



TRADE FACILITATION ANTWERPEN

VERSLAG

12.12.2024

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) Bert Jacobs (AAD&A) Stef Debeuf (AAD&A) Eva De Clerck (AAD&A) Hilde Bruggeman (ASV) Jan Van Wesemael (Alfaport – Voka) Jan Maes (ASV – Grimaldi) Gitte Van Loy (ASV-Grimaldi) Karen Wittock (ASV – MSC) Bart Keersmaekers (ASV – CMA CGM) Yves Willaert (ABAS-DP World) Nancy Smout (KVBG – KTN) Jan Mariën (EML/MOL) Frederic Noppe (AET) Isabelle De Clercq (ABAS-PSA Antwerp) Kim Van de Perre (ASV-MSA)
VERONTSCHULDIGD	Rudi Lodewijks (AAD&A) Frank de Maeyer (AAD&A) Tino Sap (AAD&A) Inge Verrezen (AAD&A) Sam Reynders (AAD&A) Sara Van Cotthem (AAD&A) Goedele Boonen (AAD&A) Tom Poelman (AAD&A) Tim Liesenborghs (AAD&A)

1. Verslag en actiepunten vorige vergadering (dd. 16/09/2024)

Er werden geen opmerkingen ontvangen over het verslag van de vorige vergadering.

CPu:

Voor wat betreft CPu/CCRM is de AAD&A momenteel bezig met de ontwikkeling van een noodprocedure in overleg met NxtPort en PoAB voor het geval dat er zich grote problemen zouden voordoen in de communicatie tussen CCRM en de diverse aangiftesystemen enerzijds en PoAB/CPu anderzijds. De huidige noodprocedure via de gespecialiseerde mailbox is enkel geschikt voor relatief kleinere hoeveelheden en voor de reeds bestaande/gekende bugs en dus niet om "en masse" in te grijpen. Het is immers een administratief zware procedure voor de scheepsagenten en terminal operatoren. De IT diensten in Bxl bekijken dit verder met NxtPort/PoAB.

Op het ogenblik dat CCRM stopt (= start PN/TS) zal er moeten gezorgd worden dat de vrijgaveberichten/CPU correct gegenereerd worden. Er moet nog bekeken worden welke noodprocedure dan kan toegepast worden. De tussenschakel van CCRM zal dan immers verdwijnen.

Ilse Eelen vraagt de aangevers nogmaals om zeker het containernr. in de aangifte te vermelden. Indien dit ontbreekt komt er sowieso geen vrijgavebericht in CCRM/CPU. Indien het containernr. ontbreekt genereert dit heel wat werk voor scheepsagenten en douanedienssten. Dus alvorens de hele noodprocedure in gang te steken, moet men eerst heel goed zijn aangifte nakijken.

Bij de afschrijving van de vrachtlst wordt in de huidige situatie geen rekening gehouden met de status van de aangifte. In CCRM daarentegen wel. CCRM ontvangt de status van de aangifte uit de aangiftesystemen. CCRM zal alleen maar een groen licht genereren als de aangifte is vrijgegeven.

Operatoren die het IRP (Inbound Release Platform) zullen gaan gebruiken, zullen over deze informatie kunnen beschikken aangezien AAD&A informatie met betrekking tot de status van de aangiftes zal doorsturen.

Vorige week werden de eerste IDMS-aangiften ingestuurd door een paar pilootfirma's. De IDMS-aangifte wordt correct doorgegeven naar CCRM (inclusief de vrijgegeven status) maar het licht komt uiteindelijk niet op groen omdat het "write off OK"-signaal vanuit de vrachtlift in PLDA niet naar CCRM komt. (Dit is de laatste stap om het licht op groen te zetten in CCRM). De vrachtlift wordt momenteel wel correct afgeschreven voor wat colli en gewicht betreft maar de MRN van de aangifte vloeit niet door. Vermoedelijk zit daar de oorzaak. Ilse Eelen heeft dit probleem doorgegeven aan de centrale diensten van ICT. Er wordt aan een oplossing gewerkt.

