

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

2986

Vragen van het lid **Lodders** (VVD) aan de Staatssecretaris van Financiën (Toeslagen en Douane) over *signalen dat logistieke bedrijven wegtrekken uit Nederlandse (zee- en lucht)havens vanwege de afhandeling van goederen door de douane* (ingezonden 24 februari 2020).

Antwoord van Staatssecretaris **Van Huffelen** (Financiën, Toeslagen en Douane) (ontvangen 3 juni 2020).

Vraag 1

Kunt u een uitgebreide omschrijving geven van de taakopdracht(en) van de Douane? Is deze taakopdracht in de afgelopen jaren veranderd, bijvoorbeeld als gevolg van veranderingen in maatschappij, economie of anders? Kunt u ingaan op de taakverdeling tussen de Douane als uitvoeringsorganisatie en beleidsvorming?

Antwoord 1

De Douane handhaaft de wet- en regelgeving die van toepassing is op het EU buitengrensoverschrijdende goederenverkeer. Daartoe houdt de Douane toezicht op dit goederenverkeer en voert controles uit. De missie van de Europese douaneorganisaties is daarbij als volgt geformuleerd in het Douanewetboek van de Unie (DWU):

- a) de bescherming van de financiële belangen van de Unie en haar lidstaten;
- b) de bescherming van de Unie tegen oneerlijke en illegale handel en de ondersteuning van de legale handel;
- c) het garanderen van de veiligheid van de Unie en haar ingezetenen en van de bescherming van het milieu, in voorkomend geval in nauwe samenwerking met andere autoriteiten; en
- d) het behouden van een billijk evenwicht tussen de douanecontroles en de facilitering van de legale handel.

Ter uitvoering van deze missie ziet de Douane er op toe dat invoerrechten (waaronder douanerechten bij invoer en anti dumpingheffingen) en belastingen bij invoer (w.o. BTW) worden afgedragen. Daarnaast ziet de Douane erop toe dat gevaarlijke en ongewenste goederen de EU niet binnenkomen en bepaalde goederen, zoals militaire goederen of goederen bestemd voor bepaalde landen alleen de EU verlaten als aan de wettelijke eisen is voldaan. Naast deze taken, die zien op het EU-grensoverschrijdend goederenverkeer, ziet de Douane op grond van nationale wetgeving erop toe dat in ons land accijnzen en verbruiksbelastingen worden afgedragen.

De Douane werkt nationaal en internationaal nauw samen met andere handhavers aan de grens en met het Nederlandse bedrijfsleven. Op basis van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie is de EU exclusief bevoegd ten aanzien van het vormen van beleid en wetgeving voor de douane-unie. De uitvoering van het douanebeleid en de douanewetgeving is de verantwoordelijkheid van de lidstaten. Daarbij beslaat het werk van de douane ook terreinen waar de EU niet over exclusieve bevoegdheid beschikt, zoals het terrein van douanesamenwerking en aangrenzende terreinen als rechtshandhaving, bestrijding van georganiseerde misdaad en terrorismefinanciering.

De materiële wettelijke bepalingen die gelden voor het EU-grensoverschrijdende goederenverkeer, zijn afkomstig van de EU en van de departementen Financiën, Justitie en Veiligheid, Buitenlandse Zaken, Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit, Economische Zaken en Klimaat, Infrastructuur en Waterstaat, Volksgezondheid, Welzijn en Sport, en Onderwijs, Cultuur en Wetenschap. Deze beleidsdepartementen zijn nationaal de opdrachtgevers van de Douane. Het betreft de uitvoering en handhaving van meer dan zeventig nationale wetten op het terrein van fiscaliteit, financiën, veiligheid, gezondheid, economie en milieu. Voorbeelden hiervan zijn de Wet op de accijns, de Opiumwet, de Sanctiewet en de Geneesmiddelenwet. De beleidsdepartementen bepalen wat er door de Douane moet worden uitgevoerd en gehandhaafd en wat de beoogde beleidseffecten zijn (het «wat»). Samen met de Douane stellen ze het gewenste handhavingsniveau vast. De Douane is als opdrachtnemer verantwoordelijk voor de wijze van handhaven (het «hoe»). Handhavingstaken, wijze van handhaving en handhavingsniveau zijn voortdurend onderwerp van overleg tussen de beleidsdepartementen en de Douane. In het Opdrachtgevers-Opdrachtnemerberaad Douane (OOD) overleggen de opdrachtgevers¹, de eigenaar (secretaris-generaal Ministerie van Financiën) en de Douane, als opdrachtnemer, regelmatig. Een belangrijke taak van het OOD is om keuzes te maken in het geval dat de wensen van de beleidsdepartementen groter zijn dan de beschikbare capaciteit van de Douane of om te adviseren de capaciteit van de Douane uit te breiden. Een voorbeeld daarvan is de uitbreiding van de capaciteit van de Douane voor de handhaving van sanctiemaatregelen.

De handhavingstaken van de Douane zijn aan veranderingen onderhevig. Vanaf het begin van deze eeuw zijn de werkzaamheden op het gebied van veiligheid in de brede zin (wapens, verdovende middelen, gezondheid en milieu) toegenomen. Zo zijn er nieuwe Europese douaneprocedures op het gebied van «safety and security», zijn er meer internationale sanctiemaatregelen om te handhaven en vraagt de bestrijding van de smokkel van verdovende middelen meer aandacht. Wat betreft de rechten bij invoer, waaronder antidumpingheffingen, is het beeld veranderd. Waar eerst de verwachting was dat door verdere internationale handelsliberalisatie tarifaire (en non tarifaire) handelsbelemmeringen zouden afnemen, zien we nu een toename in het gebruik van handelsdefensieve maatregelen door landen en een toenemende onvoorspelbaarheid in de handelsrelaties tussen landen. Zo is de handelsrelatie tussen de VS en de EU onvoorspelbaarder geworden, waarbij over en weer antidumpingheffingen zijn opgelegd. Nieuwe handelsbelemmeringen brengen extra werk met zich mee voor de Douane.

De Douane staat de komende jaren voor diverse uitdagingen. Brexit is er daar één van. Wat de uitkomst van de onderhandelingen over een handelsovereenkomst tussen het Verenigd Koninkrijk en de EU ook zal zijn, er gaan douaneformaliteiten gelden. De Douane heeft zich in de afgelopen jaren zo goed mogelijk voorbereid, maar dat neemt niet weg dat het een uitdaging zal zijn om de negatieve gevolgen voor onder meer het bedrijfsleven zoveel mogelijk te beperken. Daarnaast heeft de Douane een aandeel in de Rijksbrede inspanningen in de aanpak van ondermijnende criminaliteit. Verder verwacht de organisatie een sterke groei van het aantal aangiften dat verwerkt moet worden. Deze groei wordt vooral veroorzaakt door

¹ Ministerie van Financiën (DGfZ); Ministerie van Economische Zaken en Klimaat; Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit; Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat; Ministerie van Buitenlandse Zaken; Ministerie van Justitie en Veiligheid; Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport; Ministerie van Onderwijs Cultuur en Wetenschap

e-commerce en door nieuwe Europese wet- en regelgeving waardoor in meer gevallen aangifte moet worden gedaan dan thans het geval is.

Vraag 2

Welke (internationale) wetgeving ligt ten grondslag aan de douanecontroles in de Nederlandse (zee- en lucht)havens?

Antwoord 2

Het Douanewetboek van de Unie (DWU) is de wettelijke basis van de handhaving door de Douane. In dit Europese wetboek zijn bepalingen opgenomen o.a. inzake douaneformaliteiten en controlebevoegdheden. Het DWU is uitgewerkt in een gedelegeerde en uitvoeringsverordening. In de Algemene Douanewet (verder Adw) met bijbehorende Douaneregeling en Douanebesluit worden de Europese regels nationaal verder aangevuld en uitgewerkt, onder andere op het gebied van bevoegdheden. Verder liggen aan de douanecontroles ten grondslag de materiële wettelijke bepalingen die gelden voor het EU-grensoverschrijdende verkeer, zie hiervoor het antwoord op vraag 1.

