



Nationaal Forum : WG Operations sub WG PN/TS

VERSLAG

12.07.2021

CONVENORS	Dorothy Cardoen (AAD&A) & Jan Van Wesemael (Alfaport –Voka)		
NOTULIST	Jan Van Wesemael		
AANWEZIG	De Wilde	Arnaud	AAD&A
	Keersmaekers	Bart	ASV/Naves
	Selis	Bert	Aéroport Liège / Bierset
	Cardoen	Dorothy	AAD&A
	Aydemir	Eylem	AAD&A
	Moerkerke	Hendrik	ASV/Naves
	Bruggeman	Hilde	ASV/Naves
	Eelen	Ilse	AAD&A
	De Clercq	Isabelle	ABAS
	Maes	Jan	ASV/Naves
	Van Wesemael	Jan	Alfaport Voka
	Hermans	Jef	Forward Belgium
	Van Aert	Jessy	Essencia
	Styleman	Jim	CRSNP
	Lauwers	Joelle	AAD&A
	Verdeyen	Joke	AAD&A
	Van de Perre	Kim	ASV/Naves
	van Kesteren-Stefan	Kristin	Port of Antwerp
	Moens	Maggy	AAD&A
	Luyckx	Nathalie	ASV/Naves
	Deglume	Pascal	AAD&A
	Maroukisse	Rachida	Air Cargo Belgium
	Jansegers	Richard	ASV/Naves
	Hof	Ron	ASV/Naves
	Quintelier	Sam	Brussels Airport Company
	Schuerwegh	Stijn	MPET(ABAS)
	Arys	Yves	AAD&A
	Rykbosch	Yves	AAD&A
	Ramaen	Sophany	AAD&A
VERONTSCHULDIGD	Bogemans	Debby	AAD&A
	Kelder	Isabelle	AAD&A
	Wengler	Nicolas	AAD&A
AFWEZIG			

Oprichting en doelstelling sub WG PN/TS

Convenor Dorothy Cardoen (AAD&A) opent de vergadering en kadert de oprichting van de nieuwe sub WG PN/TS (Presentation Notification / Temporary Storage).

Tijdens de vorige vergadering (dd. 28/05/2021) is gebleken dat het project PN/TS in principe vanaf 01/01/2023 de huidige goederencomptabiliteit zal vervangen. Gelet op de belangrijke impact op de inkomende processen in zee-, luchthavens en het hinterland werd op voorstel van de convenors van de WG Operations de oprichting van de sub WG PN/TS door de Stuurgroep van het Nationaal Forum goedgekeurd (dd. 18/06/2021).

Co-convenor Jan Van Wesemael (Alfaport Voka) licht aan de hand van een presentatie (gevoegd als bijlage bij dit verslag) de doelstelling van de sub WG toe en geeft een beknopt overzicht van de wettelijke bepalingen die van belang zijn in het kader van dit project.

Samen met de verschillende stakeholders zal worden nagegaan hoe de nieuwe procedures in het kader van het project PN/TS op het terrein kunnen geïmplementeerd worden.

De bedoeling is om in aparte werkgroepen (onderscheid zeehaven, luchthaven en hinterland) na te gaan hoe het toekomstig proces er zal uitzien en wat de impact van PN/TS is op de activiteiten van de verschillende stakeholders (rederijen/agenten, goederenbehandelaars/terminals, vergunninghouders RTO, expediteurs, ...). In eerste instantie zal de ASIS situatie moeten afgezet worden t.o.v. de TOBE situatie waarbij ook de ontwikkelingen van het project ICS2 in het achterhoofd moet gehouden worden.

Dorothy Cardoen (AAD&A) merkt op dat er tussen het tijdstip van implementatie van de projecten PN/TS en ICS2 voor de maritieme sector 15 maanden tussen zit waardoor het recupereren van ENS data in een eerste fase niet mogelijk zal zijn.

Yves Arys (AAD&A) merkt op dat de AAD&A aan de Commissie heeft gevraagd om de beide projecten gelijktijdig te implementeren. Het is momenteel niet duidelijk welk standpunt de Commissie hierin zal nemen.

