilse Eelen (AAD&A – Dienst Regionale Directeur - Organisatie & Ondersteuning)
AANWEZIG	<p>Sabine De Schryver (AAD&A – Regionaal Directeur a.i.) Ilse Eelen (AAD&A – Dienst Regionale Directeur - Organisatie & Ondersteuning) Erik Van Poucke (AAD&A – Afdeling Controle 1^{ste} lijn I) D. Cardoen (AAD&A – Afdeling Control 1ste lijn II) Stef Debeuf (AAD&A – Afdeling Marketing) Simonne Van Aperen (AAD&A – Afdeling Aangiftebeheer) Tino Sap (AAD&A – Afdeling Controle 2^e lijn) Ilse De Bruyne (AAD&A – Afdeling Geschillen) Bart Engels (AAD&A – Algemeen Beleid – Strategische Cel) S. Ramaen (AAD&A – Algemeen Beleid – Strategische Cel)</p> <p>Jan Van Wesemael (Alfaport – Voka) Caroline Gubbi (Forward Belgium) An Moons (ABAS-KVBG – DP World) Tineke Van de Voorde (Havenbedrijf Antwerpen) Kristin Van Kesteren-Stefan (Havenbedrijf Antwerpen) Frederik Noppe (KVBG – AET) Isabelle De Maegt (Transportfederatie - Febetra) Jan Maes (ASV – Grimaldi) Jef Hermans (VEA – Portmade) Bart Keersmaeckers (ASV – CMA-CGM) Kim Van De Perre (ASV/NAVES - MSC) Olivier Schoenmaeckers (Forward Belgium) Paul Hermans (Agoria – Atlas Copco) Danny Proost (ALS – Rhenus) Philippe Lesage (Unizo – Ernst & Young) Nancy Smout (KVGB – Katoen Natie) Stijn Shuerwegh (ABAS - MPET) Tim Verdijck (Essenscia – BASF) Tony Vanderheijden (ABAS – PSA Antwerp) Daan De Vlieger (Vinum et Spiritus – Deloitte)</p>
VERONTSCHULDIGD	<p>Johan Smits (AAD&A – Afdeling Risicobeheer) Sam Reynders (AAD&A – Afdeling Geschillen) Goedele Boonen (AAD&A – Afdeling Geschillen) Tim Liesenborghs (AAD&A – Team Opsporing)</p> <p>Jessy Van Aert (Assenscia – Evonik) Marc Wouters (Belgische Petroleumfederatie – Total) Hilde Bruggeman (ASV/NAVES) Eddy Wouters (ASV) Annemie Peeters (Havenbedrijf Antwerpen) Serge Bosman (ASV – S5 North Europe) Lesley Claus (ASV – MSC) Richard Jansegers (ASV/NAVES - OOCL) Silke Van Wabeke (ASV – CMA CGM) Gitte Van Loy (ASV – Grimaldi) Manuele Merckx (AWDC) Peter Tilleman (AWDC) Bart Van Geem (AWDC) Marc Wouters (Petroleumfederatie – Total) Abram Op de Beeck (Essenscia – BASF) Roel Huys (ABAS – Tabaknatie) Andre De Roos (ABAS – Zuidnatie) Karen Wittock (ABAS – Remant)</p>

	Peter Verlinden (ABAS – Remant) Luc Sambre (ABAS – BDO) Federic Keymeulen (Transportfederatie – TLV) Lode Verkinderen (Transportfederatie – TLV) Kurt Joosen (Transportfederatie – Transport Joosen) Geert van Lerberghe (Vinum et Spiritus) Gino Roelandt (ASV – Hapag Lloyd)
--	--

De vergadering wordt geopend met een verwelkoming door Sabine De Schryver. Zij werd sinds 1 juni aangeduid als Regionaal Directeur ad interim na de pensionering van Robert Robbrecht. Zij was voorheen afdelingshoofd van Operaties 2^e lijn in de regio Antwerpen en convenor van de werkgroep Accijnzen van het Nationaal Forum.

Ze zal de vergaderingen van Trade Facilitation bijwonen voor zover haar agenda het toelaat. Aan de praktische werking van de regionale werkgroep wijzigt er niets. Ilse Eelen en Jan Van Wesemael zullen dit voor hun rekening blijven nemen. Als er accijnsgerelateerde onderwerpen op de agenda komen zal Sabine De Schryver deze voor haar rekening nemen.

