



TRADE FACILITATION ANTWERPEN

VERSLAG

05.05.2026

VOORZITTER	Rudi Lodewijks (AAD&A – Regionaal Directeur) Jan Van Wesemael (Alfaport – Voka)
NOTULIST	Jan Van Wesemael (Alfaport Voka) Ilse Eelen (AAD&A)
AANWEZIG	Rudi Lodewijks (AAD&A) Ilse Eelen (AAD&A) Eva De Clerck (AAD&A) Patrick Jodlowski (AAD&A) Inge Verrezen (AAD&A) Stef Debeuf (AAD&A) Bart Engels (AAD&A) Anas El Gazuani (AAD&A) Emiel Van Rompaey (AAD&A) Wim Weyn (AAD&A) Jan Maes (AAD&A) Gitte Van Loy (Grimaldi) Sophie Flos (Herfurth Logistics) Jan Van Wesemael (Alfaport Voka) Tim Verdijck (BASF Antwerpen) Saskia Evenepoel (BSV) Bart Keersmaekers (CMA-CGM / BSV) Charlotte Walder (Remant Customs) Nancy Smout (Katoen Natie) Karen Wittock (BSV – MSC) Isabelle De Clercq (PSA – ABAS) Maggie Martens (Gerlach) Willy Aerts (Gaston Schul) Caroline Gubbi (Forward Belgium) Stijn Schuerwegh (ABAS – MPET) Daan De Vlieger (Deloitte)
VERONTSCHULDIGD	

1. Verslag en actiepunten vorige vergadering (dd. 24/02/2025)

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

2. Uitrol MASP-projecten

De planning wordt regelmatig aangepast. De publicatie van de meest recente MASP-planning op de website dateert van 08/04/2026 [Customs-IT-planning-20260408.pdf](#)

Momenteel wordt er nog steeds om de twee weken overleg gepleegd tussen de AAD&A en de private sector (CTC-vergaderingen). Afwisselend ligt de focus op IT-technische aspecten en operationele issues.

Ilse Eelen (AAD&A) vraagt aan de operatoren om in geval van technische problemen vragen voor te leggen aan de respectievelijke helpdesk. De plaatselijke diensten beschikken niet altijd over de nodige mogelijkheden om opzoekingen te doen (zij beschikken enkel over User Interfaces van de applicaties en hebben dus ook geen zicht op foutmeldingen of de berichtenstroom "achter de schermen").

Hierna een beknopt overzicht per applicatie:

AES

Er loopt binnen de AAD&A nog steeds een analyse over de verschillende scenario's die zich bij uitvoer/uitgang kunnen voordoen. Er wordt onderzocht hoe in de nieuwe situatie alle systemen met elkaar kunnen interageren.

Voor de oude niet voor uitgang bevestigde uitvoeraangiften in AES onderzoekt de centrale administratie nog altijd de mogelijkheid om op basis van lijsten en steekproeven eventueel de uitgang te bevestigen en dit ook voor niet AEO-vergunde ondernemingen. De AAD&A zal in de loop van de komende weken hierover een beslissing nemen.

De AAD&A bekijkt ook een geautomatiseerde mogelijkheid om alternatieve bewijzen via een tool in het systeem op te laden. Men zou hiervoor op termijn de tool "DECMAN" gebruiken, een onderdeel van MyCustoms in het kader van aangiftebeheer. De AAD&A zal hierover later meer details bekend maken.

Jan Van Wesemael (Alfaport Voka) meldt dat in de laatste CTC-meeting (dd. 29/04/2026) de problematiek van "dubbele uitvoeraangiften" werd opgeworpen. Het is momenteel niet duidelijk wat er in geval van correctie met de initiële uitvoeraangifte moet gebeuren. De vraag zal aan de dienst wetgeving voorgelegd worden. Voor invoer (IDMS) werd reeds gesteld dat de initiële aangifte moet behouden blijven en dat de wijzigingen op die invoeraangifte in principe moeten aangetoond worden bijvoorbeeld adhv bijkomende stukken (bv. een PV van vaststelling).