Gasmeting:

Er zijn momenteel geen nieuwe ontwikkelingen te melden. Indien de douanediensn snel een gasmeting zouden moeten laten uitvoeren, zal eerst de aangever worden gevraagd of hij een voorkeur heeft om een bepaalde gasmeter aan te stellen. Bij hoogdringendheid kan de AAD&A zelf ook een gasmeter aanstellen. In dat geval zal worden bekeken welke gastmeter op dat ogenblik eventueel aanwezig is op de locatie. Er was onlangs een dringende situatie maar daar heeft de aangever alsnog zelf een gasmeter aangeduid/geregeld.

Nieuwe punten

2. Uitrol MASP-projecten

Planning

Op 28/11/2024 werd een nieuwe planning gepubliceerd op de website van AAD&A.
https://financien.belgium.be/sites/default/files/Customs/Ondernemingen/Applicaties/MASP/masp-be-timeframe_28112024.pdf

Er kan niet worden gegarandeerd dat bepaalde deadlines niet meer zullen wijzigen. Zo heeft de Commissie recent aangekondigd dat het deployment window voor ICS2 (R3) wordt verlengd tot 1/4/2025.

Alfaport Voka merkt op dat bepaalde timings zeer kort op elkaar volgen. Met het uitstel van NCTSP5 naar 21/1/2025 komt men zeer dicht bij de implementatiedatum van IDMS (dd. 5/2/2025).

De MASP-planning wordt wekelijks met de betrokken stakeholders geëvalueerd. Verder zijn er bijna dagelijks technische meetings met diverse partijen. De laatste weken lag vooral de focus op de uitrol van AES en NCTS P5.

Alfaport Voka meldt nog dat er op EU level een voorstel op tafel zou liggen om de uitrol van de MASP-planning met een jaar te verlengen.

AES

Sedert de opstart van AES worden opnieuw wat meer problemen ervaren met niet voor uitgang bevestigde uitvoeraangiften. Bepaalde aangiften zijn niet gekend bij de arrival at exit (E-balie/C-point). Reden hiervan zou kunnen zijn dat het uitgangsproces nog steeds via PLDA loopt en er in PLDA nog manuele aanpassingen/onderhoud wordt gedaan waardoor er ineens problemen kunnen ontstaan met als gevolg dat de uitgang in PLDA niet wordt bevestigd. Dit punt wordt momenteel door ICT bekeken en de helpdesk heeft de opdracht gekregen om deze meldingen onmiddellijk te behandelen. Voor de rest zou AES goed functioneren.

Bepaalde informatie uit de aangifte (bv. wijze van vertegenwoordiging, VIN nummer,...) wordt op de afdruk van de aangifte of in de user interface niet weergegeven waardoor de douaneambtenaren soms heel wat bijkomend zoekingswerk moeten doen in de systemen of deze informatie opvragen bij de aangever.

Het uitvoerproces bulk in het kader van AES wordt verder nog bekeken. In de loop van januari 2025 zou hiervoor nog een aparte testdag worden georganiseerd,

In het kader van btw-controles (toepassing btw-vrijstelling bij uitvoer) wordt momenteel gekeken op welke wijze de informatie in AES/PLDA over de uitgang van goederen aan de de BTW-Administratie kan bezorgd worden.

Voor indirecte uitvoer kan de status van de uitvoeraangifte worden geconsulteerd op de website van de Commissie.

Alfaport Voka en een aantal operatoren melden een aantal problemen met amendments die op AES-aangiften worden gemaakt. Het is niet duidelijk welk proces er dient toegepast te worden. Het is ook niet duidelijk wat de rol van TAO is. Blijkbaar worden aangebrachte wijzigingen niet meegenomen bij nieuwe afdruk van het document.