Impact PN/TS op de activiteiten van de verschillende stakeholders

De verschillende sectoren/actoren zullen moeten nagaan wat de impact is van het project PN/TS op hun activiteiten. Er wordt afgesproken om het overleg verder op te splitsen in thematische technische werkgroepen (onderscheid zee, lucht en hinterland).

Er zullen eveneens afspraken moeten gemaakt worden tussen de sectoren onderling alsook met de AAD&A.

De technische werkgroepen (zee, lucht, hinterland) zullen de resultaten van hun overleg meedelen aan de convenors van de WG operations die periodiek de brede community zal informeren over de stand van zaken.

Belangrijke informatie /documenten

Jan Van Wesemael (Alfaport Voka) heeft een aantal documenten verzameld die nuttig kunnen zijn bij het verder overleg van de specifieke technische werkgroepen (zeehavens, luchthavens, hinterland).

Het gaat in concreto over de volgende informatie :

- PN/TS message implementation guide. Meer informatie hierover is beschikbaar in de presentatie van de AAD&A die op 21/05/2021 door de AAD&A werd toegelicht https://www.nafora.be/nl/system/files/20210520_presentatie_MIG_PN-TS.pdf
- Documenten met een overzicht van de gegevenselementen per aangifte/bericht gebaseerd op de bijlage B van de gedelegeerde verordening (extract uit het EUCDM 6.0)
 - o G2 (AN) : AN is geen onderdeel van PN/TS maar is wel belangrijk om de link te maken tussen de projecten PN/TS en ICS2 ([website Taxud](#))
 - o G3 (PN) ([website Taxud](#))
 - o G4 (TSD) ([website Taxud](#))
 - o G5 (aankomstmelding bij overbrenging onder tijdelijke opslag) ([website Taxud](#))

Overzicht wettelijke bepalingen

- **AN (kolom G2 bijlage B DA)** - art. 133 DWU Dit bericht behoort niet tot het project PN/TS. Dit bericht dient via de STI (secured trade interface) gestuurd worden naar de CR (common repository) van de Commissie. De bestaande community platformen kunnen mogelijks hierbij een rol spelen bij het verzamelen/ter beschikking stellen van de gegevenselementen om bv. via een API het bericht via de STI naar de CR te sturen.
- **PN (kolom G3 bijlage B DA)** – art 5 (33) en art. 139 DWU : goederen moeten bij binnenbrengen onmiddellijk bij de douane worden aangebracht (of op een goedgekeurde plaats). De PN moet verwijzen naar de ENS.
- **TSD (kolom G4 bijlage B DA)** art 5 en art 144 : gegevenselementen en personen die de TSD kunnen indienen.

Belangrijk bij de TSD is het gegeven dat er met een pre-lodged TSD kan gewerkt worden of met een full TSD op het ogenblik van de aankomst van de goederen. Yves Arys vult aan dat als er geen pre-lodged aangifte werd ingediend er gebruik dient gemaakt te worden van de gecombineerde dataset (TSD en PN).

Ofwel wordt er een pre-lodged TSD ingestuurd die bij het aanbrengen van de goederen wordt gevolgd door een PN. Ofwel wordt er een gecombineerde aangifte ingestuurd (TSD en PN) op het ogenblik dat de goederen worden aangebracht bij de douane.

Volgens het wetboek kan een vervolgaangifte ook als ATO beschouwd worden. De AAD&A bevestigt dat bij een pre-lodged aangifte deze kan aangevuld worden door een aangifte PN (I2).

De aangifte TSD (ATO) kan ook beschouwd worden als PN maar niet als AN (AN maakt deel uit van ICS2)

Goederen die onder transit toekomen (art. 144 DWU)

Er zal met de EU WG PN/TS worden nagedacht over de mogelijkheid om de dataelementen bij aankomende transitzendingen te hergebruiken als TSD. Dit zal verder in de EU WG worden besproken.