Jan Van Wesemael wenst haar vanuit de private sector veel succes met de nieuwe functie.

Agendapunt 1: Verslag vorige vergadering (d.d. 12.03.2020) en openstaande actiepunten

VERSLAG VORIGE VERGADERING

Het verslag van de vorige vergadering wordt goedgekeurd.

T2L DOCUMENTEN

I.Eelen had de vraag gelanceerd naar de dienst Automatisering in Brussel om een eenvoudig bericht mogelijk te maken waarmee de vrachtlift automatisch zou gezuiverd kunnen worden. Hier is tot op heden nog geen antwoord op ontvangen (een rappel werd verstuurd). Er is dus voorlopig nog geen zicht op een geautomatiseerde oplossing.

AFHANDELING VASTSTELLINGEN

J. Van Wesemael meldt dat nog steeds onduidelijkheid bestaat over het afhandelen van vaststellingen (gebruik 614-611). Er was, onder andere, een discussie met ambtenaren in Wallonië.

Mogelijks komt er meer duidelijkheid via de communicatie onderwaardering die in voorbereiding is (zie verder in het verslag bij het agendapunt onderwaardering).

I.Eelen verduidelijkt dat het ofwel een 614 is die aanvaard en getekend wordt, ofwel een relaas 359 (bij weigering 614) waarbij het mogelijk is dat een borg gesteld wordt om de goederen reeds ter beschikking te krijgen. (de uitleg hieromtrent werd ook reeds opgenomen in eerdere verslagen)

ANDERE PUNTEN

J. Van Wesemael meldt dat de andere punten die nog als openstaand in vorig verslag opgenomen werden veelal 'work in progress' is die ook vaak al in andere overlegfora aan bod komen of op de agenda staan in Brussel.

Agendapunt 2: Nieuwe structuur Nationaal Forum

De Stuurgroep van het Nationaal Forum heeft beslist om haar structuur aan te passen. De structuur komt er op vraag van de private sector die ook meer betrokkenheid van de Centrale Administratie gevraagd heeft. Bedoeling is ook om slechts een beperkt aantal onderwerpen per jaar te behandelen in elke werkgroep.

[\(Meer informatie over de nieuwe structuur is ook terug te vinden op de website van het Nationaal Forum.\)](#)

De operationele werkgroepen IN, UIT en Controleprocessen worden samengevoegd tot 1 werkgroep (Operations).

Er kunnen ook sub-werkgroepen gecreëerd worden voor specifieke onderwerpen.

De Regionale werkgroepen blijven gewoon bestaan in hun huidige vorm.

Nieuwe structuur nationale werkgroepen:

WG Accijnzen: convenors Pierre De Borggraef en Kurt Verhaeren (Comeos)

WG Europese en Algemene Bepalingen: convenors Joelle Delvaux en Kevin Verbelen (Agoria)

WG Digitale Strategie: convenors Chris De Clerck en Johan Van Dingenen (Nike)

WG Communicatie & Marketing: convenors Werner Rens en Jef Hermans (Forward Belgium)

WG Operations: convenors D. Cardoen en J. Van Wesemael (Alfaport-VoKa)

Verslagen van de oude werkgroepen blijven te raadplegen in het archief op de website.

<https://www.naforna.be/nl/archief>

J. Van Wesemael en D. Cardoen lichten even de aandachtspunten toe van hun WG Operations:

- * piloot overbrenging RTO + alle aspecten die daarmee samengaan
- * ICS2 (dit zal immers veel impact hebben op de procedures en de IT systemen van de operatoren en de AADA -in functie van de ontwikkelingen zullen ten gepaste tijde de nodige subWG samengeroepen worden)
- * kennisgeving van wederuitvoer

De sub WG consolidatie (eerder een onderdeel van de WG Uitgaan) blijft behouden. D. Cardoen wenst daar het aspect transit verder onder de loep te nemen. E. Van Poucke meldt dat daar zeker ook de mensen van OPS 2^e lijn betrokken moeten worden omdat consolidatie in magazijnen vaak gekoppeld is aan vergunningen. D. Cardoen geeft mee dat er in Antwerpen geen consolidatie plaatsvindt buiten douanetoezicht doch ze is er niet van overtuigd dat dit in de andere regio's ook het geval is. Dit zal verder bekeken worden in deze werkgroep.