Vraag 3

Klopt het dat in de verschillende Nederlandse (zee- en lucht)havens op een verschillende manier invulling wordt gegeven aan de controles door de Douane? Zo ja, waarom en kunt u de verschillende processen en de verschillen tussen de verschillende Nederlandse (zee- en lucht)havens in beeld brengen? Kunt u nadrukkelijk ingaan op het scanproces en de verschillen tussen de verschillende (zee- en lucht)havens en waarom er voor de betreffende scanwijze gekozen is?

Antwoord 3

Nee, het is niet juist dat in de verschillende Nederlandse zee- en luchthavens op verschillende wijze toezicht wordt gehouden en gecontroleerd. De Douane handhaaft in alle (zee- en lucht)havens namelijk volgens één landelijke risicobeheersingsmodel. Aangiften worden in eerste aanleg landelijk geautomatiseerd en aan de hand van zogenaamde business rules gecontroleerd. Daarbij wordt nagegaan welke wettelijke eisen van toepassing zijn op de aangegeven goederen en of daaraan is voldaan, bijvoorbeeld of bepaalde bescheiden mee moeten worden gestuurd. De gegevens worden verder gecontroleerd op mogelijke onjuistheden en (on)waarschijnlijkheden. Vervolgens worden de risicovolle aangiften en goederen geselecteerd voor een nadere bescheid, scan of fysieke controle of voor een controle van de administratie van een bedrijf. Dit geschiedt aan de hand van risicoprofielen die landelijk tot stand komen op basis van risicoanalyses. Deze profielen zijn opgesteld aan de hand van informatie en kennis over risico's in relatie tot o.a. soort goederen, herkomst, bestemming, betrokken bedrijven, wijze van vervoer en logistieke afhandeling. De controles worden landelijk aangestuurd, waarbij de douaneregio's enige ruimte hebben om op basis van hun specifieke kennis en ervaring zelf controles in te stellen. Bovengenoemde vormen van handhaving vullen elkaar aan en versterken elkaar. Zo kan de controle van een aangifte en de bijbehorende bescheiden, aanleiding geven om een zending te scannen, die vervolgens weer aanleiding kan geven om de zending fysiek te controleren. Andersom kan een fysieke controle aanleiding zijn voor het scannen van een zending. Een scancontrole kan er ook toe leiden dat een fysieke controle achterwege kan blijven. Het scannen van zendingen vormt daarmee één van de hulpmiddelen in het totale en samenhangende pakket aan handhavingsinstrumenten van de Douane. Ook voor het scanproces geldt dat landelijk aan de hand van het onderkende risico's wordt bepaald welke zendingen – en daarmee in welke zee- of luchthaven – zendingen worden gescand. De verschillende wijze waarop er gescand wordt – bijvoorbeeld mobiele scan, scan in de Rijksinspectieterminal en de Joint Inspectie Centrum op Schiphol, scan op de terminals of treinscan op de Maasvlakte – is te verklaren door o.a. de aard van de goederen, de vervoerswijze en de plek in de logistiek waar de goederen zich bevinden. Aangezien de risico's kunnen verschillen tussen goederen(stromen) die op verschillende (zee- en lucht)havens aankomen en weggaan, kunnen er verschillen zijn in de (aard en omvang van de) handhaving op deze (zee en

lucht)havens. De Douane heeft het risicogericht handhaven ingericht als een dynamisch proces: bij de afweging van de handavingsinzet wordt ingespeeld op landelijke en lokale ontwikkelingen, zoals wijzigingen in handelsstromen en risico's.

Vraag 4

Zijn er Europese richtlijnen of regels van toepassing op controles? Zo ja, welke? Worden deze in alle Europese havens en vervolgens in de verschillende Nederlandse (zee- en lucht)havens op een eenduidige manier uitgevoerd? Zo nee, waarom niet? Welke beleidsruimte is hiervoor?

Antwoord 4

Ja, in het DWU is vastgelegd dat alle Europese douaneorganisaties controlemaatregelen nemen binnen een Europees kader voor risicobeheer. Het Europese kader voor risicobeheer houdt in het vaststellen van gemeenschappelijke risicocriteria en -normen, controlemaatregelen en prioritaire controlegebieden en de onderlinge uitwisseling van informatie over risico's en resultaten. Het kader ontwikkelt zich in de tijd steeds verder. Vanaf 2005 is gestart met Europese risicocriteria op het gebied van veiligheid («safety en security»). Sinds 2018 zijn er ook risicocriteria op financieel gebied (rechten bij invoer, waaronder anti dumpingheffingen). De afgelopen jaren zijn prioritaire controlegebieden ingesteld voor namaakmedicijnen, drugsprecursoren, sigaretten, strategische goederen (dual use) en textiel waarvan de waarde te laag is aangegeven. Via zogenaamde RIF's (Risk Information Forms) wisselen de douaneorganisaties van de EU langs elektronische weg risicosignalen met elkaar uit, waardoor snel kan worden geacteerd. In het DWU is bepaald dat bij de maatregelen van het Europees kader voor risicobeheer, rekening wordt gehouden met gevolgen voor het handelsverkeer, de afzonderlijke lidstaten en de beschikbare controlemiddelen. De gedachte achter het Europees kader voor risicobeheer is een gelijkwaardig niveau van bescherming aan de gehele Europese buitengrens. Dit omdat als een goed één maal in het vrije verkeer van de EU is gebracht, er hierna geen belemmeringen meer zijn in het intracommunautaire verkeer. De Nederlandse Douane houdt toezicht en controleert volgens de Europese douanewetgeving en binnen het Europees kader voor risicobeheer. Dit op een wijze die zij verantwoord acht gegeven de risico's die zij ziet en waarbij over de inrichting van de controles met het bedrijfsleven overleg wordt gevoerd om de administratieve en toezichtlasten zo beperkt mogelijk te houden. Nederland is er een voorstander van dat lidstaten eigen ruimte behouden om controles uit te voeren. Naar de mening van Nederland bestaat er namelijk geen «one size fits all» binnen de EU. Lokale verschillen in aard en omvang van handelsstromen, vervoersmodaliteiten, risico's en mate van samenwerking met het bedrijfsleven rechtvaardigen een gedifferentieerde uitvoering. Zo kent Nederland de traditie om over de uitvoering van de controles met het bedrijfsleven te overleggen. Een voorbeeld daarvan is dat in samenwerking met de containerterminals op de Maasvlakte scanners op de terminals zijn geplaatst, waarvan de beelden op afstand door de Douane worden uitgelezen. Dit verbetert de handhaving en voorkomt dat iedere container die de Douane wil scannen naar de vaste douanescanner op de Rijksinspectieterminal op de Maasvlakte moet worden gebracht. In de praktijk kunnen er ook verschillen zijn in de wijze van controle tussen lidstaten die niet passen binnen de Europese douanewetgeving en het daarin geregelde Europees kader voor risicobeheer. Het is de Europese Commissie (hierna: Commissie) die als hoedster van het verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, toezicht houdt op de naleving van de Europese douanewetgeving door de lidstaten en daarmee op het *level playing field*. De Commissie heeft uitvoeringsbevoegdheden om uniforme toepassing van de Europese douanewetgeving te bevorderen, bijvoorbeeld door het stellen van nadere regels in een uitvoeringsverordening. De Commissie kan in geval van een inbreuk door een lidstaat, een procedure bij het Europese Hof van Justitie starten. Daarnaast kan de Europese Commissie een lidstaat aansprakelijk stellen voor ten onrechte niet geïnde invoerrechten. De Europese Commissie onderzoekt of de douaneorganisaties van lidstaten zich aan de Europese wet- en regelgeving houden. Deze onderzoeken kunnen worden uitgevoerd door DG Taxud, DG Budget of het Europese anti fraude bureau OLAF.

