



Stuurgroep MAR-L

Naam dienstonderdeel
Overleg Douane-Bedrijfsleven

Contactpersoon

Datum
06 mei 2015

Versienummer
1.0

Referentienummer
geen

Auteur

memo

Actiepuntenlijst B – stand van zaken

Inleiding

Namens het ODB¹ bied ik u hierbij de stand van zaken op de Actiepuntenlijst B-lijst aan. De stand van zaken richt zich uitsluitend op hetgeen aan het ODB was toegeschreven.

De stand van zaken is als volgt opgebouwd:

- ieder actiepunt kent een omschrijving;
- op welke wijze het actiepunt is op gepakt;
- conclusie van het actiepunt.

Kopie aan
Leden Overleg Douane-
Bedrijfsleven

Bijlagen
1. Overzicht deelnemers
ODB

Actiepunten

Hieronder volgen de actiepunten met de opbouw zoals hierboven aangegeven.

Actal 7 : Onderhoud inspectieregimes gezamenlijk

Omschrijving

De Douane is de eerst aangeschreven partij voor de vastlegging van afspraken, inspecties en inspectieresultaten in een centraal inspectieregister. De Douane voert de risicoanalyses voor buitengrensinspecties uit bij grensoverschrijdend vervoer en is regievoerder bij grensoverschrijdend verkeer. De Douane kan daarom een start maken met het vastleggen van de controles door verschillende douaneteams. Bovendien is de Douane ook al betrokken bij verschillende innovaties door samenwerking in toezicht. De periodieke inspecties van de RTO-vergunning en de driejaarlijkse audit van de AEO²-certificering vallen beide onder verantwoordelijkheid van de Douane. De ISPS-regeling valt onder verantwoordelijkheid van het Ministerie van I&M. Besparingen als gevolg van deze aanbeveling zijn moeilijk te kwantificeren. Het stroomlijnen van inspecties en controles zal voor veel bedrijven wel een aanzienlijke vermindering van (regeldruk)irritatie opleveren³.

Actie vanuit het ODB

Binnen het ODB is het Programma Work in Progress (WiP) opgestart. Dit knelpunt is opgepakt binnen WiP met de volgende acties en resultaten.

¹ Overleg Douane-Bedrijfsleven, zie bijlage 1

² AEO: Authorized Economic Operator

³ Actal, Regels in bedrijf, sectorscan logistiek, november 2013, p. 53

Samenwerking met andere handhavingspartners

- Maritieme Ladingregie gaat over de samenwerking tussen overheden bij de inspectie van het grensoverschrijdende goederenvervoer in de zeehavens. Voor het bedrijfsleven leidt deze coördinatie tot een betere beheersbare en transparante logistiek. Voor de betrokken overheden betekent het delen van mensen, middelen en informatie dat betere selecties plaatsvinden en daardoor een efficiëntere uitvoering van de inspecties. De ladingregie geldt voor alle Nederlandse zeehavens, maar de nadruk ligt op het Rotterdamse containerverkeer. Hier valt immers het meest te winnen. Een van de doelen van "Ladingregie" is om te voorkomen dat een lading door verschillende toezichthouders wordt gecontroleerd op verschillende momenten (dubbele controles). In Rotterdam is een meldpunt ingesteld waar bedrijven "dubbele controles" kunnen melden. In 2012 en 2013 en de verslagperiode 2014 zijn geen meldingen van dubbele controles binnengekomen. Op het meldpunt is wel een beperkt aantal meldingen ontvangen over andere inspectie(uitvoerings)problemen. Ook in die gevallen was echter geen sprake van dubbele controles.
- Bij het toezicht op het overpompen van brandstofolie uit zeeschepen zijn verschillende diensten betrokken. In sommige gevallen is niet meteen duidelijk onder welk toezichtstelsel de olie valt. De toezichthouders hebben daarom een centraal meldpunt ingesteld en het Havenbedrijf Rotterdam aangewezen als meldpunt. Zie ook het Toezichtplan Vervoer over Water 2014 (Jaarplan van samenwerkende toezichthouders). In het Regenboogoverleg⁴ zijn afspraken gemaakt ten aanzien van de uitwisseling van informatie tussen de toezichthouders. De beoogde werkwijze is in de praktijk beproefd en vastgelegd in een protocol, dat betrekking heeft op de onderlinge informatie-uitwisseling tussen de toezichthouders. De specifieke situatie bij het overpompen bepaalt welke regelgeving in dat geval van toepassing is. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT), die op de naleving van die regelgeving toeziet, heeft daar een toelichting voor gemaakt. Die staat op <http://www.ilent.nl/onderwerpen/transport/koopvaardij/Reders onder Nederlandse vlag/wet en regelgeving/debunkering product of afval/>. Er zijn ontwikkelingen om de procedure voor debunkering in overleg met het bedrijfsleven te stroomlijnen. In april/mei 2015 wordt deze aanpassing beproefd in de praktijk. Daarna organiseert het Havenbedrijf Rotterdam een bijeenkomst voor het bedrijfsleven. Hierna vindt uitrol van deze procedure plaats naar de andere zeehavens.
- De verschillende toezichthouders fungeren als "oog en oor" voor elkaar. Bijv. bij het bestrijden van de handel in koper die van diefstal afkomstig is en het bestrijden van het illegaal verladen van witgoedafval.
- Het gebruik van ongecertificeerd stuw hout of het luchten van scheepstanks op plaatsen waar dat verboden is. Dit mede om de bonafide bedrijven te beschermen tegen oneerlijke concurrentie. Een ander lopend initiatief is om het principe van "oog en oor" ook toe te passen op het signaleren van gebreken in de toegangsbeveiliging van bedrijven. Dergelijke signalen zijn van belang voor de "port security" waarop het

⁴ Regenboogteam: platform waar onder meer informatie wordt uitgewisseld en gezamenlijke acties worden voorbereid tussen verschillende handhavingsorganisaties van de 'deep sea havens' van Rotterdam, Dordrecht, Amsterdam en Vlissingen. Dit om het programma Ladingregie meer 'handen en voeten' te geven.

Havenbedrijf toeziet en voor het toezicht op AEO. Inmiddels is dit een permanent onderdeel van de taakuitvoering. Voor bepaalde thema's of facetten worden meer gerichte "oog en oor" acties georganiseerd (beperkt in duur en omvang en met evaluatie van de resultaten). Ook worden de mogelijkheden onderzocht om apps te ontwikkelen ter ondersteuning van deze "oog en oor functie".