Agendapunt 3: Brexit

Op 11.09 is op internetsite van de AAD&A de nieuwe herziene nota No-Deal Brexit verschenen

<https://financien.belgium.be/nl/Actueel/augustus-2020-herziene-algemene-nota-no-deal-brexite>

J. Van Wesemael stelt de vraag of er ook aanpassingen nodig zijn aan de nota "short sea". D. Cardoen antwoordt dat de 1^e zin van die nota is "het is Brexit of geen Brexit". Dus een deal of akkoord heeft nog zeer weinig impact op de douaneprocedures (wel op de kosten voor de operatoren). UK is immers uit de douaneunie gestapt. Indien nodig kan de nota aangepast worden maar voor zover de informatie die we nu ter beschikking hebben is die nog altijd à jour omdat die enkel uitleg verschaft over de te volgen procedures en die liggen vast.

J. Van Wesemael stelt dat de "deadline" dichterbij komt en er dus weer meer vragen van operatoren komen. Er worden ook nog een aantal events georganiseerd omtrent het onderwerp.

Er komen ook zeer veel vragen over wat men moet doen in de UK. I. Eelen geeft mee dat men met die vragen in UK moet gaan aankloppen en niet bij de Belgische douane.

Operatoren lijken soms ook de indruk te hebben dat de data bij uitvoer overgenomen/gedeeld worden bij invoer. D. Cardoen stelt dat er geen data uitgewisseld worden met derde landen. De operatoren zullen dus wel degelijk aan beide kanten de nodige douaneformaliteiten moeten vervullen. Bovendien is het vanuit de Commissie expliciet verboden aan de individuele lidstaten om een standpunt in te nemen. Men heeft zich te schikken naar de wetgeving en instructies van de Commissie.

Eind oktober komt de subWG Brexit terug bij elkaar. De exacte datum moet nog bepaald worden.

D. De Vlieger vraagt of het gebruik van IMD aangiften reeds mogelijk is? S. Ramaen geeft mee dat die nu reeds ingestuurd kunnen worden in PLDA. Tijdens het regionaal overleg in Gent werd wel opgemerkt dat een IMD niet zoveel meerwaarde heeft vanuit de UK omdat de vrachtlst toch al snel opengesteld zal worden.

D. De Vlieger stelt zich ook de vraag wat als er iets toekomt in Zeebrugge waar geen invoeraangifte voor gemaakt is. I. Eelen en D. Cardoen antwoorden dat die zendingen dan niet mogen vertrekken. J. Van Wesemael geeft mee dat het plan is om bemande vrachten af te leiden naar speciaal daarvoor ingerichte parkings. Wat met onbemande trailers? D. De Vlieger merkt op dat er zeer weinig informatie verschaft wordt over dergelijke

operationele zaken. Er heerst nog veel onduidelijkheid bij operatoren. Hij vindt dat het Nationaal Forum hier een rol in kan spelen.

B. Keersmaekers vraagt of men met een IMA-J verder mag rijden. Er is immers een scenario waarbij dergelijke zendingen naar de luchthaven in Oostende zouden rijden. Moet hier dan eerst een T document voor opgemaakt worden (aangezien dit buiten de zone van de zeehaven is)? D. Cardoen bevestigt dat in die gevallen géén T document moet opgemaakt worden. In de wet is immers voorzien dat men onder dekking van de aangifte voor plaatsing onder douane-entrepot zich mag begeven van de plaats van binnenkomst naar het entrepot.

T. Van de Voorde deelt mee dat maandag 21/09 (14-15h) een webinar georganiseerd wordt door FIT in samenwerking met de haven van Zeebrugge en de haven van Antwerpen. De havens zullen daar toelichten hoe ze zich voorbereid hebben op de Brexit. Er zal wel slechts een oppervlakkige toelichting gegeven worden (gezien het beperkte tijdsbestek), dus men zal niet in detail ingaan op douanezaken. Zeebrugge zal RX Seaport toelichten en Antwerpen zal e-balie toelichten. Inschrijven kan via de FIT website.

<https://www.portofantwerp.com/nl/events/neem-deel-aan-het-%E2%80%9Cclast-call%E2%80%9D-brexit-webinar-samenwerking-met-de-haven-van-antwerpen-en>

Agendapunt 4: Herziening douaneaangifte

J. Van Wesemael licht toe dat er onlangs 2 Europese arresten gevelde werden (C-496/18 en C-97/19) met betrekking tot de herziening van douaneaangiftes (regularisaties). Het betreft de toepassing van artikel 78 van het CDW.

