



TRADE FACILITATION ANTWERPEN

VERSLAG

17.12.2020

VOORZITTER	Sabine De Schryver (AAD&A – Regionaal Directeur a.i.) Jan Van Wesemael (Alfaport – Voka)
NOTULIST	Jan Van Wesemael (Alfaport Voka) / Ilse Eelen (AAD&A)
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) Simonne Van Aperen (AAD&A – Afdeling Aangiftebeheer) Tino Sap(AAD&A – Afdeling Controle 2^e lijn) Pieter Smits (AAD&A) Josip vermeiren (AAD&A) Bart Engels (AAD&A – Algemeen Beleid) S. Ramaen (AAD&A – Algemeen Beleid) Inge Verrezen (AAD&A – CRC) Sam Reynders (AAD&A – Afdeling Geschillen) Annemie Peeters (Havenbedrijf Antwerpen) Marjan Beelen (Havenbedrijf Antwerpen) Jan Van Wesemael (Alfaport – Voka) Caroline Gubbi (Forward Belgium) Olivier Schoenmaeckers (Forward Belgium) Hilde Bruggeman (ASV/NAVES) Frederik Noppe (KVVBG – 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) Karen Wittock (Forward Belgium – Remant) Peter Verlinden (Forward Belgium – Remant) Gino Roelandt (ASV-Hapag Lloyd) Peter Tilleman (AWDC) Jessy Van Aert (Assenscia – Evonik) Abram Op de Beeck (Essenscia – BASF) Danny Proost (ALS – Rhenus) Philippe Lesage (Unizo – Ernst & Young) Nancy Smout (KVVBG – Katoen Natie) Federic Keymeulen (Transportfederatie – TLV) Stijn Schuerwegh (ABAS - MPET) Tim Verdijck (Essenscia – BASF) Tony Vanderheijden (ABAS – PSA Antwerp) Isabelle De Clercq (ABAS-PSA Antwerp) Marc Wouters (Belgische Petroleumfederatie – Total) Daan De Vlieger (Vinum et Spiritus – Deloitte) Alex Guillaume (ASV – Belgo)</p>
VERONTSCHULDIGD	<p>An Moons (ABAS-KVVBG – DP World) Kristin Van Kesteren-Stefan (Havenbedrijf Antwerpen) Paul Hermans (Agoria – Atlas Copco) Lesley Claus (ASV – MSC) Roel Huys (ABAS – Tabaknatie) Philippe Oyen (ASV – Belgo) Kurt Joosen (Transportfederatie – Transport Joosen) Geert van Lerberghe (Vinum et Spiritus)</p>

Bij het begin van de vergadering wordt mevr. Inge Verrezen door de AAD&A voorgesteld als nieuw diensthoofd CRC. We wensen mevr. Verrezen veel succes in deze nieuwe functie. Tony Vanderheijden (PSA) gaat eind 2020 met pensioen en wordt door de vertegenwoordigers van de private sector en de AAD&A bedankt voor zijn bijdragen die hij de voorbije jaren heeft geleverd aan de werking van het regionaal overleg en zijn inzet voor de havencommunity. We wensen Tony het allerbeste toe en nog heel veel gezonde jaren. De opvolgster van Tony is Isabelle De Clercq (ex- Deloitte). We wensen ook Isabelle veel succes toe in haar nieuwe job.

Agendapunt 1: Verslag vorige vergadering (d.d. 12.09.2020) en openstaande actiepunten

VERSLAG VORIGE VERGADERING

Het verslag van de vorige vergadering wordt goedgekeurd.

T2L DOCUMENTEN

I.Eelen heeft nogmaals een herinnering gestuurd aan de diensten in Bxl mbt de vereenvoudigde aanzuivering van de ATO met T2L. Ikv Brexit verwacht de AAD&A ook dat er meer T2L documenten zullen aangeboden worden. Ook in het kader van de toepassing van CPU is een vlotte aanzuivering noodzakelijk. Er werd tot op heden nog geen antwoord ontvangen.