Er bestaat ook een lijst van wijzigingen die automatisch worden aanvaard door het systeem. Hierover werd ook gecommuniceerd in de informatieve nota MASP (versie 6.2) die beschikbaar is op de website van het Nationaal Forum. De AAD&A adviseert om regelmatig de websites van de AAD&A en Nationaal Forum te consulteren

ICS2

De Commissie (TAXUD) heeft op 27/11/2024 een operationeel guidance document gepubliceerd over de toepassing van ICS2 (R3). Dit document is gevoegd als [bijlage](#) bij dit verslag. Over de verlenging van het deployment window voor maritiem (van 4/12/2024 tot 1/4/2025) werd nog niet officieel gecommuniceerd. Een aantal operatoren ondervinden een aantal technische problemen om te connecteren met het EU-systeem. Dat is één van de redenen waarom de Commissie bijkomend uitstel verleent. Bepaalde lidstaten accepteren geen oude ICS-aangiften meer.

NCTSP5

De implementering wordt uitgesteld naar 21/1/2025. In principe is dit dan ook een big bang. Bij de eenvoudige testscenario's blijkt de afschrijving van de vrachtlst te lukken. De volgende testdagen (18/12/2024 en 10/01/2025) zullen meer duidelijkheid moeten brengen.

Ilse Eelen (AAD&A) meldt dat er momenteel vanuit NL, FR en DE transitaangiften worden aangeboden waarbij de geldigheidstermijn in het NCTS systeem van BE slechts 1 dag bedraagt terwijl deze een langere geldigheidstermijn zouden gekregen hebben bij vertrek in de andere lidstaat (en zij presenteren ook een print met een langere geldigheidstermijn). Ondertussen bekijkt de AAD&A in het systeem en in overleg met de betrokken lidstaten wat er aan de hand is. Vermoedelijk heeft het probleem te maken met de omzetting van P4-P5 of omgekeerd op het EU-systeem. IE001 (bericht kantoor van vertrek) dat BE ontvangt, geeft wel degelijk maar 1 dag aan als geldigheid. Dit betekent dat het probleem ontstaat in de betrokken lidstaat of bij de vertaling van P5 naar P4 bij de omzetting op de EU-databank. Dit wordt momenteel onderzocht door de AAD&A. AAD&A herhaalt dat de enige wettelijke geldigheidstermijn diegene is die in het elektronisch systeem zit.

Na 21/1/2025 zullen voor aankomstmeldingen op containerterminals tijdelijk de dag- en uurlijsten nog verder gebruikt worden. Echter voor wat betreft het opvolgen van de aankomende transitzendingen in afwachting van de implementatie van PN/TS, moeten er binnen de AAD&A nog verder afspraken gemaakt worden omdat er in NCTSP5 geen afschrijfmodule voorzien is. Vanaf het ogenblik dat PN/TS operationeel zal zijn worden aankomende transitaangiften in de nieuwe goederencomptabiliteit omgezet naar een aangifte tijdelijke opslag.

Indien op 21/1/2025 de communicatie naar CCRM niet vlot zou lopen dan wordt er een noodscenario voorzien om via lijsten (te controleren en vrijgegeven transitaangiften) die kunnen opgeladen worden door NxtPort om alsnog CPU aan te sturen. Verder bekijkt de AAD&A (ICT) in overleg met NxtPort vanaf welk ogenblik deze noodprocedure dient ingeroepen te worden (bepalen van thresholds waarbij rekening wordt gehouden met weekends). De meeste transitaangiften worden op weekdays tijdens de kantooruren gemaakt.

Op termijn zal ook worden getracht om het controleproces voor keurgoederen verder te automatiseren en te aligneren met het douaneproces. Verdere afstemming met FAVV is hiervoor nodig.

M.b.t. de timers die in de vergunningen vereenvoudigde procedures inzake transit (bij aankomst en/of vertrek) zijn voorzien om de AAD&A toe te laten om tussen te komen voor een controle, kan deze timer in NCTSP5 voorlopig niet gedifferentieerd worden in functie van de vergunningen. In een overgangperiode (vanaf 21/01/2025) zal er, in afwachting van een technische oplossing, één timer voor alle operatoren worden vastgesteld door de AAD&A. Dit wordt de komende dagen intern bij de AAD&A verder besproken.

