



TRADE FACILITATION ANTWERPEN

VERSLAG

20.03.2024

VOORZITTER	Rudi Lodewijks (AAD&A – Regionaal Directeur) Jan Van Wesemael (Alfaport – Voka)
NOTULIST	Jan Van Wesemael (Alfaport Voka) Ilse Eelen (AAD&A)
AANWEZIG	Ilse Eelen (AAD&A) Bart Engels (AAD&A) Dorothy Cardoen (AAD&A) Bert Jacobs (AAD&A) Frank De Maeyer (AAD&A) Stef Debeuf (AAD&A) Tino Sap (AAD&A) Inge Verrezen (AAD&A) Jan Van Wesemael (Alfaport – Voka) Jan Maes (ASV – Grimaldi) Karen Wittock (ASV – MSC) Bart Keersmaekers (ASV – CMA CGM)) Nancy Smout (KVBG – KTN) Peter Verlinden (Forward Belgium – Geodis) Manuel Demaere (Overseas Distribution Company) Stijn Devolder (Navonus – ASV) Jan Mariën (EML/MOL) Martine Van den Bossche (VOPAK) Serge Gumienny (LCS – Sea-Tank) Soraia Hashemiahmadi (Deloitte) Jef Hermans (Forward Belgium – Customs support) Jessy Van Aert (Essenscia – Evonik) Kristin van Kesteren – Stefan (Port of Antwerp Bruges) Tim Verdijck (Essenscia – BASF) Isabelle De Clercq (ABAS-PSA Antwerp) Kim Van de Perre (ASV-MSC) Stijn Schuerwegh (ABAS-MPET) Frederic Keymeulen (TLV) Isabelle De Maegt (Transportfederatie - Febetra) Caroline Gubbi (Forward Belgium) Frederik Noppe (AET) Eric Verlinden (Alfaport Voka) Sophie Verberckmoes (BDO) Jan Hendrickx (Forward Belgium – ECB)
VERONTSCHULDIGD	

De getoonde powerpoint presentatie wordt als [bijlage 1](#) gevoegd bij dit verslag.

1. Verslag en actiepunten vorige vergadering (dd. 4/12/2023)

Bij aanvang van de vergadering worden door Ilse Eelen (AAD&A) een aantal dienstmededelingen gedaan.

Er wordt meegedeeld dat dhr. Erik Van Poucke vanaf 1/7 met pensioen gaat. De vertegenwoordigers van de private sector houden eraan dhr. Van Poucke te bedanken voor de jarenlange constructieve samenwerking en wensen hem het allerbeste toe n.a.v. zijn pensionering.

Verder meldt de directie Antwerpen dat er ook een nieuwe nota dienstorganisatie werd gepubliceerd. Er zijn een paar organisatorische wijzigingen gebeurd.

M.b.t. het verslag van de vorige vergadering werden geen opmerkingen ontvangen.

Openstaande actiepunten

- Voor wat betreft het gebruik van btw nummers op douaneaangiften en de toepassing van regeling 42 verwijst Jan Van Wesemael (Alfaport Voka) naar de nota's die hierover eind 2023 op de website van de AAD&A werden gepubliceerd. De link naar de nota's is terug te vinden in het verslag van vorige vergadering.
- Stef Debeuf (AAD&A) licht toe dat er binnenkort nieuwe locatiecodes zullen voorzien worden. Dit betekent dat alle bestaande vergunningen zullen geactualiseerd worden van zodra het mogelijk is om de nieuwe codes op te laden in het daartoe voorziene systeem. (Tot op heden werden er nog geen nieuwe locatiecodes afgeleverd.)

De vergunninghouders RTO werden reeds proactief bevroegd over de locaties waarmee zij toekomstig overbrenging onder TO zouden willen gaan doen. De AAD&A dient nog een aantal procedures (transshipment en overbrenging onder RTO – 2 aparte nota's) uit te werken op basis van de aanzet die door Alfaport Voka eind januari aan de AAD&A werd bezorgd.

2. Grensoverschrijdende doorlopende zekerheid

Stef Debeuf (AAD&A) meldt dat er in de loop van maart 2024 een nieuw systeem (GUM – Garantie User Management) in gebruik werd genomen voor het beheer van de vergunning doorlopende zekerheid. Ook een grensoverschrijdende doorlopende zekerheid is nu mogelijk. Dit betekent dat per douaneregeling/vergunning de doorlopende zekerheid dient opgesplitst te worden.