- Toegangscontrole bij terminals in Havengebied: Douane, Zeehavenpolitie en Havenbedrijf Rotterdam stemmen de informatie over de kwaliteit van die controle en de toezichtsplannen met elkaar af. Dit vanuit de invalshoeken AEO en PortSecurity. Zij zorgen voor een geïntegreerde aanpak van correcte naleving door de terminals. Zij betrekken hierin ook de signalen die van andere toezichthouders zijn ontvangen.
- De leden van het ODB hebben ervoor gekozen om het overleg met NVWA en ILT binnen het ODB vorm te geven. De mogelijkheid om het overleg tot een aparte subgroep te maken blijft bestaan als daartoe in de toekomst aanleiding bestaat. Er zal worden onderzocht of een gezamenlijk (integraal) actieplan kan worden ontwikkeld, onder andere over gezamenlijke "klantbenadering", en zal er, waar mogelijk, samen worden opgetrokken in Brussel voor meer afstemming (permanent aandachtspunt van zowel overheid als bedrijfsleven).

Conclusie

In verschillende samenwerkingsverbanden en overleggen wordt invulling gegeven aan de wens van het bedrijfsleven voor een nauwere samenwerking tussen Douane en andere handhavingspartners (specifiek NVWA en ILT), die moet leiden tot het combineren van controles en een steeds betere informatie-uitwisseling. Het ODB heeft dit voortvarend opgepakt en ziet dit knelpunt als opgelost, al zal het voor de toekomst een blijvend aandachtspunt zijn.

Acties vanuit ODB

Erkenning AEO bij andere handhavers en v.v.

De genomen acties hebben plaatsgevonden op twee niveau's; wet- en regelgeving en uitwerking samenwerking met andere handhavers.

A. Wet- en regelgeving

1) AEO en Regulated Agent/Known Consignor (RA/KC)

Een Europese projectgroep (waaronder Nederland) heeft een analyse uitgevoerd naar de veiligheidscriteria voor AEO en de status van RA/KC (luchtvrachtsecurity).

Uit de analyse blijkt dat grote overlap bestaat tussen beide veiligheidsprogramma's. In het rapport van de projectgroep worden voorstellen gedaan voor aanpassing van wet- en regelgeving en AEO Guidelines. De voorstellen hebben zowel betrekking op aanpassing van de douanewetgeving (DG Taxud) als de wetgeving luchtvrachtsecurity (DG Move). De aanpassingen hebben tot doel: erkenning van elkaars certificering en het benadrukken van de samenhang. De wijzigingen in de betreffende wet- en regelgevingen zijn inmiddels vastgesteld en geïmplementeerd.

2) AEO en International Ship and Port facility Security Code (ISPS)

DG Taxud en DG Move voeren een gezamenlijke vergelijking uit van de veiligheidscriteria voor AEO en de status ISPS. Het onderwerp is op verzoek van Nederland en België op de agenda gezet. Er blijkt veel overlap tussen beide veiligheidsprogramma's te bestaan. Een lastig punt voor samenwerking is dat ISPS in de lidstaten bij verschillende (typen) autoriteiten is ondergebracht. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) is voor Nederland de verantwoordelijke autoriteit. De resultaten van de analyse worden op korte termijn verwacht.

3) Joint Working Group on AEO Internal Compliance Program (ICP)

DG Taxud en DG Trade voeren een gezamenlijke vergelijking uit van de criteria voor AEO en vergunning afgifte Dual Use goederen. Nederland neemt deel aan de projectgroep die een vergelijking gaat uitvoeren tussen de criteria en wet- en regelgeving van AEO en Dual Use goederen. De projectgroep is in juni 2014 bij elkaar geweest.

B. Uitwerking samenwerking met andere handhavers

1) AEO en Regulated Agent/Known Consignor (RA/KC)

Naar aanleiding van een gezamenlijk uitgevoerde pilot hebben Douane en Koninklijke Marechaussee (KMar) afspraken gemaakt over samenwerking bij bedrijven die zowel een certificaat AEO als RA/KC aanvragen. Op verzoek van het bedrijf wordt een gelijktijdig veiligheidsonderzoek door Douane en KMar uitgevoerd. Daarnaast informeren Douane en KMar elkaar over en/of wisselen informatie met elkaar uit met betrekking tot:

- geconstateerde "veiligheidsincidenten" bij bedrijven;
- relevante bevindingen van toezichtactiviteiten en/of audits;
- gemaakte afspraken over aanpassingen in beveiligingsmaatregelen van een bedrijf;
- schorsen en/of intrekken van certificaten AEO en ELA/BA.

Douane en KMar hebben op hun websites informatie opgenomen over de samenwerking bij nieuwe aanvragen, de controle op verleende certificaten en het melden aan elkaar van ernstige tekortkomingen bij een bedrijf.

2) AEO en Centraal Orgaan voor Kwaliteitsaangelegenheden in de Zuivel (COKZ)

Douane en COKZ hebben in een pilot een vergelijking uitgevoerd van de wet- en regelgeving AEO en de levensmiddelenhygiëne. Het COKZ voert wettelijke controles (o.m. op basis van Europese regelgeving) uit bij producenten in de zuivelbranche. In Nederland is de NVWA in beginsel verantwoordelijk voor dergelijke controles. In de zuivelbranche is die taak van de NVWA toebedeeld aan het COKZ.

Op basis van deze vergelijking hebben Douane en COKZ de volgende resultaten benoemd:

- Het AEO-onderzoek bij bedrijven die een COKZ-erkenning hebben kan efficiënter worden uitgevoerd;
- Het toezicht op AEO kan efficiënter door afstemming van toezichtactiviteiten. Douane en COKZ kunnen gebruikmaken van de uitkomsten van elkaars audits en fysieke inspecties.

Deze resultaten zijn in het derde kwartaal van 2014 uitgewerkt. Douane en COKZ hebben op hun websites een gezamenlijke tekst opgenomen met informatie over

de samenwerking bij nieuwe aanvragen en het elkaar informeren bij reeds afgegeven certificaten, c.q. verleende erkenningen.

Conclusie

Het bevorderen van de erkenning van het AEO-certificaat bij andere handhavers vindt plaats op diverse niveau's (wet- en regelgeving) en in verschillende trajecten (uitwerking samenwerking met andere handhavers). Daarmee zijn al meerdere resultaten bereikt. De Douane gaat door met haar inspanningen om het AEO-certificaat erkend te krijgen bij andere handhavers en vice versa.

Actal 8: Verschuif inspectiedruk naar de bedrijfslocaties van de ladingbelanghebbende

Omschrijving

Voor het verminderen van de inspectiedruk van de Douane, moet worden gezien of de belemmeringen die nu nog aan de logistieke keten worden opgelegd als gevolg van inspectie-eisen, strikt genomen wel nodig zijn, uiteraard met inachtneming van de maatschappelijke verantwoordelijkheid die de overheid heeft in het internationale handelsverkeer. Naast het wegnemen van aangifteprocessen zoals de SAL, is een andere belangrijke oplossingsrichting het nog verder verleggen van inspecties naar een plek in de keten waar de tijdsdruk (tijdelijk) minder groot is, zoals de opslaglocaties van de ladingbelanghebbenden⁵.