Vraag 5

Vindt u het wenselijk dat er verschil bestaat in het scanproces van bijvoorbeeld fruit in de verschillende Nederlandse en Europese (zee en lucht)havens? Zo ja, waarom en kunt u aangeven of deze verschillende werkwijze ook tot risico kan leiden? Zo nee, wat gaat u er aan doen?

Antwoord 5

Het kan niet de bedoeling zijn en ik vind het daarom ook niet wenselijk dat lidstaten de Europese douanewetgeving niet toepassen of de afspraken inzake het Europese risicobeheer niet nakomen. Zie verder de antwoorden op de vragen 3 en 4.

Vraag 6

Heeft u overleg met andere EU-lidstaten over het verschil in toezicht? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 6

Ja, in diverse Europese gremia wordt gesproken over de uitvoering van de handhaving en de verschillen tussen lidstaten. Daarbij neemt Nederland het standpunt in dat het goed is om van elkaar te leren waarbij verschillen gerechtvaardigd kunnen zijn gezien lokale verschillen in onder andere aard en omvang van volume van handelsstromen, risico's en mate van samenwerking met het bedrijfsleven. Nederland neemt deel aan het Europese actieprogramma Douane 2020. Doel van dit programma is om de samenwerking tussen douaneorganisaties van lidstaten te vergroten, onder andere door het uitwisselen van «best practices». Het samenwerkingsprogramma Douane 2020 zal op 31 december 2020 aflopen. Op 8 juni 2018 heeft de Commissie (in het kader van het Meerjarig Financieel Kader voor 2021–2027) een voorstel gedaan voor een vervolgprogramma dat de samenwerking tussen Europese douane-administraties zal ondersteunen.² De Nederlandse Douane heeft daarnaast regelmatig (bilateraal) overleg met de douaneorganisaties van de EU lidstaten en periodiek overleg met douanediensten van onder andere België, Duitsland en Frankrijk over hoe zij hun toezicht en handhaving hebben ingericht in de havens van Antwerpen, Hamburg en Le Havre gezien de gelijksoortige werkzaamheden in de havens.

Vraag 7

Bent u bekend met de signalen dat het verschil in controles leidt tot een ongelijk speelveld voor ondernemers? Bent u bekend met de signalen dat het verschil in controles leidt tot verplaatsingen van invoer naar andere (zee- en lucht)havens waar de controle minder streng is? Wat vindt u van deze ontwikkelingen?

Antwoord 7

Ja, ik ben bekend met deze signalen. In diverse overleggen tussen Douane en bedrijfsleven, komt regelmatig het signaal dat er in de EU bij de douanecontroles er niet altijd sprake is van een gelijk speelveld en dat dit invloed kan hebben op keuzes die een bedrijf maakt. Een gelijk speelveld is het uitgangspunt dat binnen de EU geldt, maar lokale verschillen in aard en omvang van handelsstromen, vervoersmodaliteiten, risico's en mate van samenwerking met het bedrijfsleven rechtvaardigen een gedifferentieerde uitvoering.

Vraag 8

Kunt u een overzicht geven (per jaar over de afgelopen vijf jaar) van het aantal containers dat jaarlijks in de verschillende Nederlandse (zee- en lucht)havens binnenkomt? Kunt u inzicht geven (per jaar over de afgelopen vijf jaar) in de herkomst van de containers en goederen?

Antwoord 8

Voor de beantwoording van deze vraag is een selectie gemaakt uit de grootste zee- en luchthavens. De gepresenteerde cijfers geven een overzicht van het aantal containers die via de zee en lucht Nederland zijn binnengekomen en afkomstig zijn van buiten de EU.

² Kamerstuk 22 112, nr. 2667

<i>Zeehaven</i>	<i>Aantal zeecontainers</i>				
	2015	2016	2017	2018	2019
Amsterdam	18.289	16.499	18.182	29.561	28.614
Delfzijl (Eemshaven)	0	2	607	2.832	3.390
Rotterdam	3.870.635	4.013.092	4.327.259	4.675.068	4.824.937
Moerdijk	0	0	261	205	0
Vlissingen	7.529	12.821	14.835	32.546	70.453
Totaal	3.896.453	4.042.412	4.361.144	4.740.212	4.927.394

De afgelopen vijf jaar waren de meeste goederen die per zee via containers werden aangevoerd uitgaande van het gewicht afkomstig uit de VS, gevolgd door Rusland en China (bron: CBS statline).

<i>Luchthaven</i>	<i>Aantal luchtvrachtcontainers</i>				
	2015	2016	2017	2018	2019
Amsterdam Airport Schiphol	3.914.571	3.616.877	3.778.632	3.671.261	3.639.957
Eindhoven Airport	0	0	1.993	1.569	0
Groningen/Eelde Airport	0	0	4	3	0
Maastricht Aachen Airport	26.166	24.135	40.985	113.708	110.681
Totaal	3.940.737	3.641.012	3.821.610	3.786.541	3.750.638

De afgelopen vijf jaar was de meeste luchtvracht afkomstig uit China gevolgd door de VS.

Vraag 9

Hoeveel controles in de (zee- en lucht)havens, die risicogericht plaatsvinden, hebben er de afgelopen vijf jaar plaatsgevonden? Kunt u dit uiteenzetten in een overzicht per jaar per haven? Hoeveel controles hebben geleid tot een heterdaad?

Antwoord 9

De Douane registreert niet het aantal controles per zee of luchthaven, wel per douaneregio. Binnen één douaneregio kunnen meerdere zee- en luchthavens vallen. Hieronder worden per douaneregio de aantallen scan en fysieke controles weergegeven op het moment dat goederen de EU worden binnengebracht of uitgaan uitgesplitst naar de controleprocessen maritiem en lucht. De controles bij het binnenbrengen en uitgaan van goederen zijn vooral gericht op niet-fiscale risico's. Fysieke controles gericht op fiscale aspecten vinden veelal plaats in het binnenland, bijvoorbeeld bij het bedrijf waar de goederen worden gelost. Deze controles zijn daarom niet meegenomen in de cijfers.

Aantal controles

<i>Regio</i>	<i>Aantallen scan en fysieke controles binnenbrengen en uitgaan maritiem</i>				
	2015	2016	2017	2018	2019
Regio Rotterdam Haven (w.o. haven Moerdijk)	63.774	62.436	55.446	58.525	69.484
Regio Amsterdam (w.o. haven Amsterdam en Scheveningen)	803	659	586	482	1.207
Regio Groningen (w.o. Eemshaven)	10	34	10	6	9
Regio Breda (w.o. haven Vlissingen)	808	675	1.296	1.754	3.058
Overig	85	68	90	101	273
Totaal	65.480	63.872	57.428	60.868	74.031

Regio	Aantallen scan en fysieke controles binnenbrengen en uitgaan lucht				
	2015	2016	2017	2018	2019
Regio Amsterdam (w.o. Schiphol)	71.351 42	63.360 39	58.270 11	57.236 43	56.099 77
Regio Eindhoven (w.o. Airport Eindhoven en Maastricht)	794	616	335	825	690
Regio Groningen (w.o. Eelde Airport)	1	1	0	1	1
Overig/onbekend/divers	33	106	28	46	45
Totaal	72.221	64.122	58.644	58.151	56.912

De Douane heeft geen registratie van de correcties per douaneregio van de afgelopen vijf jaar. Daarom wordt hieronder het aantal correcties weergegeven op landelijk niveau.

Aantal correcties

		Aantal correcties (x 1.000) ¹				
		2015	2016	2017	2018	2019
1.	Fysieke controles vracht	7,8	5,6	6,1	6,9	5,9
2.	Fysieke controles post en koerierszendingen	6,5	10,8	9,5	13,6	9,1
3.	Controles passagiers	19,7	15	10,5	15,1	18,5
4.	Fysieke controles ambulante	1,1	1,2	0,6	1,4	1,6
5.	Administratieve controles	0,7	0,7	0,3	0,2	0,1
6.	Processen-verbaal	19,9	15	14	12,8	10,8

¹ Scancontroles zijn niet opgenomen omdat ze leiden tot verder onderzoek (fysieke controle) of vrijgave van de goederen en daarmee niet tot een correctie.