Bedrijven die gebruik maken van een grensoverschrijdende vergunning (bv. regeling douane-entrepot) zullen een nieuwe, grensoverschrijdende vergunning doorlopende zekerheid kunnen aanvragen via de EU trader portal. Bij dergelijke vergunning zal de zekerheid (referentiebedrag) moeten opgesplitst worden per lidstaat. Nieuw is dat het btw-bedrag mee moet opgenomen worden in het referentiebedrag.

De borgakte, die eraan gekoppeld is, zal ook gewijzigd worden.

De houders van een doorlopende zekerheid zullen hierover door de AAD&A – OPS Centrale Component de komende weken gecontacteerd worden. De operators moeten dus voorlopig zelf geen actie ondernemen. Ook de nationale vergunning doorlopende zekerheid i.k.v. transit zal wijzigen. De zekerheid voor transit zal in een aparte vergunning worden opgenomen. Ook hier zal de AAD&A proactief contact opnemen met de betrokken operators.

Firma's die een grensoverschrijdende doorlopende zekerheid willen, kunnen die al wel aanvragen.

Dit bekend dat er in de toekomst 3 aparte vergunningen doorlopende zekerheid kunnen zijn (transit, douanevergunningen nationaal, grensoverschrijdende zekerheid voor douaneregelingen, grensoverschrijdende vergunning doorlopende zekerheid i.k.v. uitstel van betaling).

Een eventueel onderscheid tussen directe en indirecte vertegenwoordiging, daarover is nog geen verdere informatie bekend. Stef Debeuf heeft de vraag gesteld aan de Centrale Diensten in Bxl maar voorlopig nog geen antwoord gekregen.

Het overzicht van deze nieuwe bepalingen is opgenomen in de slidepresentatie die bij het verslag hoort.

3. EUDR – Deforestation Regulation

In het kader van de Green Deal van de Europese Commissie werd een nieuwe Verordening gelanceerd, de Deforestation Regulation (Verordening 2023/115).

De punten mbt douane en controles zullen in werking treden op 30 december 2024.

De bevoegde instantie voor de EUDR- wetgeving in België is de FOD volksgezondheid en leefmilieu. Er lopen momenteel gesprekken tussen de bevoegde FOD en de AAD&A over de exacte rol van de douane.

Naast hout en houtproducten (cfr EUTR) zijn nu bijkomend een aantal andere producten geïmpacteerd (cacao, koffie, rubber, hout, palmolie, soya, runderen).

De operators die hiermee te maken hebben zullen een "due diligence- verklaring" (zelfevaluatie verklaring) moeten kunnen voorleggen bij zowel het op de markt brengen van de betrokken producten (invoer) als bij uitvoer van dergelijke producten. Het voorleggen van een FLEGT-verklaring volstaat niet. De zelfevaluatieverklaring houdt in dat de betrokken producten niet werden verkregen uit illegale boskap. Er zal hiervoor een single window (interface) voorzien worden via Traces NT (tegen uiterlijk 30/6/2028) die ook een referentinummer zal genereren. Vanaf 30 december 2024 en tot het in werking treden van deze single window zal men informatie mbt deze verklaring moeten verstrekken via de douane-aangifte. Vanaf het in werking treden van de single window zal deze moeten gebruikt worden. Verdere instructies zullen nog volgen.

Jan Van Wesemael (Alfaport Voka) wijst erop dat er nog een aantal andere wetgevingen worden voorzien onder de noemer van "sustainability". Het gaat onder meer om EUBR (Batteries Regulation), Ozon-regulation, CSDR, ... Bij de uitrol van deze nieuwe wetgeving dient ook nagegaan te worden welke rol en welke verantwoordelijkheden worden toebedeeld aan de dienstverleners.

4. Controleproces – congestiemeldingen GIP's

In week van 26/2 werden heel wat (congestie)problemen gemeld m.b.t. GIPRO. Ilse Eelen deelt mee dat de oorzaak lag in een samenloop van omstandigheden zoals o.a. het niet gespreid aanbieden van zendingen, noodprocedure GIPLO waardoor zendingen naar RO dienden te komen,... De beschikbare ruimte op GIP RO (na de scantunnel – waar de vrachtwagens moeten wachten voor het scanresultaat en/of het vervolg van de controleprocedure) is zeer beperkt.

Het is niet evident om dit probleem te remediëren aangezien er verschillende stadia in het controleproces zijn en diverse actoren onderdeel van de ketting zijn (AAD&A, transporteur, (vertegenwoordiger) aangever, gasmeter).