Acties vanuit ODB

Vanuit WiP is het knelpunt op verschillende niveaus aangepakt.

ACTAL-rapport

In het overleg van het ODB van november 2013 is, op basis van een voorstel van de Douane, afgesproken dat Douane en bedrijfsleven gezamenlijk invulling geven aan het onderzoek naar knelpunten in het logistieke proces. Op verzoek van de leden van het ODB richt het onderzoek zich met name op de controles bij grensoverschrijding en de hierbij betrokken andere handhavers.

Douane maakt gebruik van het reeds uitgevoerde onderzoek "Vermindering van regeldruk in de logistieke sector bij export en import", uitgevoerd in opdracht van het Adviescollege toetsing regeldruk (Actal). Bedrijfsleven zal knelpunten bij grensoverschrijding aandragen voor een overleg van het ODB, waarin ook de NVWA en ILT zijn uitgenodigd. Dit overleg heeft plaatsgevonden op 13 februari 2014 tijdens het ODB waarbij ook de vertegenwoordigers van de NVWA en ILT aanwezig waren om te spreken over knelpunten bij grensoverschrijding.

In het ODB van 10 april 2014 heeft Douane een terugkoppeling gegeven van de werkzaamheden over de werkgroep en het voorstel gedaan om enkele knelpunten, waaronder het verschuiven van inspecties naar bedrijfslocaties van ladingbelanghebbenden, onder regie van het ODB op te pakken. Het ODB is akkoord gegaan met dit voorstel.

Europese Unie

In paragraaf 2 van mededeling COM (2014) 527 van de Europese Commissie (over de EU-strategie en het actieplan voor douanericobehoor) is opgenomen dat passende risico beperkende- en controlemaatregelen in de toeleveringsketen moeten worden toegepast op het tijdstip en de plaats die daar het meest geschikt

⁵ Actal, Regels in bedrijf, sectorscan logistiek, november 2013, p. 53

voor zijn, rekening houdend met de beperkingen van de logistieke keten. In de strategie is verder rekening gehouden met het belang van de EU om de handel te vergemakkelijken en bespoedigen, met een centrale rol van de marktdeelnemers en met de noodzaak onnodige verstoringen van logistieke processen te voorkomen.

Voorstel Fenex

Op verzoek van Fenex heeft Douane Landelijk Kantoor een voorstel geformuleerd om het uitvoeren van controles bij uitgaan voor groupagezendingen te verleggen naar de aankomst van deze goederen bij de groupageloods, dan wel naar het tijdstip waarop bekend is dat de betreffende zendingen onderdeel gaan uitmaken van een consolidatie. Om dit voorstel te kunnen toepassen was een aanpassing van de regelgeving nodig. Inmiddels zijn pilots gedaan in de praktijk en wordt gestreefd naar definitieve invoering van de regeling per 1 juli 2015 plaats te laten vinden voor groupagezendingen.

Overig

Naast bovengenoemde zijn initiatieven ontplooid, onder andere in ODB verband, in de volgende controlemethoden/systemen. Informatie over deze initiatieven is te vinden via de volgende links:

- Onderzoek CORE, zie <http://www.coreproject.eu/>;
- Onderzoek naar Trade Lanes ism EU-Commissie en World Customs Organization;
- Handhavingsvisie Douane 'pushing control out of the border', zie informatiefilm <https://www.youtube.com/watch?v=oAB31WPW4Xs>;
- Schiphol smartgate/Remote scanning zie informatiefilm <https://www.youtube.com/watch?v=oAB31WPW4Xs>.

Conclusie:

Op verschillende niveau's (Europees en nationaal) wordt gewerkt aan het streven om controles beter te laten aansluiten bij de rustpunten in de logistiek. Er zijn de afgelopen jaren diverse, zeer vooruitstrevende initiatieven gerealiseerd en/of de ontwikkeling ervan is gestart. Ook is het streven naar betere aansluiting in de logistiek geborgd in de handhavingsvisie en toekomstige wetgeving.

Actal 9: Herzien de huidige toezichtmodellen om kwaliteit van toezicht te vergroten

Omschrijving

Voor een kwalitatief hoogstaande inspectiepraktijk hebben toezichthouders veel product- en technische kennis nodig. Een uitgangspunt daarbij is om zo veel mogelijk aan te sluiten op de processen en productstromen van de bedrijven (en deze dus zo min mogelijk te verstoren). Tijdens het onderzoek zijn op dit vlak zorgen geuit door bedrijven omtrent de kwaliteit van inspecties en de inflexibiliteit van inspectiediensten, met name betreffende NVWA. Ook is een knelpunt dat de kosten die worden doorberekend voor inspecties, veelal niet marktconform zijn. Bedrijven die dezelfde testen zelf laten uitvoeren, hebben tot 50% lagere kosten ten opzichte van de gehanteerde tarieven van de NVWA⁶.

Acties vanuit ODB

De Douane heeft het volgende gerealiseerd vanuit WiP:

- 1) De klantkennis bij de douanemedewerker is aantoonbaar verbeterd

⁶ Actal, Regels in bedrijf, sectorscan logistiek, november 2013, p. 54

In het kader van het voormalige programma Modernisering Toezicht Douane is de werkgroep Digitale Klantbeelden bezig met de ontwikkeling van dashboards met b.v. goederenanalyses (en op termijn klantbeelden) die beschikbaar worden gesteld aan de klantmanagers. De klantmanager krijgt door gebruik te maken van verschillende niveaus van diepgang meer en beter inzicht in de klant (het bedrijf).

Daarnaast zijn de voorbereidingen gestart voor de aankoop van een Customer Relationship Management (CRM) pakket. In november 2014 is de aanbesteding gestart. In het derde kwartaal van 2015 wordt het CRM-pakket aangeschaft. Kort daarna kan het CRM-pakket in gebruik worden genomen. Het CRM-pakket ondersteunt de klantmanager bij het zicht op de klant en draagt zo bij aan de klantkennis. Het CRM-pakket is ook nodig om uiteindelijk de dashboards te kunnen presenteren.

2) De tevredenheid van het bedrijfsleven over de manier waarop controles worden uitgevoerd is 30% hoger dan in 2012

De doelstelling is dat de tevredenheid van het bedrijfsleven over de manier waarop controles (fysieke en administratieve) worden uitgevoerd 30% hoger is dan in 2012. Dit wordt gemeten aan de hand van de resultaten van de Fiscale Monitor over 2012 en 2013. De metingen blijven plaatsvinden in de Fiscale Monitor.