Voor aangenomen locaties in de normale procedure wijzigt er niets.

MyCustoms

Deze timing wordt ook wat achteruit geschoven. Eind Q1 2025 zou men met een aantal piloten de interne werking van het systeem testen. De eerste testen zouden op GIPRO en in de regio Hasselt plaatsvinden. Na deze interne testen zal er met de private sector nog afgestemd worden over de communicatiekanalen in geval van selectie op aangiften. Op termijn zou de MyCustoms applicatie worden geïntegreerd in het MyMinFin-platform.

100% scanning en scanning op terminal

De gesprekken met de terminals lopen. Met de betrokken terminals zal ook een aparte communicatielijnen worden opgezet.

3. Controleproces wachttijden bij fysieke controles

De oplopende wachttijden bij de planning van fysieke controles wordt verder intern bij de AAD&A opgevolgd. Momenteel gaat het toch nog steeds om een 3-tal weken bij bepaalde controlediensten. Intern werden al een aantal maatregelen genomen maar dit lost niet alle problemen op.

Sedert de voorbije zomer stelt de Antwerpse douane ook vast dat heel wat e-commerce zendingen vanuit Wallonië maar ook vanuit andere lidstaten (DE, NL) naar Antwerpen worden vervoerd onder transit om de goederen in Antwerpen in het vrije verkeer te brengen. (Het gaat dan om niet-maritieme zendingen, dus niet gelost van zeeschip in Antwerpen.) Het zijn geen postpakketjes maar bv grotere partijen voor de diverse fulfillment centers van de e-commerce spelers. Het gaat over heel veel selecties met o.a. problematiek onderwaardering met heel veel vaststellingen en bijgevolg tijdrovende dossiers waardoor de controlediensten heel wat

van hun resources moeten inzetten voor deze controles. Bijgevolg moeten de andere (maritieme) zendingen ook langer wachten om fysiek gecontroleerd te geraken. De AAD&A bekijkt deze problematiek verder.

Op vraag van de private sector heeft Bart Matthijs (Administrateur operations AAD&A) op het douanecongres van 21/11/2024 aangekondigd dat er een Task Force zal worden opgericht. De verdere uitwerking hiervan worden de volgende weken besproken. Alfaport Voka zal dit ook agenderen op de volgende stuurgroep Nationaal Forum die op 17/01/2025 plaatsvindt.

Ilse Eelen herhaalt verder nogmaals dat er inspanningen nodig zijn van alle spelers in de logistieke keten om de wachttijden binnen te perken te kunnen houden.

4. Nieuwe publicaties

Circulaire binnenbrengen van goederen (vervangt de circulaire van 2017)

<https://www.minfin.fgov.be/myminfin-web/pages/public/fisconet/document/38858d89-3ec9-49b9-a6ae-6323b940a77d>

In de nieuwe circulaire (referte 2024/C/68) worden de processen concreter toegelicht.

M.b.t. het binnenbrengen van goederen meldt Ilse Eelen dat de nieuwe nota inzake transshipment na advies van de regio Gent en Leuven binnenkort (begin 2025) zal gepubliceerd worden. De beschreven procedures (die reeds eerder toegelicht werden) zullen zowel in zee-als luchthavens moeten toegepast worden vanaf het ogenblik dat PN/TS operationeel is.

Verder werden nog een aantal vragen gesteld over de verantwoordelijkheid van de betrokken partijen in geval van foutieve gegevens in aangiften. Regio Antwerpen doet daar verder momenteel geen uitspraken over. Dat moet opgenomen worden met het departement Wetgeving en Geschillen.

Guidance document ICS2 – TAXUD

Op 27/11/2024 heeft de Commissie een operationeel guidance document gepubliceerd over de toepassing van ICS2. Dit document is gevoegd als **bijlage bij dit verslag**.