Vraag 10

Hoe wordt het risico bepaald waarop de Douane de mate van controle baseert? Worden bepaalde typen goederen of bepaalde logistiek dienstverleners strenger gecontroleerd? Zo ja, waarom en om welk type goederen gaat het?

Antwoord 10

Zoals aangegeven in het antwoord op vraag 3, handhaaft de Douane risicogericht. Risico's worden geanalyseerd en vastgesteld. Vervolgens worden deze risico's vertaald naar profielen aan de hand waarvan aangegeven goederenzendingen worden geselecteerd voor een controle. Afhankelijk van aard en omvang van het risico wordt de wijze van controle (bescheid, scan, fysiek of administratieve controle achteraf) en de intensiteit bepaald. De Douane voert steekproeven uit om na te gaan of risico's niet worden gemist. In het proces klantmanagement, waarbij bedrijven administratief worden gecontroleerd, worden ook deze risicoanalyses gehanteerd. Aard en omvang van het risico bepalen aldus de wijze en intensiteit van de handhaving door de Douane. Bedrijven met een AEO (Authorised Economic Operator) vergunning worden gefaciliteerd, zoals voorrang bij controles en minder controles op fiscale aspecten. Alleen bedrijven die aantoonbaar in control en betrouwbaar zijn, krijgen een AEO-vergunning. Om controle tactische redenen wordt verder niet ingegaan op welk type goederen, welke herkomst en welke bedrijven meer risicovol – en daarmee meer worden gecontroleerd – zijn dan andere.

Vraag 11

Kunt u inzicht geven in het aantal en de aard van de geconstateerde overtredingen (overzicht per jaar, per haven voor de meest voorkomende overtredingen)?

Antwoord 11

Voor het aantal correcties en processen verbaal, verwijst ik u naar het antwoord op vraag 9. Voor wat betreft de aard van de correcties kan geen onderscheid per (lucht)haven worden gemaakt, omdat er geen registratie per (lucht)haven is. Wel kan landelijk een onderscheid worden gemaakt. De aard van de correctie of overtreding (proces verbaal) kan betrekking hebben op het ten onrechte te weinig afdragen van invoerrechten of op het gebied van veiligheid, economie, gezondheid of milieu. Hieronder staan gegevens over enkele inbeslaggenomen goederen.

Aantal in beslaggenomen goederen in kilo's, tenzij anders vermeld

		<i>Inbeslaggenomen goederen in kilo's, tenzij anders vermeld</i>				
		2015	2016	2017	2018	2019
1.	Sigaretten (aantallen x 1.000)	123.529	87.198	62.102	159.286	112.123
2.	Tabak					
3.	Waterpijptabak	3.550	1.233	34.353	63.998	128.205
4.	Cocaïne	2.384	969	1.259	42.253	15.933
	<i>aantal vangsten</i>	10.007	15.581	10.219	21.188	40.095
5.	XTC	1.540	962	1.146	1.251	1.109
6.	Heroïne	49	144	830	472	426
7.	Marihuana	61	437	830	296	625
8.	Precursoren	10.913	1.299	2.852	322	583
9.	Wapens ¹	41.023	6.216	7.196	6.529	5.744
10	Munitie ²	15.094	11.549	4.743	24.727	125.227
		109	4.840	294	120	92.821

¹ Aantallen, Inclusief imitatiewapens

² aantal patronen

Vraag 12

Op welke manieren kunnen ondernemers en particulieren met de Douane communiceren?

Antwoord 12

Voor burgers en ondernemers zijn er diverse communicatiekanalen beschikbaar. Via de website van de Douane – douane.nl – en de reizigersapp biedt de Douane algemene informatie aan. Via de Douanetelefoon kunnen algemene vragen worden gesteld. Burgers en bedrijven kunnen de Douane ook volgen via sociale media (Twitter, Facebook en LinkedIn). Een social media-team reageert op vragen. Via social media worden burgers en ondernemers ook actief gewezen op nieuwe ontwikkelingen, bijvoorbeeld op het gebied van de Brexit.

Ondernemers die al klant bij de Douane zijn en bijvoorbeeld vragen hebben over hun vergunningen of aangiften, communiceren veelal via het telefoonnummer van het bedrijvencontactpunt van de Douane in hun regio. Grote bedrijven communiceren via hun eigen klantmanager bij de Douane. Via de Nationale Helpdesk Douane (NHD) kunnen ondernemers vragen stellen op het gebied van de beschikbaarheid van elektronische systemen, waarmee bijvoorbeeld aangiften worden gedaan, en andere vragen die het elektronische berichtenverkeer met de Douane betreffen. Via de NHD kunnen ondernemers ook vragen stellen die betrekking hebben op systemen en berichtenverkeer van onder andere de NVWA, KMar en Zeehavenpolitie. De NHD is namelijk de nationale helpdesk ter ondersteuning van het Single Window Handel en Transport voor het elektronische berichtenverkeer met bedrijven die vervoeren via de zee of lucht.

Vraag 13

Wordt ook de BelastingTelefoon Douane meegenomen in het extern advies over de Belastingtelefoon? Kunt u toelichten met welke opdracht de externe partij aan de slag gaat, zoals gevraagd in Kamervragen van het lid Lodders van 3 februari jl?³

³ Kamerstuk 2020D04001

Antwoord 13

Ja, de dienstverlening van de Douane – waaronder ook de Douanetelefoon – wordt meegenomen in het extern onderzoek over de dienstverlening van de Belastingdienst. Om te komen tot het doorvoeren van een fundamentele transformatie van de dienstverlening en interactie bij de Belastingdienst, Toeslagen en Douane heb ik een aanvullend extern onderzoek uitgezet. Dit onderzoek beoogt enerzijds de knelpunten in de processen te onderkennen en anderzijds handelingsperspectieven te bieden voor verbetering van de dienstverlening. In juni van dit jaar informeer ik uw Kamer nader over de opzet en het verloop van het onderzoek.

Vraag 14 en 15

Kunnen ondernemers en particulieren tijdens kantoortijden altijd terecht bij de BelastingTelefoon Douane? Hoe lang is de gemiddelde wachttijd? Wat is de tevredenheid onder ondernemers en particulieren over de BelastingTelefoon Douane?

Kunt u een overzicht geven van het aantal mensen dat telefonisch contact zoekt met de BelastingTelefoon Douane over de afgelopen vijf jaar? Hoeveel ondernemers en particulieren hebben de BelastingTelefoon Douane niet kunnen bereiken (uitgesplitst per jaar over de afgelopen vijf jaar), en waarom was dit het geval?

Antwoord 14 en 15

De Douanetelefoon is beschikbaar van 8.00 uur tot 17.00 uur. Over de afgelopen vijf jaar bedroeg het aantal door medewerkers aangenomen telefonische contacten gemiddeld 71.000 per jaar. Dit aantal is relatief stabiel over de afgelopen jaren en de verdeling tussen telefoontjes van ondernemers en particulieren is ongeveer 50/50.

Over de afgelopen vijf jaar is het gemiddeld percentage aangenomen gesprekken minimaal 90% (het aantal mensen wat in contact komt met een medewerker van de Belastingtelefoon Douane gedeeld door aantal mensen dat is aangeboden aan de wachtrij) geweest. Het afgelopen jaar bedroeg de bereikbaarheid 92%.

Uit jaarlijks klantonderzoek (Fiscale Monitor), blijkt de mate van tevredenheid over de bereikbaarheid van de Douanetelefoon en de deskundigheid en professionaliteit van de medewerkers. De Fiscale Monitor meet voor de Douane niet de tevredenheid van burgers. In de Fiscale Monitor worden door het bedrijfsleven de hier onderstaande cijfers gegeven. Het in het antwoord op vraag 13 genoemde externe onderzoek moet leiden tot een verbetering van de tevredenheid.

