



TRADE FACILITATION ANTWERPEN

VERSLAG

28.09.2022

VOORZITTER	Sabine De Schryver (AAD&A – Regionaal Directeur) Jan Van Wesemael (Alfaport – Voka)
NOTULIST	Jan Van Wesemael (Alfaport Voka)
AANWEZIG	Erik Van Poucke (AAD&A – Afdeling Controle 1 ^{ste} lijn I) Dorothy. Cardoen (AAD&A – Afdeling Control 1ste lijn II) Bart Engels (AAD&A – Algemeen Beleid – Strategische Cel) Jan Van Wesemael (Alfaport – Voka) Frederic Keymeulen (TLV) Jan Maes (ASV – Grimaldi) Frederic Noppen (AET) Serge Gumienny (Essenscia – Liquid Customs Services) Roel Huys (KVBG – Tabaknatie) Caroline Gubbi (Forward Belgium) Jessy Van Aert (Essenscia – Evonik) Kristin van Kesteren – Stefan (Port of Antwerp Bruges) Philippe Lesage (Unizo – Ernst & Young) Tim Verdijck (Essenscia – BASF) Isabelle De Clercq (ABAS-PSA Antwerp) Marc Wouters (Belgische Petroleumfederatie – Total Energies) Danny Proost (FORWARD Belgium – ALS) An Moons (ABAS-KVBG – DP World) John Kerkhof (Forward Belgium – Portmade) Isabelle De Maegt (Transportfederatie - Febetra) Elke De Jonghe (Sea Tank terminal)
VERONTSCHULDIGD	Sabine De Schryver (AAD&A – Regionaal Directeur)

De leden konden na een lange tijd van on-line vergaderen opnieuw tijdens deze fysieke bijeenkomst met elkaar van gedachten wisselen. Dorothy Cardoen, Erik Van Poucke en Bart Engels waren aanwezig voor de AAD&A. Organisatorisch is er iets misgelopen waardoor de uitnodiging niet tot bij de ambtenaren geraakt is die normaal aan het overleg deelnemen. De convenors nemen de nodige maatregelen om dit in de toekomst uit te sluiten.

1. Personeelsbezetting

Co-convenor Jan Van Wesemael uit in naam van de logistieke operatoren in de haven van Antwerpen zijn bezorgdheid over de personeelsbezetting (onderbezetting) van bepaalde operationele diensten. Zeer frequent meldt de AAD&A (regio Antwerpen) dat om organisatorische redenen bepaalde scandiensten niet operationeel zijn. De problematiek is niet nieuw en vanuit Alfaport Voka werd het punt reeds meermaals bij de regionale centrumdirecteur en de top van de douane in Brussel neergelegd.

Erik Van Poucke (AAD&A) stelt dat dit geen typisch Antwerps probleem is en dat de AAD&A de laatste jaren kampt met een constante vermindering van het personeelsbestand doorheen de jaren (van ongeveer 25%) daar waar de volumes aan vracht in de haven van Antwerpen jaar na jaar toenemen.

Eén van de operatoren meldt een specifiek probleem in geval van terugkerende goederen en de toestemming tot lossing die door het plaatselijk hoofd moet verleend worden.

De AAD&A is zich bewust van het probleem en zal intern nagaan op welke manier dit in de toekomst kan opgelost worden.

Dorothy Cardoen (AAD&A) stelt dat er een onderscheid dient gemaakt te worden tussen toelating tot lossing en de vrijgave van de goederen. In geval dat er een controle moet uitgevoerd worden kunnen er inderdaad specifieke situaties ontstaan. Dit is vnl. het geval voor de sector van de liquid bulk die vragende partij is om het proces aan te passen.

Erik Van Poucke stelt voor om de procedures voor liquid bulk te bespreken met het kantoor om een oplossing te bieden voor de sector.

Klachten over de algemene personeelsproblematiek dient bij de FOD Financiën te worden neergelegd. Eventuele bijstellingen dienen door de ministerraad te worden beslist.

Kristin van Kesteren – Stefan (PoAB) meldt dat een performante dienstverlening door de douane heel belangrijk is voor de perceptie die de buitenlandse klanten hebben over de Belgische havens. Het is belangrijk dat het ambtenarenbestand voldoende is om de taken van de douane goed te kunnen invullen. Het punt dient op politiek niveau te worden aangekaart.

Ondertussen kan worden nagegaan welke voorstellen kunnen leiden tot het vereenvoudigen van een aantal processen. De hervorming van het controleproces wordt door de AAD&A gepland maar dit is eerder voor de langere termijn.

