



# SUBWERKGROEP CONSOLIDATIE

VERSLAG

20 OKTOBER 2020

|                        |   |
|------------------------|---|
| <b>CONVENOR</b>        | Stef Debeuf (AAD&A)   |
| <b>NOTULIST</b>        | Dorothy Cardoen   |
| <b>AANWEZIG</b>        | Bart Engels, AAD&A<br>Sophany Ramaen, AAD&A<br>Stef Debeuf, AAD&A<br>Dorothy Cardoen, AAD&A<br>Jeroen Sarrazyn, AAD&A<br>Werner Rens, AAD&A<br>Kristof Vrankaert, AAD&A<br>Klara Pasgang, AAD&A<br><br>Jan Robbroeckx, Umicore<br>Ann Moorhem, AGORIA (Volvo Car Belgium)<br>Sylvie Groeninck, Fedustria<br>Frederik Verdickt, DHL<br>Jan Hendrickx, European Customs Brokers<br>Jan Van Wesemael, Voka (Alfaport)<br>Jef Hermans, CEB (Portmade)<br>Luc Lammertyn, Fedustria & Voka – West-Vlaanderen (Sioen)<br>Rene Michiels, DHL<br>Stijn Op de Beeck, Air Cargo Belgium (WFS)<br>Carl Roels, Essers<br>Pieter Duchi, AGORIA (Volvo)<br>Hans De Backer, FIT<br>Hugo Donche, ECS/2XL<br>Charlotte Danneels; ECS2XL<br>Michael Van Giel, ADON |
| <b>VERONTSCHULDIGD</b> | Edwin Ooms, Essers<br>Kristin van Kesteren-Stefan, Havenbedrijf Antwerpen<br>Wouter De Vlieger, AAD&A   |
| <b>AFWEZIG</b>         |   |

## SUBWERKGROEP CONSOLIDATIE

### Besproken op de meeting van 19 oktober 2020:

#### 1. Kennismaking

De sub-werkgroep heeft door de Corona crisis een hele tijd stil gelegen. Na de reorganisatie van het Nationaal Forum is toch beslist om deze werkgroep actief te houden, omdat niet alle werkpunten voltooid of geïmplementeerd werden.

Jan Robbroeckx was tijdens de afgelopen werkjaren mede-convenor van de werkgroep, maar zet om diverse redenen een stap terug. Stef Debeuf van Operations 2<sup>de</sup> lijn Antwerpen zal deze sub-werkgroep trekken.

#### 2. Werkpunten vorige jaren

##### Open export movements:

De uitvoer/wederuitvoeraangiften die niet voor uitgang bevestigd worden, ondanks het feit dat de goederen het grondgebied van de Unie hebben verlaten, hebben vaak betrekking op geconsolideerde zendingen. Daarom is de rol van de consolidator in dit proces van cruciaal belang. Tijdens de afgelopen werkjaren werd overeengekomen dat de consolidator een actief aangiftebeheer moet hebben door:

- Het koppelen van de gegevens van de aangifte, het MRN nummer, aan zijn goederencomptabiliteitssysteem en

- Het deelnemen aan digitale communicatiestromen binnen het proces ECS, door ervoor te zorgen dat de douaneaangiften van een geconsolideerde zendingen worden geregistreerd op het digitaal platform van het Port Community System van het kantoor van uitgang(\*)

(\*) Antwerpen: C-Point

Zeebrugge: RX Seaport

Zaventem: BruCloud – dit is een tussenoplossing; er wordt gewerkt aan een nieuw systeem

Bièrset: nog niet operationeel

Andere kantoren van uitgang: DC informeert bij Wetgeving of er in het Franstalige landsgedeelte nog andere kantoren van uitgang zijn.

Rotterdam: Portbase

Calais: 'Logistieke enveloppe' – de economische operatoren worden uitgenodigd zich hieromtrent te informeren bij de Franse douane

Daarnaast is er zowel van de zijde van de Administratie als vanuit de privésector consequent gesensibiliseerd om bij uitvoer het gebruik van EXW afspraken te vermijden.

#### Vermijden overeenstemmingscontrole op kantoor van uitgang:

Wanneer goederen worden aangeboden op het kantoor van uitgang kunnen ze geselecteerd worden voor overeenstemmingscontrole. Als deze goederen echter deel uitmaken van een geconsolideerde zending (trailer of container), dan moet het vervoermiddel vaak (deels) worden gelost teneinde deze controle te kunnen uitvoeren.