Hij stelt voor dat op basis van deze arresten bekeken wordt of de nota in verband met regularisaties (in mei 2018 werd de nota door de dienst van N. Delestienne opgemaakt) moet herbekeken worden.

Een operator heeft de mogelijkheid om na de vrijgave van de goederen alsnog zijn aangifte te wijzigen. De nota belichtte een aantal situaties waarin een aangifte nog geregulariseerd kan worden.

I. Eelen stelt voor om de arresten te bezorgen aan de dienst die de nota uitgevaardigd heeft om te bekijken of een aanpassing noodzakelijk is.

ACTIEPUNTEN	VERANTWOORDELIJKE	EINDDATUM
Bezorgen van de arresten aan de dienst Werkmethodes voor evaluatie.	I.Eelen en J. Van Wesemael	ASAP

Agendapunt 5 : Invoer mondkmaskers via de haven van Antwerpen

J. Van Wesemael licht toe:

Tijdens de maand juli heeft er zich in de haven van Antwerpen een probleem gesteld bij de invoer van twee volle containers mondkmaskers. De laatste maanden komen de mondkmaskers meer en meer via de zee de EU binnen. Een van de aangevers had zich vergist van code in vak 44 van de aangifte waardoor het dossier voor controle verkeerdelijk bij de FOD Economie is terechtgekomen daar waar de mondkmaskers dienden gecontroleerd te worden door het FAGG. Niettegenstaande het hier om een menselijke fout ging van de aangever heeft het heel wat voeten in de aarde gehad om dit dossier vlot te trekken.

J. Van Wesemael wijst erop dat de instructies die zowel nationaal als regionaal werden uitgevaardigd zeer strikt dienen toegepast te worden. Het komt er in feite op neer dat er geen marge is om fouten te maken. In een specifiek geval werd de douanevertegenwoordiger door de douane eerst nog expliciet gevraagd of de code klopte waarop de aangever de code bevestigde.

E. Van Poucke geeft ook mee dat de procedure momenteel anders toegepast wordt. Bij een verkeerde code zal er eerst een regularisatie plaatsvinden met een 614 zodat er een correcte tariefpost is en in functie van de bevindingen zal het dossier aan de juiste dienst kan overgemaakt worden voor advies.

Agendapunt 6 : Nieuwe werkmethode Vernietiging (AV)

I.Eelen meldt dat er sinds 01.09 een nieuwe procedure geldt voor de vernietiging van goederen onder douanetoezicht op vraag van de operator.

In het UCC is voorzien dat vernietiging onder de regeling Actieve Veredeling dient plaats te vinden. Op 10.03 werd aangekondigd op de internetsite dat AV van toepassing is (en het werd ook eerder op vergaderingen van het Nationaal Forum aangekondigd dat dit op komst was). Op 25.08 was er de communicatie op het internet en heeft regio Antwerpen ook een mailing rondgestuurd.

Het proces bestaat nu uit 3 stappen:

- Het aanvragen van de vergunning via een AV aangifte in PLDA (een IMA aangifte is ook noodzakelijk indien de aanvrager beschikt over een permanente vergunning voor vernietiging) – de vrijgave van de aangifte door plaatselijk hoofd (Hulpkantoor) = de vergunning. Dit dient te gebeuren bij het HK bevoegd over de locatie waar de te vernietigen goederen zich bevinden. Voor de vernietiging dient vanaf nu ook borg gesteld te worden.
- Het indienen van een aanvraagformulier bij de regiekamer bevoegd over de plaats waar de goederen vernietigd zullen worden. Dit om het controleproces te starten.
- Na de vernietiging het vrijgeven van de borg door het Hulpkantoor na voorleggen bewijs van vernietiging door de aangever.

Er is zeer veel ongerustheid ontstaan in de havengemeenschap, meer bepaald met betrekking tot de resten en afvallen na vernietiging. I. Eelen bevestigt echter dat dit ook reeds zo was in de oude procedure en er op dat vlak dus niks verandert.

J. Van Wesemael besluit dat er dus administratief een douaneaangifte bij komt.

De vraag wordt gesteld of een vrijstelling van borg voorzien is voor AEO bedrijven.

S. Debeuf licht toe dat dit enkel het geval is als men over een doorlopende vergunning beschikt (indien niet AEO dan een borgstelling van 30%).