<i>Fiscale monitor Douanetelefoon</i>	2015	2016	2017	2018	2019
Tevredenheid over de Douanetelefoon (1 – zeer ontevreden, 5 – zeer tevreden)	3,32	3,48	3,23	3,61	3,30
Snelheid waarmee bij het laatste gesprek met de Douanetelefoon een medewerker aan de lijn kwam (1 – zeer ontevreden, 5 – zeer tevreden)	3,18	3,47	3,08	3,28	3,49
Deskundigheid medewerker van de Douanetelefoon (1 – zeer ontevreden, 5 – zeer tevreden)	3,45	3,69	3,56	3,69	3,56
Professionaliteit medewerker van de Douanetelefoon (1 – zeer ontevreden, 5 – zeer tevreden)	3,69	3,88	3,49	3,94	3,88

In het volgende overzicht is zichtbaar vanaf 2015 hoeveel gesprekken zijn aangeboden aan de wachtrij voor de werkstroom Douane en hoe vervolgens dit aanbod is verwerkt inclusief de gemiddelde wachttijden per jaar en het percentage aangenomen.

<i>Douane telefoon</i>	2015	2016	2017	2018	2019
Aangeboden aan wachtrij	84.437	76.060	82.196	77.284	75.287
Niet toegelaten tot wachtrij	659	288	5.241	1.404	959
Doorgezet naar wachtrij	83.778	75.772	76.955	75.880	74.328
Zelf opgehangen in wachtrij	5.461	3.631	8.294	6.346	5.246
Aangenomen door informant	78.317	69.755	68.661	69.534	69.082
Percentage aangenomen door informant	93%	92%	84%	90%	92%
Gemiddelde wachttijden (in sec.)	45	51	90	72	64

Vraag 16

Wat gebeurt er met containers waarbij tijdens een risicoscan verboden goederen worden aangetroffen? Worden ook de eigenaar van de container, de eigenaar van de inhoud van de container en de afzender geïnformeerd over de vondst? Zo ja, op welke manier? Zo nee, waarom niet? Deelt u de mening dat dit wel zou moeten, omdat in het overgrote deel van de gevallen de eigenaar van de inhoud niet de eigenaar is van de verboden lading, maar wel het ontbreken van een deel van de lading moet kunnen verantwoorden?

Antwoord 16

Indien op basis van een scancontrole iets afwijkends wordt gezien, worden de goederen fysiek gecontroleerd. Verboden goederen worden niet vrijgegeven voor verder vervoer, maar in beslaggenomen en eventueel vernietigd. De Douane informeert de aangever van de goederen. Aangever van de goederen kan zijn degene die de goederen de EU heeft binnengebracht of degene die de aansprakelijk is voor het vervoer (reder). Vervolgens dient degene die de goederen tijdelijk opslaat (terminal) hiervoor een vervolg aangifte in te dienen. Afhankelijk van het douaneproces (binnenbrengen, opslag, vervoeren, invoeren in het vrije verkeer van de EU, etc) kunnen er dus andere aangevers zijn. De aangever hoeft dus niet de feitelijke eigenaar van de goederen te zijn en de eigenaar of importeur is niet in alle gevallen bij de Douane bekend. Dit punt kwam recent ook naar voren in een onderzoek naar de lasten van het scanproces van de Douane voor het bedrijfsleven.

Op 20 december 2019 heeft de Staatssecretaris van EZK een rapport van SIRA Consulting naar de Tweede Kamer gestuurd met daarin uitkomst en aanbevelingen van een klantreis internationaal zakendoen⁴. In dit rapport komt naar voren dat importeurs van groente en fruit de scancontroles van de Douane als hinderlijk ervaren o.a. doordat alleen de reder en niet de importeur op de hoogte is dat een container gescand gaat worden. Dit leidt ertoe dat de importeur verrast wordt en geen rekening met de scan heeft gehouden in de planning van het verdere vervoer. De onderzoekers bevelen aan dat bedrijfsleven en Douane samen – eventueel door gebruikmaking van het Port Community Systeem van de haven van Rotterdam – de onderlinge informatie-uitwisseling verbeteren om verrassingen voor een importeur te voorkomen. Dit actiepunt is belegd bij de Douane, de eerste resultaten worden begin volgend jaar verwacht. Bij dit actiepunt zal het bedrijfsleven zelf ook bereid moeten zijn om onderling informatie te delen, gezien de geheimhoudingsplicht van de Douane die in principe verbiedt dat Douane informatie uit aangiften met anderen deelt dan de indiener van de aangifte.

Vraag 17 en 18

Kunt u toelichten hoe de Douane goederen controleert die via e-commerce de Nederlandse (zee- en lucht)havens binnenkomen? Is de controle van e-commercegoederen up-to-date en zo ja, waarom?

Klopt het dat er een verschil in de manier van controleren is tussen de controle van e-commercegoederen en de reguliere goederencontrole? Zo ja, waarom en kunt u ingaan op de verschillen tussen deze goederen? Is het beleid de afgelopen vijf jaar met een toename van e-commercegoederen veranderd? Zo ja, welke veranderingen hebben plaatsgevonden? Zo nee, waarom is het beleid met een toename van e-commercegoederen niet veranderd?

⁴ Kamerstuk 29 515, nr. 443

Antwoord 17 en 18

De in de antwoorden op de vragen 3 en 4 beschreven wijze van handhaving door o.a. toepassing van het risicobeheersingsmodel wordt ook toegepast op e-commerce zendingen. Bij e-commerce zendingen gaat het hierbij zowel om verzending per post als via koeriersdiensten en door specifieke dienstverleners zoals internet platforms. Ook e-commerce goederen worden gecontroleerd op de naleving van fiscale en niet-fiscale wetgeving (veiligheid, gezondheid, economie (o.a. namaak merkartikelen) en milieu). Dit conform de afspraken daarover met de opdrachtgevende beleidsdepartementen en in samenwerking met inspectiediensten zoals de NVWA en ILT. Het aantal e-commercezendingen dat van buiten de EU naar Nederland komt, is in de laatste vier jaar verdubbeld. Een aanpak waarbij voor ieder afzonderlijk pakketje de fiscale en niet-fiscale risico's worden gewogen op grond waarvan tot een controle wordt besloten, is door het groeiende aantal pakketten en de mate van niet-naleving niet doeltreffend en doelmatig. Bovenop handhaving van de e-commerce zendingen door o.a. toepassing van het risicobeheersingsmodel, zijn Belastingdienst en Douane daarom gestart met een intensievere samenwerking, gegevensuitwisseling en data-analyse tussen de verschillende onderdelen van de Belastingdienst en Douane met als doel een gerichte handhaving bij bedrijven die veel onjuiste aangiften indienen. Doel van deze aanpak is om op de korte termijn de naleving te verbeteren en tegelijkertijd kennis opdoen die de Belastingdienst en Douane in staat stelt voor de langere termijn een nieuwe, toekomstgerichte aanpak te ontwerpen voor e-commerce zendingen.

Vraag 19

Is er een verschil in de controle van e-commercegoederen tussen de verschillende (zee- en lucht)havens in Nederland en andere Europese (zee- en lucht)havens? Zo ja, welke verschillen en waarom is dit controleverschil mogelijk? Zo nee, wilt u dit toelichten?