IDMS

De AAD&A heeft in de loop van maart/april een aantal communicaties gepubliceerd gerelateerd aan IDMS :

- Nota m.b.t. regularisatie aangiften [idms-regularisaties-instructie_0.pdf](#)
- Update overzicht gebruik PLDA in specifieke situaties [MASP – IDMS: Update overzicht uitzonderingen en functionaliteiten \(versie 3\) | FOD Financiën](#)
- Gebruik PLDA in geval van plaatsing van goederen onder een publiek douane-entrepot [MASP-ICT | FOD Financiën](#)

De plaatsing van goederen onder de regeling publiek entrepot mag nog in PLDA gebeuren, de afschrijving moet echter via IDMS. Overdracht van goederen van een publiek entrepot type II naar een privaat entrepot (regeling 7171) is echter momenteel in IDMS technisch nog niet mogelijk. Tot nader bericht dient hiervoor een transitaangifte er tussen gebruikt worden.

Ilse Eelen (AAD&A) meldt dat aangiften die in PLDA nog ingediend worden en in controle gaan niet in MyCustoms gerapporteerd worden en dus niet verschijnen bij de controlediensten.

Het ontwerp van het ministerieel besluit waarmee een print out van een aangifte zal worden vastgelegd, ligt momenteel voor advies bij de Raad van State. In bepaalde gevallen kan het nuttig zijn om bepaalde gegevenselementen van de aangifte op papier af te drukken. De private sector heeft aan de AAD&A gevraagd om bij de publicatie van het MB ook een nota te voorzien waarin onder meer zal worden gesteld dat deze afdruk slechts in bepaalde gevallen kan opgevraagd worden en deze niet standaard zal opgevraagd worden door de douanediensten.

De AAD&A heeft vastgesteld dat de vrachtkosten die bij de vaststelling van de douanewaarde in rekening worden gebracht niet altijd overeenstemmen met de werkelijk gefactureerde vrachtkosten. De aanveers wordt gevraagd om de forfaitaire bedragen waarmee men soms werkt na te kijken en eventueel up te daten. Men kan hiervoor eventueel een vergunning (cva) aanvragen via het Trader Portal. Het probleem voor douanevertegenwoordigers is dat er in principe per opdrachtgever/importeur een dergelijke beschikking moet zijn.

Een tijd geleden werden er problemen gemeld met de berekening van de maatstaf van heffing btw in IDMS. De bijtelelementen werden door IDMS niet overgenomen. Technisch zou het probleem opgelost zijn (sedert 20/4/2026) echter de vraag stelt zich hoe omgaan met foutieve aangiften van de voorbije maanden ? De AAD&A (regio Antwerpen) meldt dat de dienst automatisering heeft gemeld dat de betrokken aangiften in het systeem zullen gecorrigeerd worden met een fix. Het is nog niet bekend wanneer dit dan zal gebeuren. Het is ook niet bekend of hier nog een officiële communicatie over zal komen. Dit dient verder opgevolgd te worden via de tweewekelijkse CTC-vergaderingen. Indien de individuele aangiften worden gecorrigeerd is het niet meer nodig om de AAFisc (btw-administratie) aan te spreken over deze problematiek.

NCTS P5/P6

Er wordt door de AAD&A aan een bericht gewerkt waarmee het kantoor van doorgang op de hoogte kan gebracht worden. Momenteel gebeurt dit nog adhv excel-lijsten. De huidige procedure blijft van kracht tot deze functionaliteiten actief zijn. Ilse Eelen meldt dat er momenteel ook al een bericht van incidenten werd geprogrammeerd. Als er zich tijdens het vervoer incidenten voordoen dan moet het dichtst bijzijnde douanekantoor van het incident op de hoogte gebracht worden.

PN/TS

Sedert 1/4/2026 is PN/TS in de maritieme sector in gebruik genomen, mits nog een aantal uitzonderingen. Zo mogen breakbulkgoederen met toepassing van een tariefcontingent nog met een CUSCAR aangegeven worden. Ook de bulkprocedure is nog niet van kracht. Ook werden nog een aantal flankerende maatregelen gepubliceerd wat inhoudt dat er tot 1/7/2026 nog een gedoogbeleid wordt gevoerd i.v.m. administratieve fouten [MASP - Verplichting tot insturen PN/TS en flankerende maatregelen vanaf 1 april 2026 | FOD Financiën](#)

Gebruik codes NCLE, 0VDP, 1VDP

M.b.t. afschrijving van de TSD werd in de CTC-vergadering aan de AAD&A verduidelijking gevraagd over het gebruik van de codes NCLE, 0VDP, 1VDP. Bij afschrijving van een TSD die betrekking heeft op een container waarbij NCLE wordt gebruikt dan wordt de TSD niet afgeschreven en wordt deze in CPU niet vrijgegeven. Dit geeft aanleiding tot heel wat operationele problemen. Ook de regionale douanediensdiensten zouden graag duidelijkheid krijgen over de correct te gebruiken codes.