De doorlopende vergunning wordt regionaal afgeleverd. De wettelijke doorlooptijd voor de aanvraag van een vergunning AV is 30 dagen.

J. Van Wesemael geeft mee dat het niet evident is voor een firma die vernietigt om ook als douanevertegenwoordiger op te treden.

I. Eelen verduidelijkt dat dit ook helemaal niet moet. De vernietiging kan evengoed aangevraagd worden door de opdrachtgever voor de vernietiging.

D. Cardoen vult aan dat de permanente vergunning eerder bedoeld is voor bedrijven waarbij het ontstaan van afval bijna een bijkomend/doorlopend proces is binnen hun productieproces. Of bv op een locatie waar er fruit gekeurd wordt en dus afgehaald wordt voor vernietiging. Het is niet de bedoeling dat bvb Op De Beeck een dergelijke vergunning gaat vragen want hij is niet degene die zijn douaneschuld wil zien verdwijnen (door de vernietiging van de goederen). In de praktijk zal het vaak de douane-expediteur zijn die de douaneformaliteiten bij vernietiging zal vervullen.

J.Hermans zegt dat zijn firma als aangever een 30 à 35 dossiers per jaar heeft. Het betreft rederijen die unclaimed cargo wensen te laten vernietigen. Is het dan een optie om een permanente vergunning aan te vragen? S. Debeuf geeft mee dat voor hen het enige voordeel van de vergunning de borgstelling is. Er moet immers sowieso steeds een IMA aangifte opgemaakt worden. Verder stelt S. Van Aperen dat de IMA aangifte bij een permanente vergunning ook niet via plaatselijk hoofd loopt waardoor een kleine tijds winst kan ontstaan.

S. Debeuf verduidelijkt ook nog dat de permanente vergunning per goederencode moet aangevraagd worden (maw in de vergunning moeten alle mogelijke situaties opgenomen worden – op basis daarvan wordt ook de doorlopende zekerheid bepaald).

Wat de douanewaarde van de te vernietigen goederen betreft, zijn de waarderingsregels uit het UCC van toepassing. I. Eelen verduidelijkt dat die waarde op de IMA enkel dient voor de bepaling van de borg. Na vernietiging krijgt men deze borg terug.

J. Hermans vraagt zich verder af wat de restwaarde is als de resten/afvalfen hergebruikt worden in functie van een ander proces (bv compostering). D. Cardoen stelt dat dit in het "oude" proces ook reeds het geval was. E. Van Poucke deelt mee dat bv bij alles wat bij Op De Beeck vernietigd wordt nog steeds geen resten zullen weerhouden worden, net zoals dat vroeger het geval was.

Dit zou enkel het geval zijn als de resten/afvalfen verder verkocht worden (een commerciële waarde krijgen). J. Hermans vreest een verschillende interpretatie in andere regio's. I. Eelen stelt dat zij uiteraard enkel kunnen spreken voor de regio Antwerpen maar dat er nationaal in elk geval geen instructies in die zin werden uitgevaardigd.

E. Van Poucke en D. Cardoen verduidelijken ook dat er een aantal goederenstromen zijn die niet onder deze procedure vallen. Het betreft goederen die afgekeurd werden door FAVV, dossiers namaak, VGEM (afkeuring door andere autoriteit zoals FAGG en FOD Economie). In die gevallen is er geen aangifte AV nodig omdat AAD&A daar in feite het initiatief neemt en zegt wie wat moet doen. Daar blijft dus de procedure ongewijzigd.

Agendapunt 7 : Onderwaardering

De problematiek van de onderwaardering wordt verder met de Centrale Diensten in Brussel besproken.

J. Van Wesemael meldt dat de private sector bij onderwaardering de toepassing ziet van verschillende sancties in de verschillende regio's. In bepaalde regio's wordt bij een vaststelling een boete opgelegd van 10% van de in het spel zijnde rechten, in andere regio's een boete ter waarde van de goederen. Ook zijn er klachten over het kunnen beschikken over de goederen tijdens de looptijd van het onderzoek.

I. Eelen deelt mee dat er sinds begin juli een nieuwe werkmethode van toepassing is voor de verificatie van goederen waar een vermoeden van onderwaardering bestaat (voor alle duidelijkheid enkel voor controles 1^e lijn en niet voor onderzoeken waar een fraude-aspect is, bv bij de onderzoeken van O&O).