In de loop van 2024 integreert de AAD&A de aangekochte mobiele scanners. Dit proces is volop aan de gang en dient nog geoptimaliseerd te worden. Van zodra dat alle aangekochte mobiele scanners kunnen ingezet worden, zal er meer op terminal gescand worden waardoor de druk op de GIP's deels kan weggenomen worden.

De AAD&A bekijkt nog verder met haar diensten intern hoe het controleproces op GIPRO verder gestroomlijnd kan worden en er intern kan bijgestuurd worden voor zover de factoren waar de AAD&A zelf impact op heeft.

De AAD&A roept de operatoren ook nogmaals op om het aanbod van de zendingen beter te spreiden. Vooral de ochtenduren (6-8u) worden onderbenut. Daar blijkt bijvoorbeeld een bottleneck te bestaan ivm gasmetingen die op bepaalde tijdstippen duurder zijn. Dit werd al eerder in deze vergadering vermeld.

De transportsector TLV (Frederic Keymeulen) meldt dat het spreiden van het aanbod van de transporten/zendingen niet evident is omdat vervoerders afhankelijk van de opdrachtgevers, openingsuren op leveradressen en de slots op bepaalde terminals waarbinnen containers kunnen afgehaald worden. TLV stelt voor om het ganse controleproces te herbekijken met het oog op optimalisatie. Hij herhaalt dat er enkel tot een oplossing kan gekomen worden als heel de (logistieke) ketting mee gaat.

De transportsector is van mening dat de huidige situatie niet meer houdbaar is voor vervoerders. Het gebruik van slots op de GIP's is geen optie omdat deze om diverse redenen moeilijk kunnen gehaald worden (aansluiting met slots op terminals en mobiliteitsprobleem in de haven van Antwerpen).

Bert Jacobs (AAD&A) stelt dat zendingen die blijven staan ook een impact hebben op de werkzaamheden van de controlediensten de volgende dag(en) aangezien zij plaats blijven innemen op de site waar de plaats reeds beperkt is. Hij geeft mee dat het ook steeds vroeger is dat de er niks meer geregeld kan worden. Vroeger was dit na 17u. Tegenwoordig blijkt het al moeilijk vanaf 16u om firma's nog zaken te laten regelen die noodzakelijk zijn voor het verdere verloop van de controle (bv regelen van magazijnen, bezorgen van bijkomende informatie,...) Dit probleem wordt steeds groter met gevolgen voor de doorlooptijd van de controles.

ASV heeft in het verleden al meermaals voorgesteld om gebruik te maken van een shuttledienst om het gebruik van de openingsuren van de GIP's beter te benutten. De private sector is vragende partij om de ganse ketting van het controleproces te herzien/optimaliseren. Quid toekomstige impact van "Mycustoms" op het controleproces ?

Jef Hermans (Forward Belgium) vraagt of het mogelijk is om een soort van pre-verificatie te doen op de toegestuurde documenten. Dorothy Cardoen (AAD&A) stelt dat huidig controleproces niet is voorzien om de documentaire en fysieke controle op te splitsen. Het vooraf checken van documenten door een andere ambtenaar dan diegene die effectief de controle zal uitvoeren is niet aangewezen. Bovendien zal een ambtenaar die de fysieke controle uitvoert, sowieso de documenten moeten bekijken voor hij zijn fysieke controle kan aanvangen.

Rudi Lodewijks (AAD&A) meldt dat in de toekomst alle documenten in "Mycustoms" moeten opgeladen worden alvorens een controle kan starten. Bij een selectie zal Mycustoms al een aantal documenten opvragen. MyCustoms zal pas een effectieve controleopdracht genereren als alle documenten aanwezig zijn. De documentaire controle zal pas kunnen opgestart worden als de zending fysiek wordt aangeboden (in de gevallen waar documentaire en fysieke controle samengaan).

Ilse Eelen deelt mee dat het momenteel ook gebeurt dat er zendingen zich aanmelden waar nog geen documenten voor bezorgd zijn. Deze zendingen nemen plaats in op de parking. Eric Verlinden geeft mee dat IRP pas een oranje licht zal geven als MyCustoms de opdracht bevestigd heeft zodat zendingen niet voortijdig of onnodig op de GIP staan.