In principe is het wettelijk niet voorzien om een PN in te dienen als goederen onder de regeling Unie douanevervoer toekomen.

Als het douanevervoer eindigt moeten niet-Uniegoederen in principe onder tijdelijke opslag geplaatst worden, tenzij ze rechtstreeks onder een vervolg douaneregeling worden geplaatst.

Dit is een belangrijk proces dat nader dient uitgewerkt te worden.

Activiteiten EU werkgroep PN/TS en overbrenging onder tijdelijke opslag

Yves Arys (AAD&A) schetst op vraag van de deelnemers kort de doelstelling en werking van de EU WG PN/TS. Momenteel worden met een tiental lidstaten de specificaties m.b.t. PN/TS uitgewerkt. Het is de bedoeling om zoveel mogelijk lidstaten te overtuigen dit systeem te gaan gebruiken (is echter geen verplichting).

Zo hebben Zweden en Frankrijk al eerder aangegeven om gebruik te maken van het systeem (zowel wat betreft de specificaties als de applicatie zelf).

Yves Arys en Joelle Lauwers melden dat er m.b.t. de overbrenging onder TO op nationaal niveau zal geprobeerd worden om in het systeem een (eenvoudige) mogelijkheid te voorzien op binnen België een overbrenging onder TO te realiseren. Dit zal in principe mogelijk zijn vanaf 01/01/2023. De gegevenselementen die bij overbrenging moeten meegedeeld worden zijn opgenomen in kolom G5 van bijlage B (DA). Hierover zal ook een consensus worden gezocht met de leden van de EU WG (zeker wat betreft de grensoverschrijdende overbrengingen).

Tijdstip aanbrengen van goederen (PN)

Een van de belangrijke aspecten in het project PN/TS is het bepalen van het moment waarop goederen bij de douane worden aangebracht (art. 5 (33) DWU). Momenteel worden de goederen bij de douane aangebracht op het ogenblik dat bij zeevervoer het zeeschip de territoriale wateren binnenkomt (passage aan de boei). Voor de haven van Antwerpen betekent dit dat de goederen ongeveer 6 uur voor aankomst aan de kade worden aangemeld. Voor Zeebrugge bedraagt deze termijn ongeveer 2 uur. In Zeebrugge gebeurt het aanmelden bij de registratie van de ligplaats in het havensysteem Zedis.

Bij luchtvracht gebeurt de melding bij het vertrek van het vliegtuig en niet bij aankomst.

Kristin van Kesteren-Stefan onderlijnt het belang van dit proces voor alle operatoren die betrokken zijn bij het inkomend proces. De termijn tussen de melding van aankomst van het schip aan de boei en het aanmeren aan de kaai wordt nu gebruikt om alle formaliteiten en natransport richting hinterland voor te bereiden. Het is belangrijk dat dit economisch voordeel kan behouden blijven. Er dient ook over gewaakt te worden dat de procedures in lijn liggen met deze van de ons omringende lidstaten.

Er dient samen met de AAD&A (wetgeving) nagegaan te worden welke mogelijkheden er zich op basis van de wetgeving aandienen. In functie van het ingenomen standpunt zal ook het gebruik van de vervolgaangifte IMD moeten geëvalueerd worden.

De AAD&A geeft aan dat de PN pas ingediend kan worden op het moment dat de goederen op kaai staan. Het PN-bericht bevat trouwens een locatiecode. De vraag is op welk moment het PN-bericht kan ingestuurd worden. Dit punt dient nader bekeken te worden in de technische werkgroepen in overleg met de AAD&A (dienst wetgeving).

Jef Hermans (FORWARD Belgium) stelt voor om ook de ontwikkelingen in andere lidstaten (bv. NL) op te volgen. Jan Van Wesemael (Alfaport Voka) zal periodiek afstemmen met de collega's van de relevante beroepsfederaties in Nederland.