Conclusie

Door de verdere ontwikkeling van dashboards (met onder meer klantbeelden) en de aanschaf in het derde kwartaal van 2015 van een CRM-pakket, wordt de klantkennis van douanemedewerkers verbeterd. Hoewel de afgesproken doelstelling niet is gehaald m.b.t. de tevredenheid over de manier waarop door de Douane fysieke en administratieve controles worden uitgevoerd, heeft (het verhogen van) de kwaliteit van het uitvoeren van controles door medewerkers Douane een hoge prioriteit en levert daarmee ook een bijdrage aan het vergroten van de tevredenheid van het bedrijfsleven. Tijdens het ODB van 9 april 2015 heeft de NVWA aangegeven het AEO-certificaat te betrekken bij haar eigen onderzoeken. Daarmee kan ook vanuit de zijde van de NVWA de klantkennis worden verbeterd. Voor het ODB is dit actiepunt goed opgepakt en kan daarmee van de lijst worden afgevoerd.

Actal 25: Stimuleer samenwerking overheidsdiensten onderling

Omschrijving

De eerstverantwoordelijke diensten zijn Douane, NVWA en ILT, met daarnaast inspectiediensten SZW, Kmar en de Landelijke Eenheid van de Nationale Politie, voorheen KLPD. De aanbeveling betreft veel kleine problemen. Deze problemen, en met name de lange periode waarin deze problemen onopgelost blijven, zijn echter wel een grote bron voor regeldrukirritatie. De verwachte uitkomst van deze aanbeveling is dat een belangrijke vermindering in de ervaren inspectiedruk voor Nederlandse bedrijven wordt gerealiseerd, en dat als gevolg daarvan de regeldrukirritatie rondom inspecties sterk af zal nemen. Daarnaast zal een dergelijk ontwikkeling bij dragen aan het moderniseren van de toezichtspraktijk in Nederland.

Acties vanuit ODB

Vanuit WiP is dit knelpunt meegenomen in de acties die zijn opgesteld t.b.v. Actal 7. voor de uitwerking wordt dan ook verwezen naar het Actal 7 knelpunt.

In het kader van Coordinated Border Management hebben de EVO en de FENEX tijdens het ODB van 2 oktober 2014 een presentatie gegeven over zaken die in de samenwerking tussen het bedrijfsleven, de Douane en de andere handhavingdiensten van belang zijn voor verladend en logistiek Nederland.

Er zijn vijf hoofdthema's benoemd:

- Gezamenlijke "klantbehandeling"
- Eén IT-systeem
- Operationele afstemming
- Gezamenlijke informatievoorziening
- Gezamenlijke Brusselse lobby

Het ODB heeft (met de NVWA) besloten dat de grootste winst nog behaald kan worden in gezamenlijke klantbehandeling. Er zal worden onderzocht of een gezamenlijk (integraal) actieplan kan worden ontwikkeld, onder andere over gezamenlijke "klantbenadering", en zal er, waar mogelijk, samen worden opgetrokken in Brussel voor meer afstemming (permanent aandachtspunt van zowel overheid als bedrijfsleven). Voor meer informatie zie ook Actal 7.

Conclusie

In verschillende samenwerkingsverbanden en overleggen wordt invulling gegeven aan de wens van het bedrijfsleven voor een nauwere samenwerking tussen Douane en andere handhavingpartners (specifiek NVWA en ILT), die moet leiden tot het combineren van controles en een steeds betere informatie-uitwisseling. Het ODB heeft dit voortvarend opgepakt en ziet dit knelpunt als opgelost, al zal het voor de toekomst een blijvend aandachtspunt zijn.

Actal 28: Biedt middelen voor horizontaal toezicht voor lucht- en zeevracht

Omschrijving

De Douane dient de exporteur aansprakelijk te houden en niet de expediteur als die niet verantwoordelijk is. De expediteur moet meer ondersteuning krijgen van de Douane om lading- en ontvanger-informatie te kunnen verifiëren of niet verantwoordelijk gehouden worden, omdat de expediteur daartoe nu de middelen niet heeft, maar wel verantwoordelijk wordt gehouden. Daarnaast moet ook de zwarte lijst van de Douane verwerkt worden in het nieuwe AGS aangiftesysteem, zodat bedrijven anderen makkelijker kunnen checken en niet ongewild onbetrouwbare zendingen verschepen. De Douane dient daarnaast hulpmiddelen of diensten te leveren waarmee de expediteur of exporteur makkelijker lading- of ontvanger informatie kan controleren, om zo aan zijn verantwoordelijkheden naar de Douane te kunnen voldoen en de Douane van betrouwbare informatie kan voorzien⁷.

Toelichting ODB

De toelichting gegeven in het Actal rapport is niet in lijn met de titel van het knelpunt. De vraag van het bedrijfsleven om betere middelen te bieden voor horizontaal toezicht, is een hele andere dan een vraag over aansprakelijkheden met betrekking tot het aanleveren van gegevens (die overigens zo goed als niet speelt bij export, maar vooral bij import, vanwege fiscale aansprakelijkheden).

Waar de aansprakelijkheid van marktpartijen voor bepaalde publiekrechtelijke handelingen in het geding is, vloeit dit voort uit de wet en kan de Douane als uitvoeringsdienst geen andere regels hanteren. Dit onderwerp hoort niet in het ODB, maar is een knelpunt dat opgelost moet worden vanuit het bedrijfsleven.

⁷ Actal, Regels in bedrijf, sectorscan logistiek, november 2013, p. 74

Als het gaat om het bieden van middelen voor horizontaal toezicht kan de Douane wel een rol vervullen en doet zij dit al in meerdere opzichten. De wens om deze middelen in te zetten, beperkt zich overigens niet tot zee- en luchtvracht, maar geldt voor alle bedrijven die te maken hebben met horizontaal toezicht (AEO). Bij horizontaal toezicht is het bedrijf zelf, tot op zekere hoogte, verplicht om zichzelf te monitoren en te controleren. Sommige informatie over het presteren van het bedrijf is echter alleen bij de Douane bekend. Het gaat daarbij niet om informatie van of over andere marktpartijen, maar informatie van/over/ten behoeve van het bedrijf zelf. Te denken valt daarbij aan de zogenaamde comfort informatie bij AGS, het Overzicht Gedane Aangiften, het importeursoverzicht, het beschikbaar stellen van controleprogramma's GPA en het kunnen controleren van de bestaanbaarheid van documentnummers.

Acties vanuit het ODB

De comfort informatie bij AGS, het Overzicht Gedane Aangiften, het beschikbaar stellen van controleprogramma's GPA en het kunnen controleren van de bestaanbaarheid van documentnummers zijn inmiddels grotendeels gerealiseerd of worden op korte termijn gerealiseerd vanuit WiP en/of de implementatie van AGS. Ook worden zogenaamde klantbeelden steeds vaker gedeeld met de bedrijven (zie Actal 9).