Er wordt door de AAD&A herinnerd aan het feit dat in een TSD dient verwezen te worden naar het MRN van de ENS (behoudens uitzonderingen).

Lege en residu containers

Er komen recent weer een aantal vragen binnen over het binnenbrengen van lege en residu containers. Ilse Eelen verwijst naar de principes van de nota die een aantal jaar geleden werd gepubliceerd. Deze principes zijn niet gewijzigd.

Code 4 in CUSCAR werden door het systeem automatisch afgeschreven.

Code 4 is in PN/TS vervangen door ladingstatus "A". Bij gebruik van deze code wordt de TSD automatisch afgeschreven.

Een container die met ladingstatus B (dus vroegere code 5) en dus als vol wordt aangegeven, moet een vervolgaangifte krijgen.

Een mondelinge aangifte is dan niet van toepassing.

Een container met lege verpakkingsmiddelen (bv. lege vaten) is geen lege container. Die moet ladingstatus B hebben en moet dus een vervolgaangifte krijgen. Indien het terugkerende verpakkingsmiddelen zijn die aan de gestelde voorwaarden voldoen, kan dit middels een mondelinge aangifte.

Annulatie

Ilse Eelen merkt op dat van zodra een TSD werd geactiveerd door een PN deze niet meer kan geannuleerd (geïnvaleideerd) worden. De douane moet dan dan verder adhv een dossier behandeld worden en dit vergt manueel werk in de diverse applicaties. Een situatie die uiteraard vermeden moet worden.

Noodprocedure

In het geval dat PN/TS niet zou functioneren is er momenteel geen noodprocedure voorzien. Dit werd ook tijdens de CTC-vergadering besproken. In geval van (technische) problemen dient men de ICS-helpdesk te contacteren.

CCRM

Wegens het feit dat het gebruik van de PNTS sedert 1/4 verplicht is (en dus niet langer CUSCAR-PLDA gebruikt mag worden) is het gebruik van CCRM niet langer mogelijk (CCRM vertrok vanuit CUSCAR). Het systeem zal niet meer operationeel zijn vanaf 1/7/2026 (90 dagen na 1/4/2026).

De bug mailbox werd op 1 mei al buiten werking gesteld maar er zal wel nog een mogelijkheid zijn om te overrulen (nodige bewijsstukken voorleggen bij de scheepsagent).

Vanaf nu berekent IRP (Inbound Release Platform) de vrijgave van de container adhv status-informatie die door de customs data API (CDA) aan IRP wordt bezorgd. IRP zet vervolgens het licht in CPU. De douane voedt het Customs Light in CPU dus niet langer rechtstreeks.

OVERVOER TUSSEN RTO's.

Deze mogelijkheid moet voorzien worden in RTO-vergunning van de vertrekkende RTO waarbij het adres van de locatie naar waar wordt overgevoerd dient vermeld te worden (dus van alle locaties waarnaar overgebracht wordt).

In de TS-applicatie worden al overbrengingsberichten ingestuurd in het kader van transhipments.

Momenteel wordt deze vereenvoudiging nog niet gebruikt i.h.k.v. overvoer tussen verschillende havens (bv. Antwerpen- Zeebrugge – inland terminals). Er lopen hiervoor momenteel wel aanvragen.

In IRP wordt in het najaar 2026 de overbrenging over het ganse grondgebied voorzien.

Over grensoverschrijdende overbrenging worden momenteel nog geen uitspraken gedaan.

TARSIS EN BOWIS

De AAD&A bereidt hierover een nota voor na overleg met de private sector die voor de zomervakantie gepubliceerd zal worden.

Goods Accounting wordt omgevormd tot 2 (interne) douanetools TARSIS en BOWIS. Hierdoor zal een onderscheid komen tussen tijdelijke opslag en entrepot. In TARSIS zal de opvolging van de tijdelijke opslag gebeuren en BOWIS zal instaan voor de opvolging van de goederen die onder publiek douane-entrepot worden geplaatst.