Ilse Eelen zegt dat aangevers best pro actief zoveel mogelijk informatie meegeven bij aanvang van de verificatie, wat vermijdt dat er nog zaken bijkomend moeten bezorgd worden. Bert Jacobs geeft nog mee dat de meeste vertraging opgelopen wordt bij controles in niet-fiscale materies waar bijkomende informatie noodzakelijk is die verder gaat dan bv paklijsten en facturen of waar andere autoriteiten (zoals bv FOD Economie) om advies gevraagd moeten worden of waar deze autoriteiten bijkomende vragen stellen om tot een beslissing te kunnen komen mbt de zending.

De diverse actoren in het controleproces zullen allemaal moeten bekijken hoe hun stuk efficiënter kan verlopen om tot een oplossing te kunnen komen in deze materie.

5. Diverse vragen m.b.t. NCTS (procedure kantoor van doorgang) – regularisatie en annulatie aangiftes – procedure lege containers

Gebruik van transitaangiften bij vervoer over zee

Hoe dient omgegaan te worden met goederen die onder dekking van een T1-document worden vervoerd bv van Spanje naar Finland en waar Antwerpen in weze Kantoor van Doorgang is? Het gebruik van transitaangiften bij vervoer over zee is facultatief. De verschillende scenario's werden in de nota die Dorothy Cardoen n.a.v. de Brexit heeft uitgewerkt toegelicht. Deze nota is gevoegd als [bijlage 2](#) bij dit verslag.

Regularisatie en annulatie van aangiften

De vraag stelt zich in welke mate de aangever zelf een aangifte kan wijzigen indien er geen bijkomende douaneschuld ontstaat en de wijziging louter een gevolg is van een fout van de aangever (bv typfout in chassisnummer). Dient een regularisatie of annulatie altijd door de dienst TAO goedgekeurd te worden (en dus aangevraagd worden met daarbij de nodige bijlages)? Frank De Maeyer deelt mee dat het momenteel nog steeds zo is. De AAD&A herbekijkt wel het regularisatie- en annulatie proces conform de bepalingen van het DWU. Tot nader order dienen deze verzoeken voorgelegd te worden aan de dienst TAO. In het nieuwe aangifteproces (IDMS) zal bij een regularisatie de initiële MRN behouden blijven. Dit is momenteel in PLDA niet het geval.

Lege containers

Vroeger werden de lijncontainers met een mondelinge aangifte van de vrachtlst afgeschreven. In principe als containers op een B/L en dus op de vrachtlst staan dan moeten ze ook afgeschreven worden. Eric Verlinden (Alfaport Voka) meldt dat i.k.v. PN/TS Shippers owned containers moeten aangegeven worden met een TSD. Er wordt momenteel bekeken op welke manier lege containers automatisch van de vrachtlst (TSD) kunnen afgeschreven worden.

Er zijn verschillende situaties mogelijk :

- Lege containers die effectief leeg zijn (en shippers owned)
- lege containers met residu (en ook als leeg aangegeven)
- Lege in verkoop (nieuw of tweedehands).

Het proces hoe hiermee om te gaan ikv PN/TS dient verder besproken te worden met de AAD&A. Een van de problemen is het vermelden van HS-code die verplicht zal zijn voor TSD. Het gebruik van mondelinge aangiftes dient vermeden te worden gelet op het gebruik van CPU.

De business analisten van de AAD&A bekijken momenteel hoe hiermee kan omgegaan worden in de systemen. Tegen de volgende vergadering zal hierover meer nieuws beschikbaar zijn.

6. MASP-projecten – planning en implementatie

De nieuwe planning was op 20 maart nog niet beschikbaar maar werd ondertussen wel op de website van de AAD&A gepubliceerd https://financien.belgium.be/nl/douane_accijnzen/ondernemingen/applicaties-da/masp-electronic-customs/algemene-informatie-masp#g2

Er is uitstel voorzien voor AES en IDMS.

Eric Verlinden (Alfaport Voka) meldt verder nog dat de implementatie van de verschillende systemen technisch los van mekaar werden gekoppeld. Dit betekent dat het uitstel van AES en IDMS geen impact heeft op bv. de implementatie van PN/TS. Hierdoor zullen zowel PLDA als IDMS-aangiften vrachtljsten kunnen afschrijven. Dit laat de private operatoren toe geleidelijk over te schakelen naar de nieuwe systemen.

7. PoUS

Vanaf 1 maart 2024 is het in principe verplicht om T2L en T2LF aangiftes te maken via de PoUS applicatie op de EU trader portal. Het EU systeem werkt volledig zelfstandig en is niet gekoppeld met andere systemen. Tot nader bericht mogen in België echter de T2L en T2LF-documenten ook nog in PLDA worden aangemaakt. Zie communicaties website AAD&A en Nationaal Forum <https://financien.belgium.be/nl/Actueel/masp-pous-update-0>

Er zouden nog een aantal lidstaten een afwijking voorzien zoals in België.