REGULARISATIE DOUANEANGIFTES

I. Eelen en J. Van Wesemael hebben de EU-arresten over het regulariseren van aangiftes op 17/09/2020 aan de dienst Werkmethodes (mevr. Delestienne) bezorgd voor een evaluatie. Tot op heden nog geen bijkomende info ontvangen.

BOETES NCTS

T. Vanderheijden (PSA) heeft voorbeelden bezorgd aan I. Eelen van dossiers waar de terminaluitbater PSA na geruime tijd alsnog boetes ontvangt vanwege de dienst Geschillen. Deze voorbeelden werden door de plaatselijke controledienst en de dienst Geschillen nagekeken. Het feit dat de boetes lang op zich lieten wachten, was te wijten aan een spijtige samenloop van omstandigheden. Normaal gezien worden deze dossiers sneller behandeld door de betrokken diensten.

Het betreft andere overtredingen, dus geen geval van verlopen geldigheidstermijnen, waarvoor geen delegatie van de dienst Geschillen bestaat.

Het betreft onregelmatig douanevervoer waarbij bv 2 containers op 1 T-document worden vermeld (bij vervoer per truck). De boetes werden solidair aangeboden aan zowel de aangever als de terminal. De aangever omdat het T document foutief werd opgemaakt en dus de goederen foutief heeft laten vervoeren. De terminal omdat deze de 2de container binnen neemt met een reeds aangemeld en gebruikt T document voor een ander vervoer. De dienst Geschillen bekijkt deze dossiers verder.

PSA vraagt zich af waarom de terminal hierbij moet betrokken worden. In principe zou alleen de aangever moeten aangesproken worden. Op basis van eerdere rechtspraak van het grondwettelijk Hof zou het opleggen van een solidaire minnelijke schikking inzake douane niet mogelijk zijn. Echter volgens de dienst Geschillen zijn bepaalde operatoren vragende partij om solidaire boetes op te leggen. De dienst geschillen zal een aantal dossiers herbekijken.

Agendapunt 2: Bijhouden borgbrief Benelux 3

Op 10/12/2020 werd door de AAD&A van regio Antwerpen een communicatie verspreid met de melding dat de procedure zal wijzigen voor het bijhouden van de originele borgbrieven BEN3. Vanaf 01/01/2021 zal de AAD&A de originelen zelf archiveren. Dit o.a. om de dossiers sneller te kunnen afhandelen en de administratieve last te verminderen. Er moesten immers wekelijks verschillende duplicaten afgeleverd worden omdat de originelen zoek geraakt waren bij de aangevers. Enkel de locatie waar het origineel bewaard wordt, wijzigt, de rest van de procedure wijzigt niet. De aangever krijgt uiteraard een afschrift.

Deze procedure zal ook nationaal ingevoerd worden en daar zou nog over gecommuniceerd worden (datum nog niet gekend). De Regio Antwerpen start echter al met deze nieuwe werkwijze op 01.01.2021.

Er loopt in dit verband ook nog een digitaliseringsproject maar dit staat momenteel "on hold" wegens andere prioriteiten.

Agendapunt 3: Brexit

De vergadering van de sub WG Brexit heeft plaatsgevonden op 14/12/2020.

De bijgewerkte nota's van Antwerpen (short sea shipping), Gent en Zeebrugge alsook de algemene nota zijn te raadplegen op de site van het Nationaal Forum :

- [Update algemene nota Brexit](#)
- [Update nota Antwerpen](#)
- [Nota's Brexit Gent en Zeebrugge](#)

Er zal in het kader van Brexit ook een telefonische permanentie beschikbaar zijn in de week van 28 december, van 10u tot 12u. (0257 55 555)

Dit telefoonnummer is zowel intern als extern bereikbaar. [De website is ondertussen ook aangepast.](#)

Hilde Bruggeman (ASV) meldt nog een aantal problemen i.v.m. het gebruik van T-documenten en wat wordt verwacht van de zeevervoerder. Voor goederen die onder transit vanuit het VK naar de EU worden vervoerd en via België de EU binnenkomen fungeren de Belgische zeehavens als kantoor van doorgang waarbij deze doorgang aan douane dient gemeld te worden (kennisgeving) adhv excell-lijsten met inbegrip van MRN (barcode).