Bij TARSIS wordt er een "full" en "light" optie voorzien waarbij in de light versie bij plaatsing onder RTO de TSD zal gezuiverd worden door een eigen dossiernr van de RTO-houder. Vervolgens verloopt de opvolging RTO via de eigen voorraadadministratie van de RTO-houder.

Via BOWIS zal het op termijn ook voor de entrepositaris mogelijk zijn om de bewegingen onder een publiek entrepot op te volgen. Een beperkt aantal data-elementen zullen ter beschikking gesteld worden.

Aankomende transitaangiften zullen op termijn door de douanesystemen omgezet worden naar een transit based TSD (TB TSD).

3. MyCustoms - stavaza

De Refund module in MyCustoms is in gebruik sedert 9/3/2026 voor wat betreft AC4. Andere applicaties (IDMS, AES) zullen op termijn nog toegevoegd worden.

Bezorgen van documenten

In principe worden bij een controle bijna alle onderliggende documenten digitaal opgeladen naar MyCustoms via MyMinFin. Bepaalde certificaten of vergunningen die nog manueel moeten afgeschreven/geviseerd worden, moeten uiteraard wel nog steeds fysiek aan de douanediensdiensten bezorgd worden. Dit is vaak het geval bij AGRIM-certificaten of documenten in het kader van de CITES-wetgeving (kennisgeving CITES-vergunningen). Voor de FAVV goederen dient het MRN van de aangifte al bij de keuringsdiensten aangemeld te worden met het oog op een vlottere afhandeling van de controle. De regio Antwerpen heeft hierover ook nog een aparte communicatie verspreid.

Ook in het kader van dual use (dienst strategische goederen) zijn er nog vergunningen die niet digitaal worden afgeleverd. De Unilaterale vergunningen zijn digitaal maar de individuele vergunningen per zending nog niet.

Alfaport Voka verwijst ook naar een interne oefening die loopt om zo min mogelijk fysieke documenten te gebruiken in de douaneprocessen. Alfaport Voka verwijst hiervoor naar de toepassing van artikel 10 van het Trade Facilitation Agreement dat in 2004 werd ondertekend door de landen die lid zijn van de Wereld Handelsorganisatie.

Pre-lodged aangiften

Pre-lodged aangiften krijgen een eerste risicoanalyse bij het insturen. AEO bedrijven worden op dat ogenblik op de hoogte gebracht van een eventuele controle via de status van hun aangifte en dus nog niet via MyMinFin. Echter, bij het indienen van de PN ter activatie van de pre-lodged aangifte wordt er een tweede risicoanalyse op de aangifte uitgevoerd. De kans bestaat dat bij het indienen van de PN er toch alsnog een controle getriggert wordt.

Het is pas na het insturen van de PN dat de controleopdracht in MyCustoms geactiveerd wordt. Voordien kan men als aangever geen documenten in MyMinFin opladen. Deze werkwijze laat de douane toe om de planning van de controles te optimaliseren omdat er dan zekerheid is dat de zendingen effectief gelost werden in Antwerpen.

Notificaties en MyMinFin

Momenteel hebben de operatoren nog geen zicht op de status van de controle (track & trace). Dit onderdeel moet nog gebouwd worden maar dat is wellicht niet meer voor 2026.

Via MyMinFin kan de operator maar 1X documenten opladen m.a.w. extra documenten opladen is niet meer mogelijk. De Regiekamer en de Controledienst kunnen wel nog documenten toevoegen.

Ook het onderscheid tussen een scan en fysieke controle bleek niet duidelijk uit de communicatie maar dit probleem wordt technisch verholpen.

Bij een selectie van een aangifte met meerdere containers wordt er in de notificatie aangegeven welke specifieke containers voor een controle moeten aangeboden worden. Voordien kwamen alle containers op de notificatie. Die bug is nu opgelost wat wil zeggen dat alle containers die op de notificatie vermeld worden ook effectief moeten aangeboden worden.

De aangever kan in MyMinfin (Pro) van de firma de selecties consulteren. Uiteraard dient aan deze persoon de juiste rol toegekend te worden. Deze rol kan door de betrokken ondernemer ook gedelegeerd worden aan een dienstverlener/douanevertegenwoordiger.

Bij foutmeldingen in MyMinFin kunnen de lokale douanediensdiensten niet tussenkomen. Deze berichten komen vanuit MyMinFin, wat geen douane-applicatie is. De douane heeft geen overzicht van alle mogelijke foutmeldingen en oorzaken.