Bij zendingen die geconsolideerd worden onder (al dan niet fysiek) douanetoezicht zou een dergelijke controle idealiter moeten kunnen uitgelokt worden bij de consolidatie i.p.v. op het daadwerkelijke punt van uitgang.

Om bij dergelijke bewegingen een garantie te krijgen omtrent de conformiteit van de zending, is het noodzakelijk dat er een communicatie tot stand wordt gebracht tussen de douanediensden die het toezicht houden op de consolidatie en de douanediensden van het kantoor van uitgang. Om die reden werd in de sub-werkgroep afgesproken dat de consolidators zouden werken met stuffingsrapporten, waarop standaard gegevens voorkomen:

- gegevens van de gestufte partijen
- de overeenkomstige douaneaangiften – MRN
- de aangebrachte handelsverzegeling

Een actief aangiftebeheer (vorig werkpunt) zou dergelijke stuffingsrapporten automatisch moeten genereren.

Tijdens de bespreking of voorstelling van dit gedeelte merkt W. Rens (AAD&A) op dat hier kan gewerkt worden met zgn. erkende verzegelingen, wat de betrouwbaarheid van de betrokken consolidator enkel maar verhoogt.

Daarnaast werd een systeem op poten gezet (en uitgetest) die de consolidator toelaat om de overeenstemmingscontrole uit te lokken op de plaats van consolidatie (onder douanetoezicht).

Er kan een 'charge report' IE507 ingestuurd worden in ECS, waardoor de aangifte op het kantoor van uitgang aan een digitaal nazicht wordt onderworpen. Degene die het bericht instuurt, ontvangt een antwoord (APERAK). Daar kan uit blijken dat:

- De aangifte in een verkeerde status staat (foutmelding) of
- Een controle zal gebeuren op de overeenstemming
- De zending de Unie mag verlaten (geen foutmelding)

Deze IE507 heeft hier enkel tot doel om de aangifte aan dit nazicht te onderwerpen en niet om de aankomst van de goederen op het kantoor van uitgang mee te delen. Het moet de consolidator in staat stellen om na te gaan of de begeleidende aangiften geldig zijn en of er al dan niet moet gewacht worden met laden tot na de overeenstemmingscontrole. Er was eerst gesproken van een 'dummy' bericht. Tijdens de vergadering merkt Jeroen Sarrzyn echter op dat de naam voor verwarring zorgt, omdat het wel degelijk een echt bericht is. Er moet een andere naam gekozen worden. Suggestie van DC: een 'test' of 'check' IE507. Alle suggesties zijn welkom.

Vermits dit bericht wordt gestuurd naar het kantoor van uitgang (waar de goederen zich op dat ogenblik niet bevinden), is het belangrijk dat de douanediensden daar snel en bij voorkeur geautomatiseerd die berichten als 'test' of 'check' herkennen. Daarom was er nagedacht om te werken met een soort van erkenning voor consolidators die in dit systeem stappen, bijvoorbeeld een code 'EC' (erkende consolidator), die wordt meegegeven bij het insturen van de 'check' IE507.

De 'test' of 'check' IE507 moet na de stuffing opnieuw gecancelled worden, anders ontstaat een probleem bij de laatste stap van proces, nl. het bevestigen van de uitgang. Ook daarvoor is het van belang dat het kantoor van uitgang dergelijke berichten onmiddellijk herkent voor wat ze zijn en niet gealarmeerd wordt door veelvuldige cancels van berichten IE507.

#### Problematiek 2<sup>de</sup> uitvoeraangifte:

Het probleem is al vroeger aangekaart tijdens het Benelux overleg, echter zonder veel succes. Ondertussen heeft ook de Europese Commissie zich over het probleem gebogen en is daar uitdrukkelijk verklaard dat dergelijke praktijken moeten vermeden worden. De guidelines voor exporteurs zullen in die zin worden aangepast. Een draft hiervan is aan het verslag bijgevoegd.