Antwoord 19

Ja, er zijn waarschijnlijk verschillen tussen de EU-lidstaten als het gaat om de controle van e-commerce goederen, al is niet aan te geven welke verschillen dit zijn. Zoals aangegeven in het antwoord op vraag 4, hebben lidstaten die ruimte ook, voor zover ze zich houden aan de Europese douanewetgeving en het daarin geregelde kader voor het risicobeheer. Nederland heeft ook bij e-commerce gekozen voor een wijze van controleren die passend is gezien de fiscale en niet fiscale risico's die worden gelopen. Verder werkt de Nederlandse Douane, zowel op het niveau van EU als op mondiaal niveau (in het kader van de Werelddouaneorganisatie) en de Benelux, samen met andere landen om het toezicht op e-commerce zendingen door te ontwikkelen en te optimaliseren. Dit mede met het oog op een gelijk speelveld. Zoals ook aangegeven in het antwoord op de vraag 4 zijn aan de Commissie uitvoeringsbevoegdheden verleend om uniforme toepassing van douanewet- en regelgeving te bevorderen en kan de Commissie een lidstaat een aansprakelijk stellen als invoerrechten ten onrechte niet worden geïnd.

Vraag 20

Bent u bekend met de door een logistiek dienstverlener opgestelde en aan de Douane aangeboden Strengths, Weaknesses, Opportunities en Threats (SWOT)-analyse «Logistic industry in The Netherlands and Belgium and Germany»? Onderschrijft u de uitkomst die deze SWOT-analyse laat zien, namelijk dat er e-commercegoederen verdwijnen uit Nederland en deze via andere (zee- en lucht)havens (zoals in België) Europa binnenkomen vanwege de mate van controle door de Douane?

Antwoord 20

Ja, de Douane is bekend met een SWOT-analyse met deze titel. Het is een analyse van een logistiek dienstverlener. Samengevat komt de analyse erop neer dat er in Nederland voor buitenlandse e-commerce bedrijven niet één aanspreekpunt zou zijn voor de douaneaafhandeling en dat binnen de EU de Europese douane wet- en regelgeving verschillend wordt toegepast en controles verschillend worden uitgevoerd. De Douane heeft met de logistiek dienstverlener over deze analyse gesproken. Over de afspraken die zijn gemaakt kunnen vanwege de geheimhoudingsplicht inzake individuele

belasting en douanezaken geen uitspraken worden gedaan. Het is overigens niet juist dat er niet één aanspreekpunt zou zijn voor buitenlandse bedrijven. Voor zover bedrijven niet een eigen klantmanager hebben, is er binnen iedere douaneregio één bedrijvencontactpunt waaraan vragen kunnen worden gesteld. Voor wat betreft verschillen in toepassen van wet- en regelgeving en in controles, verwijs ik naar het antwoord op vraag 4.

Vraag 21

Wat is de toename van het aantal goederen dat via e-commerce wordt gecontroleerd door de Nederlandse Douane (graag uitsplitsing over de afgelopen tien jaar per haven)? En wat is, over dezelfde periode, de ontwikkeling in het aantal aanbieders van e-commercegoederen bij de Douane?

Antwoord 21

Het e-commerce verkeer volgt de aangifteprocessen zoals die voor alle goederen van toepassing zijn, dat geldt ook voor de controle. Intensiteit en aard van controles wordt, zoals eerder aangegeven, bepaald door aard van het risico, de goederen, en kennis van bedrijven en ketens. Omdat op deze goederenstromen dezelfde douaneprocedures van toepassing zijn als op andere goederen, wordt geen aparte registratie bijgehouden van bevindingen in het e-commerce verkeer. De enige informatie die op dat punt beschikbaar is, ziet op het gebruik van enkele specifieke vereenvoudigde douaneaangifteprocedures die alleen voor koeriers gelden. Deze gegevens bieden echter geen volledig beeld van het e-commerce verkeer, omdat dergelijke zendingen ook via andere douaneaangifteprocedures worden aangegeven, waarin ook het reguliere handelsverkeer wordt verwerkt.

Vanaf 2021 gelden nieuwe (specifieke e-commerce) regels in de Europese Unie, waarbij zendingen met een intrinsieke waarde tot € 150,- op een vereenvoudigde wijze kunnen worden aangegeven. De verwachting is dat de meeste e-commerce zendingen straks langs die weg worden afgehandeld en daardoor een specifiek beeld kan worden gegeven van de omvang.

Vraag 22

Wat is de toename van de capaciteit bij de Douane verantwoordelijk voor de afhandeling van de aangiftes via e-commercegoederen?

Antwoord 22

Capaciteit is niet specifiek toebedeeld aan de afhandeling van e-commerce zendingen. Zoals aangegeven in het antwoord op vraag 21, volgt het e-commerce verkeer de aangifteprocessen zoals die voor alle goederen van toepassing zijn en wordt geen aparte registratie bijgehouden van controles op dit verkeer. Naar aanleiding van de besluitvorming over de Voorjaarsnota 2020 zijn financiële middelen beschikbaar gesteld voor de uitvoering van de Europese richtlijn e-commerce (13 mln in 2020 en 23 mln in 2021 en verder).

Vraag 23

Hoelang is de gemiddelde inspectietijd door de Douane van e-commercegoederen? Hoelang staat een lading met e-commercegoederen gemiddeld in de opslag voor de keuring en wat zijn de (financiële) gevolgen voor de logistiek dienstverlener verantwoordelijk voor de lading e-commercegoederen?

Antwoord 23

Zoals geantwoord bij vraag 21, volgen e-commerce zendingen dezelfde aangifteprocessen als andere zendingen en is er geen aparte registratie. De Douane heeft met het bedrijfsleven reactietijden afgesproken. Reactietijd is de tijd die de Douane nodig heeft voordat met de aangekondigde controle wordt begonnen. De reactietijd verschilt per locatie. In de haven van Rotterdam geldt dat een individuele afspraak moet worden gemaakt, op Schiphol worden bloktijden van 2 uur gehanteerd en in het binnenland gelden – afhankelijk van het type aangifte reactietijden van 120 of 150 minuten. De gemiddelde tijd tussen het indienen van een aangifte voor e-commerce zendingen en de vrijgave van de zending na controle is daarmee nog niet bekend. Die tijd is afhankelijk van andere factoren, waar ook de indiener van de aangifte invloed op heeft. De tijd zal in de regel kort zijn als de aangifte voldoet aan de wettelijke eisen en niet geraakt wordt door een risicoprofiel.

Maar als dit niet het geval is zal de tijd oplopen. Hoe lang is afhankelijk van het verdere onderzoek, de controle (bescheid, scan of fysiek) en eventueel benodigde afstemming met andere handhavers, zoals bijvoorbeeld de NVWA (o.a. productveiligheid) en IGZ (o.a. illegale medicijnen). Het kan ook zijn dat de Douane zich afvraagt of de opgegeven waarde van de e-commerce zending niet te laag is. Dan vraagt de Douane facturen en andere bewijsstukken op. Zolang deze niet zijn ontvangen, worden de goederen niet vrijgegeven. De beslissing van de Douane om goederen niet (direct) vrij te geven, is een beschikking in de zin van artikel 5, lid 39, DWU die vatbaar is voor bezwaar en beroep.