De regio ontving al zeer veel vragen met betrekking tot onderzoeken en dossiers. In Brussel wordt momenteel een communicatie aan de operatoren voorbereid (op vraag van de regio Antwerpen) die kortelings zal verschijnen op de internetsite en de site van het Nationaal Forum. Hierin zal ook meer informatie opgenomen worden over de afhandeling van de overtredingsdossiers en de borg.

Verder bekijkt men in Brussel ook de oprichting van een nieuwe dienst, namelijk: Nationale Inspectie Waarde (NIW). Deze zou een onderdeel worden van OPS CC en zorgen voor een ondersteuning van de controlerende diensten (bv onderwerpen voor advies waarde). De interne mobiliteit is nog lopende (sollicitaties mogelijk tot 21.09) dus het is nog niet duidelijk uit hoeveel ambtenaren deze dienst zal bestaan en wie daar deel van uit zal gaan maken.

J. Hermans vraagt zich af of deze nieuwe dienst ook kan gecontacteerd worden door de operatoren. Soms hebben aangevers immers ook een vermoeden van onderwaardering en wensen zij dat te checken bij de douane. Nu wordt echter vaak het antwoord gegeven "doe eerst een aangifte en dan bekijken we of het een onderwaardering is".

I. Eelen geeft mee dat dit op het eerste zicht niet voorzien is in het takenpakket van deze nieuwe dienst. Verder wijst ze er op dat de aangevers op voorhand alle nodige informatie reeds kunnen opvragen bij hun klanten. Bij vermoeden van onderwaardering moet men immers ofwel bijkomende bewijsstukken voorleggen ofwel een andere waarderingsmethode gebruiken om aan te tonen dat de aangegeven waarde wel correct is. De gemiddelde statistische gegevens kunnen al een goede indicatie geven waar er mogelijk sprake kan zijn van een onderwaardering.

J. Van Wesemael stelt dat het nog steeds voorzien is om een douanewaardebeslissing aan te vragen. Volgens I. Eelen is dat alvast zeker niet regionaal voorzien. J. Hermans stelt dat dit handig zou zijn om een methodiek te kunnen valideren voor het bepalen van de douanewaarde.

D. De Vliegheer stelt de vraag of de communicatie die gaat verschijnen ook in zal gaan op het geval wanneer er een betwisting van de waarde blijft (dus indien er geen alternatieve waarde kan aangetoond worden, welke waarde de douane zal hanteren – hij stelt dat het gebruik van de gemiddelde waarde niet wettelijk is). I. Eelen zal dit nakijken.

Ondertussen is dit nagekeken en dit is niet specifiek opgenomen in de te verschijnen communicatie. Het is echter wettelijke vastgelegd welke waarderingsmethodes moeten gebruikt worden (en in welke volgorde).

Er zijn heel wat methodes voorzien en als er niet voldoende informatie wordt aangeleverd of beschikbaar is voor de voorgaande berekeningsmethodes rest er tot slot de statistische gegevens. Ook AAD&A is verplicht om eerst de andere berekeningswijzen te doorlopen.

Agendapunt 8 : Transit

NIEUWE NOTA NCTS

Op 01.09.2020 verscheen de nieuwe nota NCTS van de regio Antwerpen: 2020-101-0020.

In het kader van deze update werden ook uiteindelijk de laatste publieke LLP's geschrapt, namelijk deze verbonden aan de mobiele teams-douanelocaties. (Deze moesten in feite al sinds het in voege treden van het UCC in mei 2016 ingetrokken zijn.)

NIET AFGESCHREVEN T DOCUMENTEN

I.Eelen licht toe dat regio Antwerpen sinds een tijd onderzoek aan het doen is naar alle T documenten sinds de rewrite die nog niet afgeschreven zijn in het NCTS- systeem (dus waar geen vervolgregeling bij de AAD&A bekend is). Dat blijken er zéér veel te zijn. Zo'n 16.000 waren dat er bij aanvang van deze "operatie". In eerste instantie zijn de controlediensten die lijsten de voorbije maanden aan het "uitzuiveren" geweest (bv op verschepingskaaien aan het zien of er iets verkeerd gelopen is met betrekking tot de behandeling van listings). Maar dan nog blijven er zéér veel over en komen er elke maand nog zo'n 500 bij! Dit vraagt enorm veel (onderzoeks)werk.