Er bestaat een tool in excel om nummers om te zetten naar een barcode.

Indien goederen onder douanevervoer naar BE komen zal in de vrachtlIJst voor het betrokken artikel de code "TT" moeten vermeld worden op basis waarvan de vrachtlIJst automatisch zal aangezuiverd worden.

Verder rijzen er nog vragen over het indienen van de ENS. In het VK wordt de verplichting om een ENS in te dienen voor goederen die vanuit de EU in het VK worden binnengebracht uitgesteld tot 01/07/2021 (zie [Border Operating Model](#)).

In de situatie dat een schip met goederen afkomstig van bv. Zuid-Amerika eerst de haven van Hamburg aandoet en nadien een haven in het VK om vervolgens in Antwerpen aan te lopen dient er voor alle goederen die in het VK aan boord waren en richting Antwerpen komen in België een ENS ingediend te worden. Uiteraard diende ook een ENS te worden ingediend in Hamburg voor de goederen die vanuit Zuid Amerika werden aangevoerd en in Hamburg voor het eerst in de EU werden binnengebracht.

Er is bij de operatoren nog enige onduidelijkheid over het punt welke partij een ENS moeten indienen in geval van ferry-verkeer.

Voor onbemand vervoer is het de zeevervoerder die moet instaan voor de ENS. Bij bemand vervoer is het de transportmaatschappij van de vrachtwagen die de ENS moet indienen. Er wordt opgemerkt dat hierover nog discussies zijn geweest welke partij in het laatste geval effectief de ENS zal indienen (ferry maatschappij of transporteur vrachtwagen).

M.b.t. Brexit kan ook gemeld worden dat Mats Op de Beeck (zoon van Abram – co-voorzitter Nationaal Forum) een app heeft ontwikkeld om de invoerrechten te simuleren die bij een harde Brexit van toepassing zullen zijn. Deze app is gratis ter beschikking in de app store (en ook onder Android) en kan teruggevonden worden onder de benaming "UK Global Tariff". Alvast een nuttig instrument voor de bedrijven die handel drijven met het VK.

Daan De Vlieger merkt op dat de tarieflijst nog niet in een wet is gegoten en dat die dus nog niet definitief is. Er kunnen dus nog aanpassingen (naar boven en beneden) aangebracht worden.

I.v.m. het vervoer van accijnsgoederen en het gebruik van een EAD wijst Marc Wouters (Petroleumfederatie) op de specifieke situatie van goederen die met ferry via het VK naar Ierland worden vervoerd. Volgens Sabine De Schryver (AAD&A) is deze situatie vergelijkbaar met vervoer naar Italië over Zwitserland (vervoer over een derde land). Het zou kunnen dat er een document moet gemaakt worden voor het vervoer over een derde land (in casu het VK). Dit dient verder afgestemd te worden met de betrokken partijen in het VK.

Agendapunt 4: Bewijs van oorsprong EUR1

D. Cardoen (AAD&A) wenst een aantal zaken onder de aandacht te brengen m.b.t. EUR 1

De AAD&A merkt dat er vaak nog oorsprongscertificaten gevraagd worden hoewel dit eigenlijk niet meer moet (omdat bv. een factuurverklaring werd gebruikt). Dit werd reeds eerder aangehaald in dit overleg. Het zijn dan vaak de klanten ter plaatse die deze certificaten eisen en niet zozeer de douaneautoriteiten van het land van bestemming.

VoKa heeft een enquête georganiseerd om te bekijken hoe groot de problemen zouden zijn. Het resultaat was dat dit een "minimaal verschijnsel" zou zijn. Volgens de tellingen van de Controles / D. Cardoen blijkt echter dat het om 60% van de documenten zou gaan. Dit wordt echter anders ervaren bij de douanediensten

Men moet in feite de exporteurs sensibiliseren dat die (factuur)verklaringen wel degelijk aanvaardbaar zijn. Soms zijn het ook de klanten in het land van bestemming die om commerciële of administratieve redenen zelf vragen om een EUR1 op te stellen ter vervanging van de factuurverklaring.