Vraag 24

Deelt u de mening dat het controleproces van e-commercegoederen te veel tijd in beslag neemt en sneller zou moeten kunnen? Zo ja, hoe bent u voornemens dit te verwezenlijken? Bent u voornemens om met andere EU-lidstaten in gesprek te gaan om dit proces te optimaliseren en afspraken te maken voor eenzelfde controlemethode en daarmee een gelijk speelveld? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 24

De snelheid waarmee het controleproces van e-commercegoederen plaatsvindt is zoals aangegeven in het antwoord op vraag 23 afhankelijk van diverse factoren. Voor die gevallen waarin de aangifte voldoet aan de wettelijke eisen en er geen vermoeden is dat de goederen onder een verbod of beperking vallen, kan het controleproces niet snel genoeg gaan wat mij betreft. Maar helaas hebben we bij e-commercezendingen geregeld te maken met zendingen waarvan de aangifte niet aan de wettelijke eisen voldoet, of goederen bevat die in Nederland verboden zijn (bijvoorbeeld wapens) of niet aan de wettelijke kwaliteitseisen voldoen (bijvoorbeeld namaak speelgoed). De Douane heeft als taak de veiligheid van de Unie en haar ingezetenen te beschermen en zal in die gevallen moeten optreden. De Douane is continu bezig met het vinden van de juiste balans tussen het faciliteren van het bonafide bedrijfsleven en het intensief controleren van hen die kwaadwillende motieven hebben. De handhavingsaanpak e-commerce geeft daar invulling aan. Voor de ontwikkelingen in de handhavingsaanpak van e-commercezendingen door de Belastingdienst en Douane, verwijs ik naar het antwoord op de vragen 17 en 18. Kern van deze aanpak is het terugdringen van het nalevingstekort op een doeltreffende en doelmatige wijze. En zoals in het antwoord op vraag 19 is vermeld, werkt de Nederlandse Douane veel samen met ander landen (o.a. bilateraal, in Benelux-verband, in EU-verband (met de Europese Commissie en lidstaten) en als in mondiaal verband (in het kader van de WDO)) om het toezicht op e-commerce zendingen door te ontwikkelen en te optimaliseren. Momenteel vinden diverse verkenningen plaats en ik heb er vertrouwen in dat dit binnen afzienbare tijd tot een gezamenlijke EU-handhavingsaanpak leidt die het gelijke speelveld recht aan doet. Nederland neemt actief deel aan de projectgroepen die hiervoor in EU-verband en mondiaal verband zijn ingericht.

Vraag 25

Heeft u contact met private partijen die op innovatieve manier een bijdrage kunnen leveren aan (snellere) controles en procedures? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 25

De Douane zet langs diverse lijnen in op het onderzoeken en benutten van mogelijkheden om met andere handhavers en met het bedrijfsleven controles efficiënter te doen verlopen.

In het kader van het «one stop shop»-principe heeft de Douane samen met de partners, waaronder NVWA en ILT, het Joint Inspection Center op Schiphol en de Rijks Inspectie Terminal in Rotterdam gerealiseerd waar controles gezamenlijk kunnen plaatsvinden. De Douane beheert het Single Window voor al het elektronisch berichtenverkeer inzake verplichte meldingen aan de overheid (Douane, KMar, Rijkswaterstaat) inzake vervoer over de zee en via de lucht van en naar Nederland.

De Douane participeert in initiatieven en onderzoeken met andere overheids-partijen zoals het Ministerie van IenW, bedrijfsleven en wetenschap, mede onder de Topsector Logistiek (Dinalog), om het toezicht te verbeteren en de

lasten daarvan voor het bedrijfsleven te verminderen. Specifieke nationale onderzoeken naar controlemogelijkheden op e-commerce zijn het onderzoek Dafoe (Data for Compliance in E-commerce) van een consortium onder leiding van de Technische Universiteit Eindhoven en de Erasmus Universiteit Rotterdam en het recent gestarte onderzoek «Revising VAT in global e-commerce» van de Universiteit Leiden.

Verder participeert de Douane ook in diverse projecten van Horizon 2020, het onderzoeks- en innovatieprogramma van de Europese Unie. Specifiek op e-commerce neemt de Douane, met andere douanediensten en de Europese Commissie deel in het onderzoek Profile (Innovative data Analytics, data Sources, and Architecture for European Customs Risk Management). Bij onderzoek of het uitvoeren van een Proof of Concept wordt regelmatig, nauw samengewerkt met private partijen en de Academische wereld onder het Nederlandse topsectorenbeleid Logistiek.

Vraag 26

Op welke manier is de Douane in overleg met de sector (logistiek dienstverleners, grote importeurs, etc.) over manieren om het controleproces te verbeteren/optimaliseren? Wat wordt er gedaan met de door de sector aangeleverde onderzoeken, informatie en pogingen tot het voeren van een gesprek tot optimalisatie van het controleproces, zoals aangeleverde SWOT-analyses of suggesties met betrekking tot behandeling van goederen met een lage waarde?

Antwoord 26

De Douane heeft in de vorm van het Overleg Douane Bedrijfsleven (ODB) periodiek overleg met het bedrijfsleven. Het bedrijfsleven wordt in het ODB vertegenwoordigd door de koepelorganisaties van bedrijven die een rol spelen in de EU-buitengrensoverschrijdende logistiek. In het ODB bespreken de Douane, de NVWA en de IL&T, het Ministerie van Buitenlandse Zaken, het Ministerie van Economische Zaken en Klimaat, het Ministerie van Financiën en het bedrijfsleven vraagstukken met betrekking tot het toezicht op en de processen rondom het EU-buitengrensoverschrijdende goederenverkeer. Het ODB vormt daarnaast de link naar de tripartite samenwerking Overheid-Bedrijfsleven-Wetenschap onder het Nederlandse topsectorenbeleid Logistiek. Om in de toekomst de logistieke koppositie van Nederland te kunnen blijven steunen hebben de Douane en het bedrijfsleven in het ODB de Strategische Ontwikkelagenda Douane bedrijfsleven opgesteld met daarin de thema's: «ICT», «dienstverlening», «Trade facilitation & toezicht» en «Coordinated Border Management».

Door het bedrijfsleven aangeleverde onderzoeken en informatie voor optimalisatie van het controleproces worden door de Douane beoordeeld op uitvoerbaarheid en toepasbaarheid binnen de geldende wettelijke kaders. Aan kansrijke opties wordt in overleg met het ODB opvolging gegeven. Een voorbeeld is dat de Douane het bedrijven mogelijk heeft gemaakt om eerder een aangifte ten invoer in te dienen, waardoor ze ook eerder van de Douane horen of de goederen worden vrijgegeven of dat ze gecontroleerd gaan worden. Ingeval informatie van een individuele marktpartij afkomstig is wordt daarover met die partij afstemming gezocht.

Op EU-niveau neemt Nederland deel aan een Europese werkgroep waarin de douaneafhandeling van e-commerce zendingen wordt besproken. Hier maken ook koepels van post- en koeriersbedrijven deel van uit.

Vraag 27 en 28

Kunt u een uitgebreide toelichting geven op de wijze waarop de douanewaarde bepaald wordt? Kunt u aangeven hoe dit in andere Europese landen geregeld is, zoals Duitsland en België? Klopt het dat de Nederlandse bepaling verschilt van die van andere Europese landen? Zo ja, welke verschillen zijn er en op basis van welke richtlijn kunnen deze verschillen bestaan?

Wat zijn de gevolgen van de verschillen tussen lidstaten in bijvoorbeeld afdrachten?

Antwoord 27 en 28

De douanewaarde vormt de maatstaf van heffing waarmee de hoogte van de douanerechten bij invoer wordt berekend. Voor het bepalen van de douanewaarde, gelden strikte internationale regels. Dit voorkomt dat importeurs in

gelijke gevallen ongelijk worden behandeld. De regels waarmee de waarde in de EU wordt vastgesteld, zijn gebaseerd op de GATT code. De GATT code is het resultaat van multilaterale handelsbesprekingen en is een wereldwijd systeem. In deze overeenkomst staan de uitgangspunten en de methoden waarop de douanewaarde van goederen moet worden vastgesteld. De GATT code is verwerkt in het Douanewetboek van de Unie, de Uitvoeringsverordening en de Gedelegeerde Verordening. Deze verordeningen hebben in alle lidstaten rechtstreekse werking. De rechtstreekse werking zorgt ervoor dat de voorgeschreven methode waarmee de douanewaarde wordt bepaald in alle EU-lidstaten, waaronder Nederland, België en Duitsland dezelfde is. De wettelijke voorgeschreven methodiek van de wijze waarop de douanewaarde wordt bepaald is in alle lidstaten van de EU identiek. Dit sluit verschillen in de toepassing van de methode op voorhand echter niet uit. De Commissie ziet toe op de uniforme toepassing van de Europese Douane wet- en regelgeving en kan een lidstaat aansprakelijk stellen voor een te lage waardebepaling en daarmee ten onrechte niet geïnde invoerrechten. In een permanente douane expertgroep waarde overleggen lidstaten en de Commissie met elkaar over kwesties inzake waardebepaling.