De Commissie (TAXUD) heeft recent een e-learning module gepubliceerd voor operatoren. Verder mag men factuurverklaringen blijven gebruiken voor zendingen <15.000 EUR.

Het is mogelijk dat voor aankomende zendingen het bewijs van Uniestatus werd aangemaakt in het EU trader portaal. In dat geval dient een afdruk uit het EU systeem gemaakt te worden en voorgelegd te worden aan de controlediensten op kaai (eventueel via e-mail) om de vrachtlst te kunnen laten afschrijven. Verder dient er in dat geval in het EU systeem ook een PN te worden ingestuurd. Hiervoor dient men als operator te beschikken over het MRN van de PoUS.

In het kader van een vergunning "toegelaten afgever" dient men als vergunninghouder een bepaalde administratie bij te houden. Verder staat niet voorgeschreven in welke vorm deze administratie moet bijgehouden worden. Bij een ABC controle (2de lijn) kunnen de ambtenaren echter niet in het EU systeem gaan kijken welke T2L documenten een bepaalde operator heeft opgemaakt. Daarom dat OPS 2^e lijn een afzonderlijke lijst vraagt aan de operator.

Vraag : wordt de PoUS na bepaalde tijd geannuleerd indien er geen PN wordt ingediend ? De vraag zal neergelegd worden bij de centrale diensten in Brussel. In principe heeft dit geen gevolgen gelet op het feit dat het over Uniegoederen gaat. Er zal m.b.t. PoUS ook nog een noodprocedure worden voorzien. De Commissie werkt hieraan.

Aanvulling na de vergadering:

Momenteel is het (nog) niet mogelijk om een T2L te annuleren (bv. i.g.v. fouten bij het opmaken). Ook het wijzigen van een T2L (amendement) is voorlopig (nog) niet mogelijk. De Commissie heeft deze functionaliteit (nog) niet voorzien in PoUS. De enige mogelijkheid momenteel is dan om een nieuwe T2L in te sturen met de correcte gegevens en van de "oude" gewoon de geldigheidstermijn te laten verlopen.

Als er geen PN wordt ingestuurd en PN blijft uit, dan zal de T2L "vervallen". Uit de documentatie waarover we momenteel beschikken, is niet duidelijk of dit gelijk staat met een annulatie. In elk geval als een PN wordt ingestuurd voor een MRN die vervallen is, zal PoUS antwoorden met "vervallen T2L".

Zowel bij vertrek als bij aankomst zal bij het opmaken/voorleggen van de PoUS een risicoanalyse verricht worden met een mogelijke controle tot gevolg. Er zal ook moeten nagegaan worden op welke manier in geval van controle de container in CPU zal kunnen vrijgegeven worden.

8. IRP – stavaza

Eric Verlinden (Alfaport Voka) geeft een stavaza van de ontwikkeling van IRP en een aantal procedures die gelieerd zijn aan PN/TS.

Bulkprocedure

Over de bulkprocedure vindt er op 21 en 22 maart overleg plaats tussen de AAD&A en de sector. Het is de bedoeling om op korte termijn de finale procedure af te kloppen. Er zal met een onvolledige pre-lodged douane(vervolg)aangifte gewerkt worden. Een vergunning RTO is niet verplicht indien gebruik wordt gemaakt van een goedgekeurde losplaats. In de onvolledige (pre-logged) aangifte dient in principe niet naar een TSD verwezen te worden. Het tijdstip van afschrijving vrachtlst en vrijgave van de goederen zal tijdens de toelichting op 21 en 22 maart door de AAD&A verder worden toegelicht.

Het voorstel van procesbeschrijving zal later worden verspreid van zodra de tekst definitief is.

Procedure transshipment (al dan niet) met overvoer

Alfaport Voka heeft eind januari een voorstel overgemaakt aan de AAD&A (regio Antwerpen). De AAD&A zal 2 aparte nota's voorzien. Een nota met beschrijving van de procedures inzake transshipment en een nota waarin de procedure overbrenging zal worden toegelicht.