M.b.t. het invullen van het bewijs van oorsprong (EUR1) is het zo dat de exporteursverklaringen achteraan blad 2 moeten ondertekend worden door de exporteur zelf of door een gevolmachtigde partij. Als de exporteur geen producent is, dient een leveranciersverklaring te worden voorgelegd.

In het verleden werden ook al discussies gevoerd over welke partij als exporteur (inzake oorsprong) op het oorsprongscertificaat kan vermeld worden. Volgens eerdere communicaties met de Commissie kan dit ook een persoon zijn die niet in de EU is gevestigd.

Er wordt over deze complexe materie bij de AAD&A een interne opleiding voorzien. Het is aangewezen om ook over dit topic de private sector beter te informeren.

Agendapunt 5 : Onderwaardering

Op 06/10/2020 heeft de AAD&A over douanewaarde een informatieve nota gepubliceerd over hoe hiermee om te gaan in de regio Antwerpen.

Aangevers klagen erover dat in afwachting van het resultaat van de waardecontrole de goederen niet worden vrijgegeven. Nochthans voorziet de nota in de mogelijkheid om mits zekerheidsstelling de goederen in afwachting van het resultaat van het waarde onderzoek de goederen vrij te geven. Hoe past men dit in de regio Antwerpen toe?

Op het terrein doen zich een aantal problemen voor. In een aantal gevallen wacht men het resultaat van het waardeonderzoek af. In een aantal dossiers werden de stukken die werden voorgelegd (verkoopcontracten, betalingsbewijzen, ...) door douane niet aanvaard. Zelfs als blijkt uit de stukken dat een bepaalde prijs voor de goederen werd betaald kan de transactiewaarde alsnog worden geweigerd.

Volgens Erik Van Poucke (AAD&A) zijn er verschillende situaties te onderscheiden. Bij aanvaarding van de 614 worden de bijkomende rechten betaald en worden de goederen vrijgegeven. Ook in geval van zekerheidsstelling voor de invoerrechten/waarde kunnen de goederen in principe worden vrijgegeven. Ook een inbeslagname van goederen behoort tot één van de mogelijkheden.

Deze richtlijnen werden door de dienst werkmethodes in Brussel uitgevaardigd. Uit de praktijk blijkt dat er in een aantal dossiers toch ook al manifeste onderwaarderingen werden vastgesteld.

De diensten in Brussel zouden nog bijkomende richtlijnen opstellen te behoeve van de aangevers. Ook de private sector doet inspanningen om onderwaardering te detecteren. Zo bekijkt Forward Belgium met haar leden of een soort van warning systeem kan ontwikkeld worden op basis van info die beschikbaar is in de Market Access Database.

Er dient ook opgemerkt te worden dat indien de methode van de transactiewaarde niet kan weerhouden worden het niet zo evident is om "on the spot" en onmiddellijk de douanewaarde te berekenen op basis van de andere methodes die in de wetgeving zijn voorzien.

Er was eerder aangekondigd dat er inzake douanewaarde een centrale dienst zou opgericht worden. Echter momenteel is deze nog niet actief.

Philippe Lesage (EY) meldt dat er vermoedelijk een aantal grote dossiers te verwachten zijn. Voor standvastige goederenstromen kan overwogen worden om een douanewaardebeslissing aan te vragen.

Alfaport Voka is van mening dat het verwerpen van een transactiewaarde niet evident is alsook het gebruik van gemiddelde prijzen die voor bepaalde goederencategorieën werden berekend en zijn opgenomen in de Markett Access Database is vatbaar voor discussie.

Alfaport Voka dringt er bij de AAD&A (centraal in Brussel) op aan om duidelijke en uniforme richtlijnen uit te vaardigen. De private sector vraagt om meer duidelijkheid en uniformiteit over de bewijsstukken die in het kader van een waardecontrole dienen voorgelegd te worden. Ook de regionale directie te Antwerpen is vragende partij om een lijst op te stellen van stukken die als bewijs kunnen aanvaard worden. De AAD&A zou hierover ook in overleg gaan met de buitenlandse douane attachés.