Op korte termijn is men binnen de regio Antwerpen bereid om voor tijd kritische/operationele problemen die zich specifiek in de haven van Antwerpen stellen praktische oplossingen te voorzien.

2. Afhandeling controles /verificatie op kaai

Vanuit de private sector werd het bericht ontvangen dat fysieke verificaties op kaai niet meer mogelijk zijn. In het verleden was het in een aantal situaties niet mogelijk om fysieke verificaties op kaai uit te voeren. Blijkbaar is dit principe nu veralgemeend. De private sector werd hierdoor verrast omdat dit niet vooraf aan de operatoren werd gecommuniceerd.

Erik Van Poucke (AAD&A) meldt dat het probleem zich stelde bij grote machines (open flats – mafi). Probleem met dat soort goederen is dat zij niet via de openbare weg kunnen vervoerd worden. Na een interne discussie bij de AAD&A werd beslist om geen verificaties meer op kaai te doen. Ofwel worden de containers aangeboden aan de mobiele teams of op de GIP.

De AAD&A vraagt bij deze om akte te willen nemen van deze beslissing via het verslag van deze vergadering.

3. Impact nota inklaring op chassis

Op vraag van een aantal operatoren werd de nota lichtjes aangepast. De bedoeling was om bestaande afspraken met bepaalde operatoren in stand te houden. De aanleiding voor de publicatie van de nota heeft te maken met het feit dat de lokatie van de Spitsenstraat zich niet leent om daar vrachtwagens met goederen aan te bieden.

4. Problematiek niet voor uitgang bevestigde uitvoeraangiften

De problematiek van de niet voor uitgang bevestigde uitvoeraangiften is niet nieuw en is al meermaals het voorwerp geweest van discussie in deze WG. Recent heeft er zich echter een technisch probleem gesteld in het systeem (ECS) waardoor in bepaalde situaties waar MRN en aankomstmelding correct werden gemeld uiteindelijk door het systeem geen uitgangsbericht werd gegenereerd.

De dienst IT in Brussel heeft in het systeem een bug gevonden en vraagt om voor een aantal maanden (vanaf april tot augustus 2022) de gegevens van de niet voor uitgang bevestigde uitvoeraangiften te bezorgen aan de ECS-helpdesk in Brussel die op haar beurt de aangestelde ambtenaren in de regio Antwerpen zal belasten met de verdere opvolging van de export lijsten in het systeem.

Dit geeft problemen bv. voor exporteurs die in Polen zijn gevestigd omdat in deze landen op een bepaald moment de lokale btw moet betaald worden indien de uitgang van de goederen niet kan aangetoond worden.

Voor wat betreft de toepassing van de procedure inzake alternatieve bewijsvoering (voor AEO-bedrijven) vraagt de AAD&A om goed de lijsten te controleren van de uitvoeraangiften waarvoor de alternatieve bewijsvoering wordt ingeroepen. M.a.w. men dient er zeker van te zijn dat de goederen effectief het douanegebied van de EU hebben verlaten.

Soms worden problemen vastgesteld bv. in het geval dat de goederen die op de uitvoeraangifte voorkomen in deelzendingen worden verscheept.

De reden waarom uitvoeraangiften niet voor uitgang worden bevestigd kunnen divers zijn. Soms ontbreekt de aankomstmelding en soms loopt het mis bij het indienen van het elektronisch exportmanifest. In het verleden werd reeds een analyse gedaan op een aantal rapporten. Het is niet evident om ook de betrokken partijen in deze rapporten zichtbaar te maken om op die manier de problematiek gericht te kunnen aanpakken.

5. Aanvraag scanattest

Het punt werd in het verleden al besproken. Vanuit de sector wordt gevraagd of het mogelijk is om structureel een scanattest te bezorgen of indien de chauffeur een (ingevuld) attest voorlegt dit onmiddellijk na de scanning te laten afstempelen door de douanediens.

Volgens Erik Van Poucke (AAD&A) zal bij het aanbieden van een ingevuld scanattest door de chauffeur dit in principe worden afgestempeld door de douane.

Het automatisch genereren van een scanattest zal in principe voorzien worden in de nieuwe controlesystemen die de komende jaren door de AAD&A zullen geïmplementeerd worden.

6. Geldigheid van vertrekkende transitzendingen

Het punt werd tijdens intern regionaal overleg (douane) besproken. De vergunninghouders "toegelaten afzender" kunnen m.b.t. de geldigheid van vertrekkende transitzendingen contact opnemen met de dienst vergunningen van de regio die de vergunning heeft afgegeven. De geldigheidstermijn kan voorzien worden in de vergunning.