Informatieve nota MASP (versie 6.2)

De AAD&A heeft ondertussen versie 6.2 van de informatieve nota over MASP op haar website gepubliceerd. Dit document kan als een Q&A worden beschouwd en bevat heel wat antwoorden op vragen gerelateerd aan de verschillende MASP-projecten.

https://www.naforna.be/sites/default/files/news/Informatieve_Nota_MASP_v6.2.pdf

GN-nomenclatuur

Op 31/10/2024 werd de gecombineerde nomenclatuur gepubliceerd zoals van toepassing vanaf 1/1/2025
https://publications.europa.eu/resource/cellar/bb24a915-9729-11ef-a130-01aa75ed71a1.0018.03/DOC_1

Een overzicht van de goederencodes die op 1/1/2025 wijzigen, kan worden geconsulteerd op de website van Tarbel. Ondertussen heeft ook de Europese Commissie een overzicht van de wijzigingen gepubliceerd. De correlatietabel is **gevoegd als bijlage** bij dit verslag.

5. Dienstregeling AAD&A regio Antwerpen tussen Kerst en Nieuw

De dienstregeling die door de AAD&A tijdens de eindejaarsperiode wordt toegepast, werd recent gepubliceerd. Er wordt onder meer rekening gehouden met de openingsuren van de terminals op 24/12 en 31/12. De dienstregeling is naar analogie met deze van de voorbije jaren.

6. Varia

Uitrol nieuwe AC4

Tijdens de MASP-roll out meeting werd aangekondigd dat de nieuwe AC4-applicatie vanaf 30/6/2025 moet gebruikt worden. Dit geldt voor operatoren die gebruik maken van een software applicatie. Voor het gebruik van de webapplicatie gelden andere

termijnen. Alle details zijn vermeld in de communicatie op de website van de AAD&A NEW AC4 | FOD Financiën. Ook op de website van het Nationaal Forum werd een communicatie gepubliceerd (<https://www.naforna.be/nl/nieuw/9122024-ac4-nieuwe-applicatie>).

Fusie gemeenten Beveren/Zwijndrecht/Kruibeke – impact douane

Op 01/01/2025 fuseren heel wat gemeentes. Eén van de fusies heeft impact op regio Antwerpen, namelijk Beveren- Zwijndrecht – Kruibeke. Voor wat betreft Zwijndrecht valt het gedeelte dat in het havengebied ligt onder de bevoegdheid van de regio Antwerpen. De locaties die buiten het havengebied liggen vallen vanaf 01/01/2025 onder de bevoegdheid van de regio Gent. De scheiding zou de E34 zijn.

Verder wordt Borsbeek vanaf 01/01/2025 officieel een district van de stad Antwerpen maar dat heeft geen impact op regio Antwerpen.

Sluiting permanentiedienst

Op termijn wordt de permanentiedienst gelegen in de Spitsenstraat gesloten. Het is nog niet duidelijk wanneer dit exact zal zijn. Er circuleren bij de operatoren een aantal data die echter niet correct zijn. In principe wil de AAD&A de sluiting van de permanentiedienst laten samenvallen met de opstart van MyCustoms. Dit moet ook nog verder met de vakbonden besproken worden. De AAD&A zal hierover ten gepaste tijde nog officieel communiceren. Er zal dan ook worden aangegeven waar operatoren bepaalde info moeten neerleggen (bv. info over doorvarende schepen, ...)

Problemen met arrival at exit/ uitgaan bij AES-aangiften

Er doen zich blijkbaar problemen voor met de "arrival at exit" van uitvoeraangiften die in AES werden ingediend. Mogelijks is het probleem te wijten aan het feit dat de uitgang van goederen uit de EU in België nog steeds via PLDA loopt. De IT-afdeling van de AAD&A is op de hoogte en bekijkt het probleem. De helpdesk AES behandelt dergelijke meldingen zo snel mogelijk. In de loop van 2025 zal het uitgaand proces ook via AES lopen.

Datum volgende vergadering

De convenors van de WG stellen voor om de volgende vergadering ergens eind februari 2025 in te plannen. Van zodra de concrete datum bekend is zal deze nog gecommuniceerd worden aan de leden van de WG.