Conclusie

Het bieden van middelen voor horizontaal toezicht heeft veel aandacht in het ODB en er zijn meerdere wensen vanuit het bedrijfsleven gerealiseerd op dit punt. Weliswaar bestaan er nog wensen op dit gebied, maar deze worden reeds behandeld in ODB verband. Het actiepunt is daarmee voor de MAR-L afgerond.

Actal 1: Verhelder voordelen AEO kwalificatie

Omschrijving

Bedrijven ervaren diverse knelpunten bij het AEO-certificaat. Deze knelpunten betreffen (i) de onduidelijkheid betreffende de voordelen, (ii) het gebrek aan voordelen voor gecertificeerde bedrijven; (iii) de benodigde investeringen en kosten van onderhoud van het certificaat; (iv) het gebrek aan duidelijke normen en eisen vanuit de Douane; en (v) de overlap met bepaalde bestaande douanevergunningen. Daarnaast geldt dat, ondanks de vrijwilligheid van de AEO-certificering, bedrijven in de praktijk het AEO-certificaat als een verplichting zien, en zonder dit certificaat niet zouden kunnen functioneren⁸.

Actie vanuit het ODB

Er is een werkgroep 'meerwaarde AEO' twee jaren intensief in overleg geweest, douane-bedrijfsleven, waarbij het maximale uit de mogelijkheden voor facilitatie is gehaald.

De Douane heeft op de staalkaart AEO alle faciliteiten op een rijtje weggezet. Met inbreng van het ODB is het rapport Promenade opgesteld en inmiddels gepubliceerd.

De Douane implementeert de nieuwe handhavingsvisie, waarbinnen de AEO een aparte plek krijgt door nader in te zoomen in de groene stroom. De uitwerking moet nog plaatsvinden, waarbij gekeken wordt naar gepaste facilitering voor betrouwbare marktdeelnemers of het ingaan van een ontwikkeltraject.

⁸ Actal, Regels in bedrijf, sectorscan logistiek, november 2013, p. 44

Conclusie

Ondanks het gedane werk ervaren EVO en VNC voor im- en exporteurs nog te weinig voordeel van het AEO certificaat. AEO heeft niet gebracht wat er bij de invoering van verwacht werd. De administratieve lasten om te blijven aantonen dat je als bedrijf 'in control' bent, worden nog steeds als hoog ervaren. Aan? de initiële gedachte om de betrouwbare bedrijven los te laten en de meeste aandacht te besteden naar niet gecertificeerde, dus onbekende of onveilige ketens, is naar de mening van EVO nog onvoldoende invulling gegeven. Met de nieuwe douanewetgeving (UCC) waarin AEO (of AEO-waardige) eisen worden gesteld aan vergunningen, wordt nog verder afgeweken van deze initiële gedacht. AEO lijkt daarmee meer en meer een voorwaarde te zijn voor bepaalde vergunningen; een soort instapmodel voor efficiënt zaken doen met de Douane. De huidige knelpunten worden meegenomen in de bespreking van de handhavingsvisie tussen Douane en bedrijfsleven. Daarbij gelden echter steeds nadrukkelijk de kaders zoals in de EU-wetgeving zijn vastgelegd. Bespreking binnen MAR-L is alsnog niet opportuun.

Actal 20: Formuleer richtlijnen vervoer en opslag accijnsgoederen en sluit aan bij douane-initiatieven

Omschrijving

Een belangrijke oplossingsrichting is om de accijnswetgeving en de douanewetgeving in Nederland beter op elkaar aan te (laten) sluiten. Belangrijke ontwikkelingen daarbij zijn het uitbreiden van de werking van het AEO-certificaat naar accijnswetgeving, en het integreren van het accijns-transitsysteem EMCS (het zogenaamde Excise Movement Control System) in het Single Window Handel & Transport (SWHT). Hoewel zolang accijnzen een nationale aangelegenheid zijn kunnen deze verkleind worden. Hiernaast zou in Benelux verband accijnswetgeving kunnen worden aangepast, zodat ook Nederlandse bedrijven accijnsgoederen zouden mogen vervoeren binnen België. De verantwoordelijke ministeries zijn de ministeries van Financiën, EZ en I&M, vanwege hun gezamenlijke verantwoordelijkheid voor het inrichten van het SWHT. Een besparing kan voor dit onderwerp niet gekwantificeerd worden, omdat de cijfers die nodig zijn voor het maken van een kwantificering niet openbaar zijn. De verwachting is dat de introductie van het SWHT, waarin ook aandacht besteed is aan de facilitering van accijnsgoederen, een belangrijke kostenbesparing zal opleveren voor het bedrijfsleven, zowel in het vermijden van dubbele aangiftes, als in het beter kunnen onderhouden van basisgegevens en vergunningen⁹.

Actie vanuit het ODB

Het ODB geeft dit actiepunt terug aan de Stuurgroep MAR L met de volgende overwegingen:

- Onvoldoende duidelijk wat nu het probleem is;
- Onvoldoende zicht op effectiviteit van de aangedragen oplossingen.

Aan Actal wordt het verzoek neergelegd om het actiepunt te verduidelijken dan wel te heroverwegen.

Actal 26: Heroverweeg vereenvoudigingsregelingen

Omschrijving

Vereenvoudigingsregelingen zouden periodiek en structureel moeten kunnen worden heroverwogen, in nauwe dialoog met het bedrijfsleven. Hierbij moet

⁹ Actal, Regels in bedrijf, sectorscan logistiek, november 2013, p. 67

worden onderzocht of de maatregelen die vereist zijn voor de vereenvoudiging nog voldoende, de vereenvoudiging niet breder ingezet kan worden, en of door andere ontwikkelingen nieuwe of verscherpte maatregelen nodig zijn. Vereenvoudigingen blijven belangrijk, ook indien de douanewetgeving grondig wordt herzien. Zij kunnen namelijk de (via audits bewezen) meest betrouwbare bedrijven extra facilitering bieden, wat minder verstoringen in bedrijfsprocessen teweeg brengt en geven de toezichthouders de kans de aandacht te richten op de stromen met het hoogste risicoprofiel. Uitgangspunt hierbij moet zijn dat niet een kleine groep bedrijven toegang krijgt tot een vereenvoudigingsmaatregel die voor andere bedrijven niet toegankelijk is, maar een kleine groep van minder betrouwbare stromen extra aandacht, en het level playing field voor de markt als geheel gewaarborgd blijft¹⁰.