In IRP zal in de eerste release alleen transshipment (al dan niet met overvoer) worden gefaciliteerd. In IRP kan in geval van transshipment een REN en transfert-enveloppe worden toegevoegd. In een latere fase zal de pure overvoer worden bekeken. Er is bij overvoer maar 1 transfertbericht voorzien dat in principe door de ontvangende terminal (vergunninghouder RTO) wordt ingestuurd. M.a.w. in deze situatie is er momenteel geen bericht dat de lichtenkleur gaat aansturen in CPU. Er zal moeten gezorgd worden dat er zowel een out als in-bericht wordt getriggerd in IRP. Het is nog te vroeg om hierop vooruit te lopen omdat de AAD&A deze procedure nog moet uitschrijven en afstemmen met de private sector. Bij transshipment (binnen de 14 dagen) zal het REN-bericht de TSD afschrijven er dient geen aankomstbericht IE507 meer ingestuurd te worden in dat geval. Indien het transshipment na 14 dagen plaatsvindt zal een EXS-aangifte moeten opgemaakt worden.

FAVV controles

Er werd met de AAD&A een procedure afgesproken om containers i.k.v. FAVV-controles over te brengen naar de GIP en te verwerken in IRP. Later is het de bedoeling om op basis van de HS codes in de TSD een selectie te maken van de FAVV-controles.

Manuele documenten

Voor een aantal manuele documenten (bv. carnet ATA) zal de douane nog moeten tussenkomen om de vrachtlst af te schrijven.

NCTS fase 5

Vanaf het ogenblik dat NCTS P5 actief is zullen de gegevens van de transitaangifte door het douanesysteem automatisch omgezet worden naar een (combined) TSD. Bij verscheping binnen de 14 dagen zal de TSD ook kunnen afgeschreven worden met een REN

Het is alleen in geval dat er uitvoeraangiften worden aangeboden op het kantoor van uitgang dat er een aankomstbericht IE507 zal moeten ingestuurd worden.

ICS2 release 3 vervangen CUSREP-bericht door de arrival notification (AN)

Momenteel wordt het CUSREP bericht door PoAB gegenereerd bij passage van de boei van Vlissingen. In de toekomst zullen rederijen/agenten zelf moeten instaan voor het indienen van een arrival notification (AN). AN moet verwijzen naar de MRN van de ENS.

De TSD moet verplicht verwijzen naar de MRN van de ENS of NCTS.

Openstaande vragen bij de dienst wetgeving van de AAD&A

- Is er een ENS nodig als niet-Uniegoederen vanuit een EU haven rechtstreeks worden verzonden ?

- Toepassing art. 130 DWU. Mogelijkheden wanneer er geen ENS werd ingestuurd (kan ENS dan vervangen worden door TSD). Kan deze procedure worden toegepast bij overlanded goederen ?

Roll out planning PN/TS (IRP)

Voor niet CPU flows zal de uitrol van PN/TS mogelijk zijn vanaf juni 2024. Voor CPU flows vanaf oktober 2024. Er wordt nog een gedetailleerde planning opgesteld met de operatoren die hebben ingeschreven op IRP. Tegen 15/4 zouden operatoren moeten melden dat zij met IRP zullen werken.

RTO voorraadadministratie

De laatste aanpassingen gevraagd door de AAD&A aan de voorraadrapporten worden aangebracht. Deze voorraadrapporten worden vanuit IRP voorzien voor RTO-houders om te voldoen aan de wettelijke bepalingen m.b.t. het voeren van een (voorraad)administratie RTO. Er wordt momenteel ook bekeken hoe dient omgegaan te worden met afschrijvingen van TSD door "oude" PLDA-aangiften.

AANVULLING: Ondertussen heeft de AAD&A op 27/03/2024 aan Alfaport Voka bevestigd dat de rapporten die door IRP werden ontwikkeld om een voorraadadministratie inzake RTO te voeren de AAD&A toelaten de RTO-flow voldoende op te volgen en verder werd ook bevestigd dat deze rapportering alle vereiste gegevens bevat. Deze rapportering werd goedgekeurd door de regio's Antwerpen, Gent en Hasselt.

9. Varia

Ilse Eelen (AAD&A) licht nog een aantal punten toe waar rekening mee moet gehouden worden indien zendingen voor controle naar een magazijn moeten overgebracht worden. Naast de naam van het magazijn moet ook het exacte adres worden meegegeven. Bepaalde operatoren/magazijnen beschikken over verschillende locaties in de haven. Dit is belangrijk voor de correcte planning en uitvoering van de controles.

De volgende vergadering van de WG Trade Facilitation zal wellicht nog voor het zomerreces georganiseerd worden. De datum wordt later meegedeeld.