Douanevertegenwoordigers dienen er op te letten dat ze in het vak als vertegenwoordiger zeker hun EORI nummer correct vermelden. Anders zullen de notificaties niet toekomen.

De private sector vraagt om eventuele storings in MyCustoms/MyMinFin aan de operatoren te communiceren. Gelet op het feit dat MyMinFin en MyCustoms nationale systemen zijn, zal dit met Brussel moeten opgenomen worden. Misschien kan dit punt gelinkt worden aan de vraag die in de CTC_meetings voorligt om de economische operatoren inzage te geven in de werking van de IT-systemen (traffic lights).

Momenteel is het nog niet mogelijk om de notificaties die gestuurd worden na inplanning van de controle te wijzigen als bijvoorbeeld het geplande controletijdstip wijzigt. Dit wordt verder bekeken.

Integratie selecties op TSD in MyCustoms

Voor wat betreft de integratie van de selecties op TSD in MyCustoms zal de AAD&A in overleg met de Belgische Scheepvaartvereniging (BSV) testen organiseren (met een pilootbedrijf) alvorens in productie te gaan.

4. Controleprocessen

Doorlooptijden controles

Wat betreft de doorlooptijden van fysieke douanecontroles loopt er momenteel een analyse om beter zicht te krijgen op de gemiddelde doorlooptijd van een controle.

Ook een betere benutting van de verruimde openingsuren (van 6.00 u tot 22.00 u) blijft een aandachtspunt. Onlangs werd aan een aangever voorgesteld om dezelfde dag nog een controle in te plannen om 19 u (het betrof perishables). De aangever is hier niet op ingegaan omdat ze daar niet op georganiseerd zijn. Bepaalde magazijnen aanvaarden al een tijd voor sluitingsuur geen controles meer (bijvoorbeeld magazijn sluit om 16u maar na 14u mogen al geen controles meer ingepland worden.) Een bepaalde aangever wenst niet ingepland te worden voor 9.00u. Enzovoorts. Dit zet de planning continu onder druk met wachttijden tot gevolg.

De planning /regiekamer doet momenteel inspanningen om de controle binnen een aanvaardbare termijn te laten doorgaan. De aangevers hebben de indruk dat bepaalde controleteams meer controles moeten verrichten in verhouding tot hun collega's van de andere moto-teams. Dit heeft echter voor een stuk met de geografische ligging van bepaalde magazijnen te maken waar veel goederen worden behandeld. De aangevers hebben bijvoorbeeld bij aanvullende verificatie zelf de keuze in welk magazijn dit doorgaat. Sommige mensen zijn veel bevraagd.

Overbrenging van keurgoederen naar de inspectiepunten

N.a.v. de communicatie door de Nederlandse douane waarin wordt gesteld dat keurgoederen onder een douaneregeling kunnen overgebracht worden naar een inspectiepunt loopt er bij de dienst wetgeving een analyse. Dit punt staat ook op de agenda van de tweewekelijkse CTC-vergadering.

Bepaalde Europese beroepsfederaties hebben het punt ook bij de Commissie aangekaart.

Scansite GIP Rechteroever

Op GIP RO werd begonnen met de ontmanteling van de vaste scanner die een volledige upgrade moet krijgen. Deze werkzaamheden zullen een lange tijd in beslag nemen (vermoedelijk 2 à 3 jaar). Momenteel wordt op de GIPRO de mobiele scanner gebruikt naast de bestaande scantunnel.

Op de GIPRO blijft er ook een tekort aan parkeerplaatsen na scanning. De AAD&A denkt aan een aantal maatregelen. Bij het niet kunnen afronden van een controle zou bv. de container kunnen teruggebracht worden naar de terminal (onder RTO). Er wordt momenteel door de douane gevraagd om na afronding van de controle de container binnen de 24 u af te halen. Er wordt overwogen om na afloop van de termijn van 24 u de container te laten wegtakelen op kosten van de aangever. GIPRO wordt beheerd door de AAD&A en is kleiner qua oppervlakte (dus een heel andere situatie dan GIP LO).