Actie vanuit het ODB

De Blauwdruk die samen met de koeriersbedrijven is ontwikkeld, zal met ingang van de UCC niet meer terugkomen. De veranderende omgeving, van B2B naar B2C, beïnvloedt dit knelpunt eveneens. Er wordt door Douane binnen ODB-verband onderzocht hoe hierop passend kan worden ingespeeld onder de UCC. Voor het overige stelt de Douane dat de procedures en formaliteiten zijn gegrond op en vastgelegd in het Europese Douane recht. Weliswaar is in het nieuwe recht een zg pilot artikel voorzien, op grond waarvan binnen bepaalde kaders nieuwe toezichts- en formaliteiten concepten kunnen worden getest, maar het is en blijft aan de Europese Commissie om wetgeving te evalueren en bij te stellen.

Conclusie

Dit vraagstuk is breder dan wat in het ODB kan worden behandeld, wellicht is het kernteam TC&BM een breder gremium om het vraagstuk neer te leggen. Desalniettemin is de Douane bezig AGS4 te realiseren waarin dergelijke vereenvoudigingen zijn opgenomen. En zal binnen korte termijn een werkbare, voor alle marktpartijen toegankelijke oplossing gerealiseerd moeten worden ter vervanging van de blauwdrukregeling. Binnen ODB verband is afgesproken dat in het ODB IT van juni 2015 aandacht besteed wordt aan AGS4. Het actiepunt kan van de lijst worden afgevoerd.

EVO 3: dubbele exportcontroles, dubbele lasten

Omschrijving

In de Europese Unie (EU) hebben alleen Nederland en Polen twee instanties om de herkomst- en oorsprongscertificaten van exportzendingen af te geven en te valideren. Er zijn vijf specifieke exportdocumenten. Per zending moet bij de regionale Kamer van Koophandel (KvK) een certificaat worden aangevraagd. Na de validatie moeten de preferentiële oorsprongsdocumenten worden voorzien van een douanestempel. In sommige derde landen is voor erkenning zelfs een 'natte stempel' van de Douane vereist. Het dubbel valideren van het preferentieel oorsprong certificaat is overbodig. Het probleem wordt nog eens verergerd door de centralisatie van de KvK¹¹.

Acties van het ODB

De sluiting van de verschillende kantoren van de Kamer van Koophandel heeft ertoe geleid dat de KvK en de Douane samen met de koepelorganisaties (EVO, Fenedex en FENEX) een campagne zijn begonnen om bedrijven te verleiden over te stappen naar de vereenvoudigde regeling van Toegelaten Exporteur. In dat geval kan de oorsprong op de factuur worden verklaard en hoeft geen

¹⁰ Actal, Regels in bedrijf, sectorscan logistiek, november 2013, p. 71

¹¹ EVO Top 10 Administratieve Lasten & Overbodige Regels 2013

preferentieel oorsprongsdocument (EUR.1) worden aangevraagd. Onderdeel van deze actie is om te bezien hoe expediteurs exporteurs, die geen TE vergunningen kunnen aanvragen, kunnen bijstaan. Ook is afgesproken dat na de campagne wordt bekeken hoeveel EUR.1 documenten nog overblijven. Voor deze stroom wordt een alternatief gezocht zodat betreffende bedrijven niet meer langs 2 afgiftepunten hoeven. Het punt is daarmee voldoende opgepakt en kan van deze lijst worden afgevoerd.

EVO 4: overvloed aan fysieke controles zeecontainervervoer

Omschrijving

Inkomende goederenstromen kunnen, na een risicoanalyse, worden onderworpen aan een documentencontrole en een fysieke controle. Voor de uitvoering van deze controles zijn verschillende instanties aangewezen, zoals de Douane, de Nederlandse Voedsel- en Warenautoriteit (NVWA), de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) en de Inspectie SZW. Iedere dienst heeft zijn eigen informatiebehoefte en eigen wijze van controleren. Dubbele controles zijn zinloos en tijdrovend. De overheid berekent geen kosten voor een controle. Havendiensten doen dit echter wel – bijvoorbeeld voor de langere opslag en het vervoer van en naar de controle. De verlader draait voor deze kosten op¹².

Acties van uit het ODB

Programma's zoals Ladingregie en Smartgate zijn opgesteld om dit knelpunt te verhelpen. Ook de aansluiting van de NVWA en IL&T bij het ODB draagt bij aan het oplossen van dit knelpunt. Zie mede de acties genomen onder Actal 7 en Actal 25. Ook data uitwisselingsprojecten als het NLIP dragen hier aan bij. Daarbij zij opgemerkt, dat, zoals bij Actal 7 al is vermeld, er geen gevallen bekend zijn van dubbele controles als bedoeld in dit punt.

Conclusie

Vanuit het ODB wordt het knelpunt opgepakt door onder andere in gesprek te gaan met de handhavingpartners tijdens het ODB. Het knelpunt kan van de lijst van worden afgevoerd.

EVO 7: veiligheidsdiensten werken niet samen, maar doen hetzelfde

Omschrijving

De Douane en de luchtvaart hebben ieder een eigen veiligheidsregime. Bij de Douane is dit Authorized Economic Operator (AEO). Voor de luchtvracht is dit de Regulated Agent (RA) Known Consigner-status (KC) van de Koninklijke Marechaussee (KMar). Maatregelen die bedrijven moet nemen om aan de eisen van AEO resp. RA en KC te voldoen, zoals het inschrijven van bezoekers, loodsbeveiliging en personeelstrainingen, zijn voor 90 procent dezelfde. De Douane en de KMar voeren periodiek controles uit om na te gaan of bedrijven nog steeds aan de eisen voldoen. Ze maken hierbij geen gebruik van elkaars resultaten, terwijl daar wel een Europese wettelijke basis voor is. Dit kan ertoe leiden dat de Douane in het begin van de week langskomt om te bevestigen dat de bezoekersregistratie klopt, terwijl de KMar later die week langskomt om hetzelfde te controleren. Controles kosten al snel een dagdeel, waardoor een deel van het personeel niet beschikbaar is voor het dagelijks werk¹³.

¹² EVO Top 10 Administratieve Lasten & Overbodige Regels 2013

¹³ EVO Top 10 Administratieve Lasten & Overbodige Regels 2013

Conclusie

Dit knelpunt is inmiddels een aantal jaar oud. De Europese wetgeving is inmiddels aangepast en geeft de mogelijkheid aan de Douane en de KMar om elkaars controleresultaten te gebruiken. Hier wordt in Nederland concrete invulling aangegeven. Zie de eerder omschreven acties in in WiP en bij Actal 7.

ACN 10: beperkte dienstverlening Douane bij afwickelen noodprocedure in geval van storingen en/of onderhoud systemen. Dit leidt tot vertraging van het logistieke proces en extra kosten¹⁴.