Agendapunt 6 : Exportmanifest

De AAD&A in de regio Antwerpen is ondertussen gestopt met het draaien van de macro's voor de exportbevestiging van EX documenten (de zogenaamde "daglijsten") ter ondersteuning van het exportmanifest. Exportbevestigingen zullen nu enkel nog automatisch via het exportmanifest verlopen.

De plaatselijke diensten hebben in dit proces meer dan een jaar ondersteuning geboden aan de IT-diensten in Brussel om nog een aantal bugs op te sporen en op te lossen. Die ondersteuning is nu gestopt.

Indien er geen exportbevestiging is en het niet gaat over een IT-probleem bij AAD&A, dient men alternatieve bewijzen voor te leggen bij het kantoor van uitvoer.

Een communicatie hieromtrent werd gepubliceerd op de website AAD&A en [Nationaal forum op 15.12](#) en 16.12 – De regio Antwerpen heeft ook een mailing rondgestuurd met verwijzing naar voornoemde publicaties.

Bij deze geven we u nog graag een overzicht van het proces zoals het nu zal verlopen:

- Operatoren kunnen informatie met betrekking tot hun exportdocumenten overmaken aan de terminal uitbaters via het Port Community System (PCS; in Antwerpen C-Point/e-balie).
- De terminal haalt de informatie uit het PCS op en gebruikt deze om aankomstmeldingen (CODECO/Charge Report) in te sturen naar het douanesysteem (PLDA).
- De terminal krijgt een antwoordbericht terug (APERAK of Customs Respons) waarin hij kan zien of de aankomstmelding geslaagd is of niet. Indien hij een foutmelding terug krijgt, dient hij actie te ondernemen (zie de nota die bij de communicatie van 15/12 gevoegd werd).
- Na export van de goederen wordt door de scheepsagent een exportmanifest ingestuurd naar het douanesysteem.
- Op basis van dit manifest zal de uiteindelijke exportbevestiging op automatische wijze plaatsvinden.

Opgelet, voor T-documenten is er geen wijziging in de procedure.

Jan Maes (Grimaldi) meldt een aantal praktische issues wanneer de zending niet is aangemeld op kantoor van uitgang. Voor voertuigen komt het voor dat alleen het voertuig wordt aangemeld en de andere goederen die in de lading zitten niet. Inzake uitvoer zijn de alternatieve stukken die kunnen voorgelegd worden opgenomen in artikel 335 van de uitvoeringsverordening DWU. Deze alternatieve bewijzen dienen voorgelegd te worden op het kantoor van uitvoer en niet op het kantoor van uitgang.

Het gaat in concreto over de volgende documenten:

Quote uit artikel 335 UCC IA:

Dit bewijs kan met name worden geleverd door middel van een van de volgende stukken of een combinatie daarvan:

a) een kopie van de pakbon die door de geadresseerde buiten het douanegebied van de Unie is ondertekend of gewaarmerkt;

b) het betalingsbewijs;

c) de factuur;

d) de pakbon;

e) een document, ondertekend of gewaarmerkt door de marktdeelnemer die de goederen buiten het douanegebied van de Unie heeft gebracht;

f) een document, verwerkt door de douaneautoriteit van een lidstaat of een derde land in overeenstemming met de regels en procedures die in die staat of dat land van toepassing zijn

Unquote

Volgens Gino Roelandt (Hapag Lloyd) stellen zich op bepaalde terminals problemen omdat de aankomstmeldingen op een andere manier worden ingestuurd. Volgens Ilse Eelen (AAD&A) zou dit probleem opgelost zijn met de PLDA-release van 18/11. Ook de IT-afdeling in Brussel heeft met de betrokken terminal hierover contact genomen.

Ilse Eelen merkt op dat de douane op kaai de achterliggende berichtstroom niet meer ziet waardoor problemen met berichten in Brussel dienen nagekeken te worden.