Nadat de aankomstmelding werd geregistreerd en het uniedouanevervoer werd beëindigd, komen de goederen in tijdelijke opslag waarvan de geldigheidstermijn afhankelijk is van de situatie. Binnen deze termijn moeten de goederen een douanebestemming krijgen (goederen onder een douaneregeling plaatsen of wederuitvoeren = afschrijven van de transitaangifte).

NP	24u
NP- RTO (= terminal listings)	90 dagen
AL-TO code (= RTO)	90 dagen
AL (LLP)	3 dagen
VP (TG)	6 dagen

Volgens art 79 DWU ontstaat een douaneschuld bij invoer door niet-naleving van een van de bij de douanewetgeving vastgestelde verplichtingen betreffende (...) de tijdelijke opslag...

Verschepingskaaien zullen (en werden al gedeeltelijk) gecontacteerd door de controlediensten ter plaatse. VP (TG) zullen gecontacteerd worden door TAO.

LLP zullen gecontacteerd worden door OPS 2e lijn.

Telkens met de vraag om voor de niet afgeschreven T documenten de nodige informatie te verschaffen mbt de douanebestemming van de goederen.

Aangezien het nu over heel de periode sinds de rewrite gaat, is dat even zeer veel. Daarna zullen die vragen meer periodiek toekomen.

J. Van Wesemael vraagt of de oorzaak gekend is. I. Eelen stelt dat er verschillende oorzaken zijn (zoals bij niet zuivering vrachtljsten). Het kan gaan om zendingen waar geen vervolgaangifte gemaakt werd, gebruik van foutieve codes waardoor geen automatische afschrijving plaatsvond,... AAD&A beschikt over een overzicht van de aanbieders. Indien er vergunninghouders (LLP) vaak voorkomen, zal er contact opgenomen worden met de betrokken operatoren om te bekijken of er sprake is van structurele problemen en hoe deze opgelost kunnen worden.

J. Hermans stelt de vraag of CCRM fase 2 soelaas zou kunnen brengen. I. Eelen deelt mee dat CCRM fase 1 (op basis van vrachtljsten voor de zendingen die toekomen per zeevracht) nog niet toegepast wordt door de operatoren momenteel. Een fase 2 (voor zendingen die op de terminals toekomen met een T document) zou kunnen helpen aangezien er geen licht gegenereerd wordt als er geen afschrijving bekend is in de douanesystemen.

VERVALLEN TRANSITAANGIFTES

J. Van Wesemael deelt mee dat er tijdens diverse vergaderingen met de centrale administratie te Brussel al meermaals bevestigd werd dat in geval dat er vervallen transitaangiftes worden aangeboden in principe de aangever van de transitaangifte dient aangeschreven te worden ook al bevindt deze zich in een andere lidstaat. Terminal operatoren ervaren nog steeds dat zij soms 2 jaar na het aanbieden van de goederen worden geconfronteerd met dergelijke boetes. De vraag zal door de private sector ook nog eens aan Brussel worden gesteld om hierover duidelijke richtlijnen te verstrekken aan de regio's.

J. Van Wesemael geeft ook nogmaals mee dat de opvolging van transitdocumenten wordt herbekeken waarbij men wil evolueren naar een systeem naar Nederlands model. Hiertoe is er reeds een gezamenlijk bezoek aan de Nederlandse douane gebracht door AAD&A en Forward Belgium. I. Eelen deelt mee dat dit project bij H. Van Cauwenberghe in Brussel zit en zij niet op de hoogte is van de laatste stand van zaken.

I. Eelen stelt de vraag of die boetes 2 jaar na aanbieden van de goederen wel degelijk boetes voor vervallen transitaangiftes betreft, aangezien die in principe reeds bij aanbieden van het T document worden opgelegd door de plaatselijke diensten. T. Vanderheijden bevestigt dat dit inderdaad niet over verlopen T documenten gaat maar over documenten waarbij andere onregelmatigheden werden vastgesteld (bv. verkeerde vervoersmodus).

E. Van Poucke deelt mee dat er een oplisting gemaakt is van mogelijke onregelmatigheden. Indien een document wordt aangeboden door de terminal operator waar een probleem mee is, wordt deze daarvan op de hoogte gebracht. Vroeger kwam de chauffeur aan het loket bij de douane en elke onregelmatigheid moest daar eerst opgelost worden vooraleer hij toegelaten werd tot de terminal. Nu is deze stroom verlegd met het gebruik van de aankomstmeldingen/listings.