Actie vanuit het ODB

Het programma Hoogbeschikbaarheid Douanesystemen is, zoals de naam al aangeeft, opgezet om de beschikbaarheid van douanesystemen zo hoog mogelijk te houden. Ondanks alle ambities en maatregelen kan het voorkomen dat toch overgeschakeld moet worden op de noodprocedure, bijvoorbeeld bij een verstoring van het bedrijfssysteem. De noodprocedures zijn herzien en aangepast aan de wensen van het bedrijfsleven en vanaf april 2013 van kracht. De noodprocedure is diverse malen gedurende 2013 en 2014 geëvalueerd en telkens door het bedrijfsleven beoordeeld als goed.

Conclusie

Dit knelpunt is sinds 2013 opgelost. Vanuit het ODB geen actiepunten meer.

ACN 13: dual filling: alleen als de controlemogelijkheden aansluiten bij aansprakelijkheden¹⁵

Omschrijving

Met de komst van de UCC zal de hoeveelheid informatie bij grensoverschrijdend goederenvervoer, die aan de Douane moet worden aangeleverd, worden uitgebreid. Zie daarvoor ook EVO 8. Bepaalde informatie voor binnenkomst van de goederen wordt in de huidige situatie aangeleverd door de vervoerder (air line en rederij). De voorziene uitbreiding van de gegevensset betekent echter dat dusdanig veel en gedetailleerde informatie wordt gevraagd, dat vervoerders deze niet in alle gevallen kunnen leveren. In de UCC is wel zogenaamde dual-filing voorzien. Dat betekent dat een andere partij (bijvoorbeeld een importeur of een expediteur) de gegevens zelf kan aanvullen bij de Douane. Om dit echter mogelijk te maken zullen aansprakelijkheden en verantwoordelijkheden daarbij goed geregeld moeten worden.

Conclusie ODB

Dual filing is een van de onderwerpen waarover onderhandelingen worden gevoerd in Brussel op wetgevingsniveau met betrekking tot de UCC. Het ODB is niet geschikt en niet bedoeld voor beïnvloeding van dergelijke wetgeving. Pas bij een concrete implementatie van dual-filing (verwacht 2018-2020) is er een rol voor het ODB weggelegd. Beïnvloeding van wetgeving kan plaatsvinden via de commissie douanewetgeving van VNO-NCW. Uit dat overleg is al gebleken dat het ministerie van Financiën en het bedrijfsleven dezelfde mening delen. Ook kan het bedrijfsleven gebruikmaken van haar eigen vertegenwoordigingen in Brussel (Europese koepels zoals CLECAT, ESC, AEA). Het actiepunten kan daarmee afgevoerd worden voor het ODB.

¹⁴ Interne tekst ACN d.d. 14 februari 2014

¹⁵ Interne tekst ACN d.d. 14 februari 2014

Actal 5: Reduceer uitgebreide goederenclassificatie in de internationale handel: aanpak in WDO-verband op langere termijn

Omschrijving

In de internationale handel is een classificatie van goederen ontwikkeld om bij het bepalen van heffingen en preferentiële regelingen rekening te kunnen houden met verschillen tussen producten, productkarakteristieken, en de herkomst van producten. Het "Harmonized System" geeft de internationaal afgestemde zescijferige productcodes bij de verschillende categorieën. Op Europees niveau zijn de eerste 8 cijfers afgestemd in de Gecombineerde Nomenclatuur, waarbij de eerste zes gelijk zijn aan de categorisering van het Harmonized System. Op nationaal niveau wordt een tiencijferige code gebruikt, de Taric-code, gebaseerd op het Harmonized system met een tweecijferige nationale toevoeging voor verdere verbijzondering van de beschrijving van producten. Meestal is deze tiencijferige code voldoende. Voor bijzondere goederencategorieën kan deze worden uitgebreid tot een code van maximaal 22 cijfers, veelal gebruikt om gebruik te kunnen maken van aanvullende bepalingen betreffende bepaalde goederensoorten, zoals specifieke landbouwgoederen of het land van oorsprong, of aanduiding van een specifiek BTW tarief. Deze code is op Europees niveau van belang voor bepaling van douanerechten en op nationaal niveau voor accijnzen, BTW en statistische bepalingen. De geharmoniseerde categorisering van producten heeft voordelen in het handelsverkeer, maar ook nadelen: het leidt tot complexiteit in de beoordeling van de classificatie van nieuwe producten (de Douane heeft hiervoor een apart proces: de Bindende Tarief-Inlichting). Om vast te stellen wat de juiste goederencode is, is er daarom sprake van aanzienlijke kennisnamekosten voor de aangever. Er zijn bovendien af en toe wijzigingen in de classificatie en tarieven (veelal niet vaker dan eens per jaar, afhankelijk van de aard van de goederen) die ingrijpend kunnen doorwerken in de IT-systemen van bedrijven. Omdat er iedere dag wijzigingen kunnen worden doorgevoerd moet wel op dagelijkse basis worden gecontroleerd of er wellicht wijzigingen hebben plaatsgevonden. Ook dit vergt voor professionele organisaties aanmerkelijke kennisnamekosten¹⁶.

Actie vanuit het ODB

De Nederlandse Douane zet in nauwe samenwerking met de douaneadministraties van overige lidstaten en de Europese Commissie structureel in op het verminderen van het aantal goederencodes in het Europese douanetarief. Vanaf de introductie van de Gecombineerde Nomenclatuur (het Europese douanetarief) in 1988 steeg het aantal onderverdelingen van 9.500 naar ruim 10.000 in 1997. Sedert dat jaar is het aantal onderverdelingen echter gestaag gedaald en dat heeft ertoe geleid dat het aantal onderverdelingen thans is beland op een niveau dat ligt onder de oorspronkelijke hoeveelheid (9.300 onderverdelingen).

Het streven naar verdere vereenvoudiging van het douanetarief door vermindering van het aantal onderverdelingen gaat onverminderd door, maar wordt beïnvloed door wensen vanuit het bedrijfsleven om nieuwe specifieke coderingen. Productontwikkeling en veranderde handelspatronen, waardoor de behoefte ontstaat een verfijning aan te brengen in de statistische informatievoorziening, vormen de belangrijkste redenen voor de verzoeken om nieuwe onderverdelingen te introduceren.

Deze trend lijkt ook in 2016 doorgezet te worden. Als voorbeeld kan worden genoemd dat op voorspraak van een Europese branchevereniging wordt

¹⁶ Actal, Regels in bedrijf, sectorscan logistiek, november 2013, p. 49+50

aangestuurd op een mogelijke opstelling van nieuwe GN onderverdelingen voor dranken die zijn gebaseerd op soja. Ook zal de actualisering van het wereldwijde Geharmoniseerd Systeem in 2017 mogelijk tot een uitbreiding van het aantal wereldwijd gebruikte codes leiden, bijvoorbeeld de introductie van onderverdelingen voor hybride motorvoertuigen. Desalniettemin blijft de Nederlandse Douane streven naar een voortdurende verlaging van het aantal onderverdelingen, zonder dat het belang van het verkrijgen van juiste en volledige statistische gegevens uit het oog wordt verloren.