Indien bij aankomende transitzendingen de geldigheidstermijn is verstreken wordt door de douane in principe een boete opgelegd. Echter indien aan de hand van een gemotiveerd dossier de reden van het overschrijden van de geldigheidstermijn kan aangetoond worden is de AAD&A bereid om aan de hand van de voorgelegde stukken eventueel af te zien van een boete. In geval van overmacht (bv. lage waterstand op de Rijn) wordt in principe geen boete opgelegd.

PSA analyseert momenteel de gevallen waarvan de geldigheidsduur van de transitaangifte is vervallen. Soms worden transitaangiften opgesteld een aantal dagen vóór vertrek. Indien de zending later wordt geladen is er vaak een probleem

7. IT-projecten MASP – PN/TS - stavaza

De verschillende actoren maken zich zorgen over de implementatie van een aantal MASP-projecten. Dit is onder meer het geval voor PN/TS dat voor de maritieme sector in maart 2024 wordt geïmplementeerd. De laatste vergadering heeft in de schoot van de WG ZEE (onderdeel van de sub WG PN/TS) op 18/05/2022 plaatsgevonden. Tijdens deze vergadering heeft de AAD&A een aantal mogelijke scenario's toegelicht. Het is nu aan de private havengemeenschap om te beslissen hoe dit project technisch zal uitgerold worden. Het gebruik van een data/community platform is hierbij aangewezen omdat er heel wat data moet gedeeld en uitgewisseld worden tussen de verschillende operatoren en de douane.

De private Antwerpse havengemeenschap zal op korte termijn over de prioritering van dit project een beslissing nemen in het kader van "The Way Forward" (TWF). TWF is een initiatief/project van de private Antwerpse havengemeenschap waarbij wordt nagegaan op welke manier het logistieke proces kan gestroomlijnd/gedigitaliseerd worden. Douaneprocessen zijn daar een belangrijk onderdeel van.

Naast de IT-technische architectuur dient de impact van PN/TS (= de nieuwe goederencomptabiliteit) op de inkomende (douane) processen geanalyseerd te worden.

8. CCRM - stavaza

CCRM is gekoppeld aan de implementatie van CPU. M.a.w. het is de bedoeling om de commerciële vrijgave van een container te combineren met de douane-vrijgave.

Momenteel wordt nog voor specifieke goederenstromen naar oplossingen gezocht waarvoor vandaag niet automatisch een CCRM-bericht wordt gegenereerd (bv. FAVV containers).

Momenteel wordt een voor ongeveer 96% van de containers een CCRM-bericht gegenereerd. Bij de implementatie van PN/TS zal een nieuw concept moeten uitgewerkt worden waarbij de verschillende data op containerniveau zullen moeten geconsolideerd worden.

9. Publicaties – varia

Er werd binnen de AAD&A (regio Antwerpen) een interne nota over de verlegging van verificatie verspreid. Verificaties op kaai worden niet meer toegestaan.

Verder zal de nota over Lliquid bulk zal worden herzien.

CBAM : Nancy Smout (Katoennatie) heeft vragen over de implementatie van CBAM (Carbon Border Adjustment Mechanism). In eerste instantie was het de bedoeling om dit in 2023 te implementeren. Momenteel wordt er op EU-niveau nog gediscussieerd over de scope van het project. Europa zou de lijst van goederen die onderhevig zijn aan deze CO2-taks willen uitbreiden. Verder is het nog niet duidelijk welke autoriteit zal instaan voor de afgifte van de certificaten en hoe dient omgegaan te worden met de definitie "aangever". Dit project wordt ook verder opgevolgd in de schoot van de WG Algemene Europese bepalingen - Nationaal Forum.

Caroline Gubbi (FORWARD Belgium) meldt dat er nog altijd problemen zijn met het voorleggen en aanvaarden van het betalingsbewijs van de boete bij het ondertekenen van een 614 (vrijstelling van bekeuring).

Erik Van Poucke (AAD&A) stelt nogmaals dat de goederen pas worden vrijgegeven als de (digitaal) ondertekende versie van de 614 en het bewijs van betaling van de verschuldigheden/boete aan de verificateur wordt voorgelegd. Ofwel wordt het bewijs van betaling geleverd d.m.v. boeking in de schulden databank of d.m.v. een uittreksel uit ISABEL. Ook de aanschrijving van het weekkrediet is een mogelijkheid. Hiervoor dient men contact op te nemen met het hulpkantoor (kassa). Als er problemen zijn dient de betrokken operator contact op te nemen met de teamchef.

De datum van de volgende vergadering: in de loop van januari 2023

(een officiële uitnodiging volgt later).