De verantwoordelijkheid van de betrokken partijen in dit proces (terminal, scheepsagent, verlader, ...) werd al eerder aangekaart tussen de betrokken beroepsfederaties en in de loop van 2019 werden hierover een aantal communicaties verspreid. Om te vermijden dat er verschepingen zonder document plaatsvinden hebben terminals en scheepsagenten bepaalde procedures afgesproken. Deze procedures zouden volgens Hilde Bruggeman (ASV) verder gedigitaliseerd worden maar door de implementatie van het CPU-project heeft dit vertraging opgelopen. Het is de bedoeling om op termijn ook bij uitvoer met een systeem van "groene lichten" te gaan werken.

In het kader van aankomende transitzendingen en plaatsing in RTO liggen de verantwoordelijkheden enigszins anders. PSA hoopt dat er in de toekomst verder wordt gewerkt aan een CODECO-transitbericht en Aperak zoals bij aankomstmelding van vrije goederen met het oog op uitvoer.

Agendapunt 7 : Controleproces

a) Selecties S&S kort voor aankomst schip

Bepaalde operatoren (onder meer Hapag Lloyd) melden dat er de laatste tijd een aantal S&S selecties plaatsvinden kort voor aankomst van het schip of lossing van de goederen. Dit brengt een aantal operationele problemen met zich mee (bv. planning transport, ...).

De AAD&A geeft aan dat pre-arrival selecties steeds mogelijk zijn. De AADA probeert dit steeds te doen voor lossing van de betrokken container. Bepaalde S&S selecties gebeuren niet altijd op basis van de vrachtlIJst (CUSCAR)

Er kan uiteraard altijd nog informatie binnenkomen die noodzaakt dat bepaalde zendingen aan een controle onderworpen worden, maar dat zijn in principe uitzonderingen.

CRC houdt in principe rekening met de regel van 24u voor lossing. Dit om last minute wijzigingen op te kunnen vangen. (Dit is in het verleden meermaals voorgevallen dat zendingen voorzien voor Antwerpen plots in Rotterdam of Le Havre gelost worden.)

Bv. zo selecteert men op donderdag de zendingen die op vrijdag en zaterdag gelost zullen worden, op vrijdag wat op zondag en maandag voor lossing voorzien is. Men baseert zich op lijsten uit de e-portals (ETA/ETD wordt als richtlijn genomen).

Pre arrival selecties betreffen quasi altijd scansselecties die ingebracht worden in het NGPS systeem. Het NGPS-licht in CPU zal zwart staan zolang er geen selectie bekend is. Van het moment dat daar een selectie gekend is zal het licht van kleur wijzigen.

Ilse Eelen zal de betrokken diensten vragen om selecties inzake S&S zo vroeg mogelijk mee te delen.

Jan Van Wesemael (Alfaport Voka) stelt voor om dit proces te herzien in het kader van het VIL-project rond de digitalisering van het controleproces (VMS-project). Het VIL heeft verder ook nog een business analyse gedaan m.b.t. de digitalisering van de PLDA-noodprocedure en de afschrijving van vergunningen voor strategische goederen.

De studiefase van deze projecten is afgerond en deze projecten zullen tijdens een event op 21/01/2021 door het VIL worden voorgesteld.

M.b.t de digitalisering van het controleproces (VMS-project) zal worden nagegaan welke organisatie dit verder zal opnemen om dit verder uit te werken. Wellicht zullen de Community platformen actief in de verschillende zee-en luchthavens de aanpak onderling afstemmen. De Antwerpse havengemeenschap had reeds eerder dit jaar (juli 2020) een WG opgericht die zich zou buigen over het stroomlijnen van het controleproces.

Er wordt voorgesteld om samen met de instanties en organisaties die het VMS zullen uitrollen en de eerder opgerichte WG verder af te stemmen.

b) Initiatieven privésector i.v.m. stroomlijnen proces

In juni/juli werden met een ruime vertegenwoordiging van de Antwerpse havengemeenschap een aantal facetten en lopende initiatieven met het oog op het stroomlijnen van het controleproces besproken. Zoals gesteld onder a).

Hiervoor zal deze WG met de partijen die het VMS-project verder zullen uitrollen in de loop van 2021 verder afstemmen.