Bewijs aanwezigheid op kaai

Aangevers merken op dat bij een documentaire controle vaak nog een bewijs wordt gevraagd dat de goederen nog op kaai staan. Het betreft een document dat bij de terminals kan bekomen worden. Aangevers kunnen begrijpen dat dit voor een magazijn gevraagd wordt maar niet voor goederen die op kaai staan. De regionale directie zal dit verder intern afstemmen en waar nodig bijsturen.

5. Customs reform

Alfaport Voka verwijst naar het politiek akkoord dat op 26/03/2026 op Europees niveau (de Raad en het EU parlement) tot stand is gekomen.

Op 25/3 heeft men beslist dat de zetel van het Europees douane agentschap (EUCA) in Rijsel (FR) zal gevestigd worden. Het EUCA krijgt een aantal bevoegdheden zoals het opvolgen van AEO, T&C, monitoring eenvormige toepassing risicoanalyse, gebruik Data Hub.

Hierna een kort overzicht van de tijdslijn

- Op 1/7/2026 vervalt de vrijstelling invoerrechten voor zendingen <150 EUR (de minimis) en de toepassing van een vast invoerrecht van 3 EUR per item op e-commerce goederen
- Q4 2026 :
 - o de installatie van EUCA
 - o redactie van gedelegeerde en uitvoeringsverordeningen
 - o implementatie handling fee voor e-commerce op 1/11/2026
- Q4 2026 :
 - o EUCA wordt operationeel
 - o Toepassing T&C
- 1/7/2028 : verplicht gebruik van de Customs Data Hub voor verkopen op afstand (e-commerce). Het vast invoerrecht van 3 EUR wordt vervangen door berekening van de ad valorem rechten op alle goederen.
- 1/3/2031 : vrijwillig gebruik van de data hub om goederen (ook andere dan e-commerce) onder douaneprocedures te plaatsen

- 1/3/2034 : data hub wordt verplicht voor alle operatoren voor alle douaneformaliteiten. De initiële planning was voorzien voor 1/3/2038 en wordt dus met 4 jaar vervroegd !

De stuurgroep van het Nationaal Forum heeft beslist om een sub WG over de Customs reform op te richten met het oog op het innemen van standpunten in het kader van de gedelegeerde en uitvoeringsverordeningen die de komende maanden zullen opgesteld worden.

6. Recente publicaties

De verwijzing naar een aantal publicaties werd opgenomen in een aantal voorgaande agendapunten in dit verslag (bij de desbetreffende applicaties).

De AAD&A heeft recent een nota gepubliceerd waarin op basis van een aantal scenario's het onderscheid wordt gemaakt tussen de importeur op het vlak van douane en de btw-geadresseerde (de koper). In het verleden kon men in geval dat de importeur en de btw-geadresseerde twee verschillende personen waren in PLDA gelijktijdig een aangifte IM0 en CO4 indienen. In de nota licht de AAD&A aan de hand van een aantal scenario's toe hoe men hiermee in IDMS moet omgaan.

Hierna een link naar de betrokken publicatie

<https://financien.belgium.be/sites/default/files/Customs/Ondernemingen/Douane/aangiften-kennisgeving-douanestatus/documentatie/Infonota-btw-geadresseerde.pdf>

Deze nota zal pas in werking treden van zodra IDMS technisch is aangepast.

7. Varia

- Ilse Eelen geeft mee dat op 21 mei 2026 in Brussel een AEO event plaatsvindt dat zal gecombineerd worden met de Algemene Vergadering van het Nationaal forum.
- De website van het Nationaal Forum is offline. Er wordt bekeken hoe dat verder moet. Ofwel moet de site herwerkt worden, ofwel zal deze geïntegreerd moeten worden in de nieuwe website van de FOD FIN die in voorbereiding is.
- INCIDENT TIJDENS DOUANEVERVOER
Er heeft zich een ongeval voorgedaan met goederen die onder transit vervoerd werden, waarbij onderweg tijdens het transport bepaalde goederen werden beschadigd. Bij dergelijke voorvallen moet men de douane van het dichtstbijzijnde douanekantoor verwittigen om dit incident te melden. Goederen die niet meer verkoopbaar zijn moeten daarna eventueel onder de regeling actieve veredeling vernietigd worden. Binnen de geldigheidstermijn van de NCTS-aangifte kunnen de goederen die nog in goede staat zijn verder worden vervoerd naar bestemming.

De volgende vergadering zal na het zomerverlof doorgaan. Een concrete datum zal later nog gecommuniceerd worden.