### 3. Nieuwe werkpunten:

#### Consolidatie transitgoederen:

Consolidatie wordt in het Wetboek 'overladen' genoemd en valt onder de zgn. 'voorvallen onderweg' tijdens de regeling douanevervoer. Hieronder volgt een quote uit het handboek van de website van de Nederlandse douane:

"Het overladen gebeurt in principe onder toezicht van de ambtenaren van het ambtsgebied waar het overladen plaats vindt. Overladen van de goederen mag slechts met toestemming van de Douane en op door de douaneautoriteiten aangewezen of goedgekeurde plaatsen. (artikel 46, lid 1, DWU en artikel 360, lid 1, letter c, IA)

De Douane kan ook toestaan dat het overladen gebeurt zonder toezicht. De Douane stelt daarvoor de voorwaarden. Na toestemming van de Douane verloopt de procedure als volgt:

- De vervoerder vermeldt de overlading in vak 55 van het Begeleidingsdocument A
- Hij meldt de overlading bij de Douane in wiens ambtsgebied het overladen plaats vindt.
- Hij biedt het Begeleidingsdocument A en de goederen aan op het eerstvolgende douanekantoor. Dit is nodig in verband met het waarmerken van de vermeldingen die de vervoerder heeft gemaakt.

(artikel 360, lid 2, IA)." Einde citaat.

In de praktijk betekent zulks dat de unieke kwalificatie voor het digitaal verwerken van de aangiften – containernummer, boekingsnummer of nummer AWB – *met de pen* moet aangebracht worden op een afdruk uit NCTS én gewaarmerkt. Het is momenteel niet mogelijk om die vermeldingen op digitale wijze in te brengen in NCTS.

De hierboven beschreven procedure is bijgevolg moeilijk te combineren met een digitale omgeving. Tot de implementatie van NCTS2 (2024?) zullen alle transitaangiften op de plaats van consolidatie moeten worden beëindigd en vervangen door hetzij

- Een nieuwe transitaangifte, zo de zending naar een ander kantoor van bestemming/uitgang wordt overgebracht hetzij
- Een kennisgeving van wederuitvoer, onder de voorwaarden van artikel 274 DWU en 245 DA; dit laatste vormt het onderwerp van een aparte werkgroep

Om dit te kunnen doen, moet de consolidator vergund zijn als toegelaten afzender/geadresseerde (TAG) of goedgekeurde laad- en losplaats (GLLP).

#### Uitrollen methodiek:

Er zal een ontwerp van werkmethode voorbereid worden. Op de volgende meeting van de SWG (9 november 2020) zal deze worden voorgesteld, besproken en gevalideerd, om ze kunnen gebruiken op de werkvergadering van de SWG Brexit, eveneens op 9/11.

In de ze werkmethode zullen alle scenario's worden opgenomen met telkens de rol van de betrokken operatoren.

### 4. Consolidatie & Brexit:

Heel wat verkeer op het VK bestaat uit geconsolideerde zendingen; Brexit zal bijgevolg heel wat impact hebben op deze sector. Ook moet het gebruik van transit hier verder geanalyseerd worden. Ter informatie worden de door de EC opgestelde documenten gevoegd m.b.t. export en transit bewegingen naar het VK.

Binnen de SWG Consolidatie wordt de rol van de consolidator bekeken en is er een continue wisselwerking met de SWG Brexit

De betrokken operatoren zullen aangemoedigd worden om de tools en vergunningen zoals hiervoor beschreven aan te wenden.

### 5. Varia

J. Hermans brengt nog een andere vorm van consolidatie onder de aandacht, nl. uitvoer van massagoederen. Bijvoorbeeld: 300 ton hout worden geladen in Frankrijk in 12 containers en overgebracht naar Antwerpen, om daar te worden verscheept. De uitvoeraangifte wordt in Antwerpen ingediend, omdat pas na de volledige belading de juiste waarde en het juiste gewicht gekend zijn. Strikt genomen is dit niet voorzien in het Wetboek.

Jan Van Wesemael merkt op dat een dergelijk flow door de btw administratie wordt beschouwd als een intracommunautaire levering, gevolgd door uitvoer. Bijgevolg moet er een transfer gebeuren (op het gebied van btw) van FR naar BE, ter bestemming van een fiscaal vertegenwoordiger met een globaal 796.6 btw nummer. Na de vergadering is hier nog bijkomende informatie over gegeven. Dit punt wordt op de volgende meeting verder bekeken.

Douane-technisch bestaat ook de mogelijkheid om voor dergelijke zendingen gebruik te maken van een vereenvoudigde aangifte type B of C.

De volgende Teams meeting van de SWG Consolidatie vindt plaats op maandag 9 november 2020 om 10u00.