Hiervoor zal het event van 21.1.2021 worden afgewacht om nadien met het VIL en andere partijen het gesprek aan te gaan. In de Stuurgroep Nationaal Forum (dd. 18/12/2020) worden de betrokken projecten door VIL toegelicht.

Het zal ervan afhangen welke partij dit project zal oppikken om te programmeren en uit te rollen. Hopelijk kan dit project in de loop van 2021 gerealiseerd worden.

c) Controle op invoer van hout

Onder meer de beroepsorganisatie Fedustria heeft gemeld dat er de laatste tijd meer controles plaatsvinden op de invoer van hout en meubels waarin bepaalde (beschermde) houtsoorten (CITES) zijn verwerkt.

Ilse Eelen meldt dat er een specifiek CITES-team (onder O&O) werd opgericht dat onder meer bevoegd is voor deze controles. Er worden momenteel heel wat overtredingen vastgesteld.

Annemie Peeters (Havenbedrijf Antwerpen) vraagt aan de AAD&A om deze controles zo snel mogelijk af te handelen met het oog op de vrijgave van de goederen. Ilse Eelen meldt dat in een aantal gevallen de goederen dienen onderworpen te worden aan het labo. Soms gebeurt het dat de goederen mogelijks niet op de markt mogen gebracht worden en in die gevallen kan AADA de goederen dan ook niet op basis van een borgstelling vrijgeven. De AAD&A dient deze dossiers ook voor advies voor te leggen aan Leefmilieu wat ook voor enige vertraging zorgt.

Heel wat traders in dergelijke goederen zijn zich blijkbaar niet bewust van de problematiek. Daan De Vlieger (Deloitte) dringt dan ook aan op het verstrekken van informatie aan de betrokken sectoren.

Agendapunt 8 : Wederuitvoer onder bijzondere regeling (bv. 3171) versus transit

De vraag werd gesteld in hoeverre het mogelijk is om bij wederuitvoer van goederen die zich in een douane-entrepot in Nederland bevinden gebruik kan gemaakt worden van een EXA document met regeling 3171 om de goederen over te brengen naar België en deze daar te verschepen? Moet deze overbrenging niet onder T1?

Het antwoord op deze vraag werd door Dorothy Cardoen hierna verder toegelicht.

De aangifte voor wederuitvoer regeling D 3171 of regeling C 3151 (na AV) dekt eveneens het vervoer naar het kantoor van uitgang. Er moet dus geen aangifte T1 meer opgemaakt worden, wat:

1. het risico voor de economische operator aanzienlijk verkleint
2. geen impact heeft op de zekerheid transit
3. het proces uitgaan in ECS alleen maar vergemakkelijkt en
4. het alternatief bewijzen van de uitgang, in geval er toch ergens iets hapert, enorm vereenvoudigt

Dit zijn dus 4 redenen om dat vooral niet meer te doen.

(NVDR: zie ook artikel 267 UCC-IA)

I.Eelen geeft mee dat de AAD&A merkt dat operatoren soms, om historische redenen, in bepaalde procedures "vast blijven hangen" omdat ze dit nu éénmaal zo gewoon zijn terwijl er vaak alternatieven voorhanden zijn die soms een pak eenvoudiger zijn.

Volgens Daan De Vlieger (Deloitte) diende deze procedure vroeger in de vergunning voorzien te worden maar volgens de AAD&A kan men zich nu rechtstreeks baseren op de bepalingen van het DWU.

Agendapunt 9 : Varia

Beschikbaarheid nota's en instructies gepubliceerd door de regio Antwerpen

Bepaalde operatoren vragen zich af of de geldende nota's die door de regio Antwerpen werden gepubliceerd in een file/database ter beschikking kunnen gesteld worden van de economische operatoren. Deze nota's zijn niet opgenomen in de database van FisconetPlus.

Alfaport Voka heeft dit voorstel ook al een aantal jaren geleden met de regionale directie besproken.

Alfaport Voka en de regionale directie te Antwerpen zullen nagaan op welke manier op deze vraag kan ingespeeld worden.

De datum van de volgende vergadering: donderdag 23.02.2021, 10-12h via Teams.
(een officiële uitnodiging volgt later)