Vraag 29

Wat vindt u ervan dat de verschillen in controles en bepaling van de douanewaarde leidt tot rechtsongelijkheid en een oneerlijke concurrentie tussen logistiek dienstverleners in de Europese (zee- en lucht)havens?

Antwoord 29

Het kan niet de bedoeling zijn en ik vind het daarom ook niet wenselijk dat lidstaten de Europese douanewetgeving niet toepassen, zoals de bepalingen inzake het vaststellen van de douanewaarde, of de afspraken inzake het Europese risicobeheer niet nakomen. Zoals geantwoord bij vraag 4 is het aan de Commissie erop toe te zien dat deze regels worden toegepast en de afspraken worden nagekomen. De Commissie kan een lidstaat aansprakelijk stellen voor bijvoorbeeld een te lage waardebepaling en daarmee ten onrechte niet geïnde invoerrechten. De Commissie kan een lidstaat ook in gebreke stellen voor het Europese Hof van Justitie, bijvoorbeeld als de regels inzake het Europees risicobeheer niet worden nageleefd.

Vraag 30

Deelt u de mening dat verschillen in de controles leiden tot een onwenselijke verplaatsing van goederen naar (zee- en lucht)havens waar de controle minder streng is? Bent u zich ervan bewust dat een verplaatsing naar (zee- en lucht)havens waar de controle minder streng is kan leiden tot vervoer van ongewenste goederen over de weg naar bijvoorbeeld Nederland?

Antwoord 30

Zie het antwoord op de 29 en 4.

Vraag 31

Bent u ermee bekend dat steeds meer bedrijven de Rotterdamse haven en Schiphol gaan mijden vanwege de extra kosten en tijdverlies vanwege onder andere het scanproces? Wat vindt u van deze ontwikkeling?

Antwoord 31

Zoals aangegeven in het antwoord op vraag 16, is het scanproces van de Douane recent door een onafhankelijk bureau onderzocht. Op 20 december 2019 heeft de Staatssecretaris van EZK een rapport van SIRA Consulting naar de Tweede Kamer gestuurd met daarin uitkomst en aanbevelingen van een klantreis internationaal zakendoen⁵. In dit rapport komt naar voren dat importeurs van groente en fruit de scancontroles van de Douane als hinderlijk ervaren omdat het te lang zou duren. De onderzoekers concluderen echter dat op de Maasvlakte het scanproces van de Douane snel gaat, zeker sinds scans zijn geplaatst op de terminals. De vertraging lijkt volgens de onderzoekers dan ook niet te zijn veroorzaakt door de Douane, maar door wachttijden bij

⁵ Kamerstuk 29 515, nr. 443

de terminals. De onderzoekers vinden dit vooral een punt dat terminals en hun relaties (o.a. vervoerders, importeurs) moeten bespreken. Voor wat betreft de gevolgen van het handelen van de Douane voor het (logistieke) bedrijfsleven verwijs ik naar hetgeen ik hierover heb opgenomen in de brief waarmee deze antwoorden aan de Tweede Kamer zijn toegestuurd.

Vraag 32

Deelt u de mening dat er in Europees verband betere afspraken moeten worden gemaakt voor een gelijk speelveld met betrekking tot het scannen van goederen door de Douane? Zo nee, waarom niet? Zo ja, op welke manier bent u voornemens dit te bewerkstelligen?

Antwoord 32

Zoals eerder aangegeven in de antwoorden op de vragen 6 en 7, wordt zowel binnen de Europese Unie, als in kleiner verband met nabij gelegen landen, gesproken over de wijze waarop lidstaten controles uitvoeren. De Nederlandse douane blijft actief participeren in dergelijke overleggen.

Vraag 33

Kunt u aangeven of de maatregelen die door uw voorganger in augustus 2019 zijn aangekondigd ter versterking van de screening bij de Douane reeds zijn ingevoerd?⁶ Zo ja, zou u een toelichting kunnen geven op de eerste resultaten en het verschil in screening vóór en na de versterking? Zo nee, waarom niet? Deelt u de mening dat het versterken van de screening bij de Douane prioriteit moet zijn gezien de corruptieschandalen bij de Douane die ons een aantal keren per jaar opschrikken, hetgeen laat zien dat de screening bij de Douane nog steeds niet helemaal waterdicht is? Kunt u dit toelichten?

Antwoord 33

In zijn brief van 22 augustus 2019 heeft mijn voorganger aangegeven welke stappen de Douane zal zetten om de screening te versterken. Deze versterking van de screening onderschrijf ik. De verwachting is dat in de eerste helft van 2020, op basis van de ervaringen, een eerste beoordeling plaatsvindt van de tot dan toe toegepaste maatregelen uit deze brief. Daarbij wordt gekeken of ze voldoende effect hebben om permanent onderdeel uit te gaan maken van het integrale integriteitsbeleid van de Douane.

Vraag 34

Bent u van mening dat maatregelen uit de eerder genoemde kabinetsbrief van 22 augustus 2019 voldoende zijn om het aantal integriteitsproblemen tegen te gaan? Zo nee, waarom niet en welke aanvullende stappen bent u voornemens te zetten? Zo ja, waarom wel?

Antwoord 34

Zoals aangegeven in het Algemeen Overleg over de Belastingdienst van 4 maart jl., vind ik continue screening bij de Douane wenselijk. Dit in aanvulling op de maatregelen uit de brief van 22 augustus 2019. Ik ga dan ook kijken naar het mogelijk maken van continue screening. Het gaat daarbij onder andere om de vereiste wettelijke grondslag, het inpassen in het totale palet aan screeningsvormen en het duiden van doelgroepen. Daarbij kijken we naar het wetsvoorstel dat momenteel in de EK ligt, waarin dit mogelijk wordt voor ambtenaren van politie.

Vraag 35

Kunt u in een aparte stand-van-zakenbrief ingaan op:

- de versterking van de screening bij de Douane;
- het aantal integriteitsproblemen in de afgelopen vijf jaar uitgesplitst op basis van verschillende onderwerpen;
- de capaciteit van de Douane en of deze op niveau is?

⁶ Kamerstuk 31 934, nr. 23

Antwoord 35

Zie de aanbiedingsbrief bij de antwoorden op deze vragen, waarin wordt ingegaan op de gevraagde stand van zaken en waarin een tabel met het aantal meldingen van mogelijke integriteitsschendingen is opgenomen.

Vraag 36 en 37

Wanneer kan de Kamer het verslag schriftelijk overleg over de kabinetsreactie op de gang van zaken bij het onderzoek naar corruptie bij Douane «Als de prooi de jager pakt» tegemoet zien?⁷

Kunt u het conceptrapport «Als de prooi de jager pakt» en het onderzoeksresultaat met de Kamer delen? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 36 en 37

Hierover wordt de Kamer afzonderlijk geïnformeerd.

Vraag 38

Kunt u de antwoorden op de vragen en de gevraagde brief voor het plenaire debat over het tekortschieten van de Nederlandse controle op wapendoorvoer naar de Kamer sturen?

Antwoord 38

Ja, dit is reeds geschied. In antwoord op het verzoek van uw Kamer van 26 september 2018 (Handelingen II 2018/19, nr. 5, item 4) is op 10 april 2019 een brief gestuurd (Kamerstuk 31 934, nr. 22) waarin mijn voorganger mede namens de Minister voor Buitenlandse Handel en Ontwikkelingssamenwerking de werkwijze van de Douane en de samenwerking met het Ministerie van Buitenlandse Zaken inzake de controle op de doorvoer van strategische goederen heeft geschetst. De brief betrof een aanvulling op de beantwoording van de vragen (10 december 2018, Aangangsel Handelingen II 2018/19, nr. 896) gesteld door het lid Karabulut over doorvoer van militaire goederen via Schiphol en andere Nederlandse havens.

⁷ Kamerstuk 31 934, nr. 26