T. Vanderheijden vindt het gebruik van de foutcodes goed en vraagt zich af of er, net zoals bij de verlopen T documenten, onmiddellijk een boete kan opgelegd worden ter plaatse zodat men niet 1,5 jaar later geconfronteerd wordt met boetes. E. Van Poucke deelt mee dat dit niet mogelijk is aangezien er geen delegatie gegeven werd door Geschillen. Dit is enkel voor verlopen T documenten het geval.

I. Eelen vraagt welke dienst de boete oplegt. T. Vanderheijden zegt dat dit de dienst Geschillen is en hij net 2 of 3 dossiers toegekregen heeft voor kaai 869/913.

ACTIEPUNTEN	VERANTWOORDELIJKE	EINDDATUM
Bezorgen van de voorbeelden waarbij na 1,5 jaar boetes opgelegd worden door de dienst Geschillen aan I. Eelen.	Tony Vanderheijden	ASAP
Bekijken van de bezorgde voorbeelden.	I.Eelen	Na ontvangst voorbeelden.

J. Hermans bevestigt dat er ook op rechteroever een geval is waarbij men na 18 maanden nog een boete oplegt aan de terminal operator in een zaak waarbij Portmade een aangifte gemaakt heeft voor een klant die zijn opdracht vergeten door te geven was. I. Eelen stelt dat dit niet abnormaal is aangezien het waarschijnlijk een onregelmatige wegname uit RTO betreft. Dit onderzoek wordt opgestart na 90 dagen en verloopt ook via de scheepsagenten waardoor er enige tijd kan verlopen vooraleer het onderzoek afgerond kan worden.

Agendapunt 9 : Varia

HERPLANNING VAN CONTROLEOPDRACHTEN

I.Eelen deelt mee dat er onlangs een aantal gevallen waren waar herplanning van een opdracht noodzakelijk was door omstandigheden buiten de wil van de AAD&A.

Er zijn gevallen geweest waarbij een douanevertegenwoordiger niet constructief meewerkte bij de uitvoering van een controle. AAD&A vraagt aan de aangevers dat de persoon die zij aanduiden om hen te vertegenwoordigen tijdens de verificatie, aanwezig is op het afgesproken moment. Als de vertegenwoordiger niet tijdig komt opdagen of niet meteen zijn rol opneemt waarvoor hij is aangeduid, zal er een herplanning gebeuren zodat de AAD&A zijn gemaakte afspraken met andere douanevertegenwoordigers kan nakomen.

Verder werd onlangs ook vastgesteld dat de Coronamaatregelen niet overal even rigoureuus toegepast worden. De veiligheid en gezondheid van onze medewerkers staan voorop. De stijgende cijfers momenteel duiden aan dat we nog steeds zeer voorzichtig moeten zijn. Indien een ambtenaar vaststelt dat er problemen zijn met naleving van Coronamaatregelen waardoor zijn/haar veiligheid en gezondheid in het gedrang komt, zal de verificatie niet uitgevoerd worden of grote vertraging kunnen oplopen. Als het voor een verificatie nodig is dat de afstand niet wordt gerespecteerd, zal zowel de arbeider in het magazijn als de douanier een mondkapje moeten dragen. AAD&A vraagt hier de nodige aandacht voor.

De goederen moeten uiteraard steeds blijven staan totdat de AAD&A de aangifte en/of goederen uitdrukkelijk heeft vrijgegeven want anders loopt men het risico dat een boete wordt opgelegd wegens onttrekking aan het douanetoezicht.

EVENTS

De Algemene Vergadering van het Nationaal Forum, die gepland was op 28.10, zal niet doorgaan. S. Ramaen geeft mee dat dit binnenkort ook nog officieel gecommuniceerd zal worden.

Het Douanecongres van VoKa, voorzien op 24.11 (vanaf 14h) zal een digitaal congres worden. J. Van Wesemael verduidelijkt dat dit een soort live uitzending zal worden vanuit een studio. De sprekers die in het voorjaar voorzien waren, hebben allemaal hun deelname wederom bevestigd (inclusief AliBaba). De inhoud zal gebracht worden onder de vorm van interviews.

De datum van de volgende vergadering: donderdag 17.12.2020, 10-12h via Teams.
(een officiële uitnodiging volgt later)