NIEUWE ACTIEPUNTEN (DUIDELIJK EN SPECIFIEK FORMULEREN!)	VERANTWOORDELIJKE	EINDDATUM
Standpunt AAD&A m.b.t. de interpretatie van artikel 5 (33) DWU. Tijdstip waarop PN kan ingediend worden.	Dienst wetgeving	ASAP

Gebruik van het EIR-bericht

Vanuit de industrie stelt Jessy Van Aert (Essenscia) zich vragen over het toekomstig gebruik van de EIR-berichten bij afschrijving van de vrachtlijsten.

EIR-berichten worden juridisch gezien als vereenvoudigde vervolgaangiften beschouwd. Periodiek wordt een aangifte IMZ ingediend met de alle verplichte gegevenselementen. Momenteel verwijst het EIR-bericht naar de gegevens van de vrachtlijst (cfr. vak 40 voorafgaande regeling).

Op zich is EI(D)R een vereenvoudiging die voorzien is in het DWU en bij de implementatie van het project PN/TS in principe overeind zal blijven.

De vraag is alleen in welke mate de samenstelling van het huidig bericht ook zal moeten aangepast worden (m.n. de verwijzing naar de TSD).

Bericht van wederuitvoer ter vervanging van het "mini CUSCAR"-bericht

Het bericht van wederuitvoer (re-export notification) zal het huidige "mini CUSCAR"-bericht vervangen. In principe maakt dit bericht deel uit van het project AES (Automated Export System) maar gelet op het feit dat deze procedure vaak onmiddellijk volgt op het binnenbrengen van goederen in zeehavens, wordt de ontwikkeling van dit bericht door de AAD&A ook meegenomen bij de implementatie van de nieuwe goederencomptabiliteit (PN/TS). In principe zal dit bericht van wederuitvoer kunnen gebruikt worden

voor alle soorten van goederen (ook voor breakbulk, liquid breakbulk, ...). De sub WG zal dit punt ook meenemen tijdens de verdere besprekingen. De gegevenselementen van dit bericht zijn terug te vinden in kolom A3 van bijlage B van de Delegated Act. De berichtenspecificaties dienen door de AAD&A nog gefinaliseerd worden.

Way Forward

De convenors roepen de verschillende communities en organisaties op om een aantal operatoren op te geven die deel gaan uitmaken van de verschillende technische werkgroepen (zee, lucht en hinterland).

Het is aan de verschillende sectoren/communities en hun respectievelijke beroepsorganisaties om het initiatief te nemen om de impact van PN/TS op hun eigen situatie verder te analyseren tegen eind oktober.

In de mate van het mogelijke zullen de convenors (Dorothy Cardoen en Jan Van Wesemael) deze technische vergaderingen bijwonen om op die manier een overzicht te behouden van de activiteiten die in de verschillende werkgroepen plaatsvinden met het oog op een consolidatie op niveau van de WG Operations.

Voor wat betreft de zeehavens zal Jan Van Wesemael (Alfaport Voka) afstemmen met de sectorfederaties (ASV/NAVES, ABAS en FORWARD Belgium)

Voor de luchthavens zal Air Cargo Belgium (Rachida Maroukisse) e.e.a. coördineren

Voor de geïmpacteerde operatoren in het binnenland zullen een aantal partijen nog gecontacteerd worden door de convenors. In eerste instantie gaat het over consolidators, inland terminals en operatoren die beschikken over een vergunning goedgekeurde losplaats of toegelaten bestemming.

NIEUWE ACTIEPUNTEN (DUIDELIJK EN SPECIFIEK FORMULEREN!)	VERANTWOORDELIJKE	EINDDATUM
Tegen eind oktober dienen de verschillende sectoren een eerste overleg te organiseren en terug te koppelen aan de sub WG PN/TS , (zee, lucht en hinterland). Quid impact PN/TS op de processen	Verschillende sectorfederaties	Oktober 2021
AAD&A vraagt of een inschatting kan gemaakt worden van de volumes aangiften TSD/ATO waarover het gaat (onderscheid pre-lodged /full TSD-aangifte)	Vertegenwoordigers operatoren in zee-en luchthavens	Oktober 2021

=====