Conclusie

De Douane zet hier energie op. Dit traject kent een langere doorlooptijd. Vanuit het ODB is hiermee het actiepunt afgedaan.

Actal 6: Richt Maasvlakte 2 in als douanegebied

Omschrijving

Een oplossingsrichting is om het douanegebied op de Maasvlakte 2 verder te ontwikkelen naar een vrije zone type 2 of opvolgeregeling hiervan, omdat deze specifieke regeling komt te vervallen in de UCC waarin opslagregelingen worden vereenvoudigd. De vrije zone type 2 bestaat nu in de wetgeving en in de praktijk, op Schiphol. De invoering in de haven van Rotterdam is echter urgent. Met een aan een vrije zone type 2 soortgelijk concept wordt voorkomen dat een vervolgaangifte nodig is voor alle interterminal vervoersbewegingen binnen de Maasvlakte. Zij vereist substantiële investeringen en algemeen commitment van terminaloperators, Havenbedrijf Rotterdam, Port Community Systeem Portbase en de Douane. Het is dringend gewenst om voor de operationele start van de nieuwe terminal van APM Terminals zicht te hebben op een mogelijke oplossing. Een andere oplossingsrichting is gebruik te maken van de ruimte die in de UCC geboden wordt om het vervoer tussen terminals met een RTO-vergunning zonder transitaangiftes te kunnen uitvoeren¹⁷.

Actie vanuit het ODB

Dit knelpunt moet in eerste instantie door het bedrijfsleven worden opgepakt. De Douane heeft aangegeven dat wanneer zij een vergunningsaanvraag ontvangt, deze zal beoordelen. Daarnaast heeft de Douane, bij herhaling, aangegeven zeer bereid te zijn mee te werken en denken over concepten voor de toekomst en waar mogelijk zelfs aanjagend daarin betrokken te willen zijn, mits het bedrijfsleven gezamenlijk daartoe het initiatief neemt. De Douane ziet de initiërende rol niet voor zich weggelegd.

Actal 10: Stroomlijn regelgeving en toezicht voor import van fytosanitaire goederen

Omschrijving

De belemmering is dat, naast aangifte bij de Douane, grotendeels dezelfde informatie nogmaals verstrekt moet worden aan de NVWA. Naast de NVWA, heeft ook de Douane de bevoegdheid om ladingen fruit te inspecteren bij binnenkomst, als het aangifteproces daartoe aanleiding geeft. Hierdoor kunnen dubbele inspecties ontstaan, waarbij verschillende inspectieambtenaren de lading inspecteren vanuit verschillende verantwoordelijkheden. Een vergelijkbare situatie doet zich voor bij veterinaire goederen, waarbij zowel de NVWA als de Douane inspectiebevoegdheden heeft. Voor sommige fytosanitaire en veterinaire goederen die als hoog risicoproducten worden aangemerkt is de inspectielast door

¹⁷ Actal, Regels in bedrijf, sectorscan logistiek, november 2013, p. 51

NVWA 100%, waardoor iedere inspectie door een andere partij dan de NVWA zorgt voor dubbele toezichtlasten voor de bedrijven¹⁸.

Actie vanuit het ODB

Hiervoor wordt verwezen naar de acties zoals omschreven bij Actal 7 en Actal 25.

Actal 14: Digitaliseer registraties in het vervoer, kan in 2 jaar tijd gerealiseerd worden

Omschrijving

Het verder digitaliseren van documenten levert grote besparingen op voor het bedrijfsleven, aangezien met het opstellen, printen en beschikbaar houden van documenten aanzienlijke kosten gemoeid zijn en deze kosten betrekking hebben op grote aantallen zendingen en transporten, in diverse schakels in de keten. De kosten voor het digitaal beschikbaar hebben van de informatie zijn beperkt tot de uitwisselingsinfrastructuur, omdat de documenten nu al digitaal worden opgemaakt, maar daarna geprint en opnieuw ingetikt. Voor de data-uitwisseling is een substantieel bedrag in de Partituur naar de Top opgenomen en het NLIP geïnitieerd¹⁹.

Actie vanuit het ODB

Dit knelpunt wordt meegenomen in het NLIP.

EVO 8: nieuwe douanewetgeving uit EU zorgt voor data-explosie: eenmalig aanleveren data

Omschrijving

De douanewetgeving wordt Europees vastgesteld. In de nieuwe wetgeving wordt het aantal meldingen aan de overheid aanzienlijk opgevoerd. Nederland leeft voor een groot deel van de handel in goederen. Omdat de loonkosten hoog zijn, moet het voordeel uit een lage regeldruk worden behaald. In de nieuwe douanewetgeving wordt de regeldruk vanwege veiligheidsredenen echter flink opgevoerd. Veel van de aanvullende informatie die van de verlader wordt geëist, is echter reeds in de keten bekend. Het dubbel aanleveren van informatie is dan ook onnodig. De totale regeldruk op douanegebied bedraagt ongeveer 200 miljoen euro per jaar. Ieder bedrijf dat internationaal handelt, heeft last van de nieuwe douanewetgeving²⁰.

Conclusie

Dit actiepunt is reeds van twee jaar geleden. In de tussentijd is met regelmaat afstemming gezocht met de Nederlandse onderhandelaars voor de UCC. Bovenstaande boodschap is daarbij meerdere malen meegegeven. Deze boodschap wordt ook gedeeld door het Nederlandse Ministerie van Financiën en de Nederlandse Douane. Het bedrijfsleven zelf heeft er bij de Europese Commissie ook regelmatig op aangedrongen om de verplicht aan te leveren data beperkt te houden. De UCC zit momenteel in een afrondende fase. Helaas blijkt dat de eerdere zorg van het veelvuldig aanleveren van data werkelijkheid wordt. Samen met het ODB wordt gezocht naar een effectieve Nederlandse invulling. Dat geldt zowel voor een invulling van de nieuwe wetgeving, als voor onderzoek naar alternatieve concepten, die nog verdergaande data-explosies in de toekomst moeten tegengaan. Het actiepunt is daarmee voor het ODB afgedaan.

¹⁸ Actal, Regels in bedrijf, sectorscan logistiek, november 2013, p. 55+56

¹⁹ Actal, Regels in bedrijf, sectorscan logistiek, november 2013, p. 60

²⁰ EVO Top 10 Administratieve Lasten & Overbodige Regels 2013

Overigens ligt het in het voornemen van Douane om i.s.m. bedrijfsleven in ODB-verband na implementatie van de UCC nader onderzoek te doen naar de effecten van de UCC. De kamer is hierover ingelicht o.b.v. rapportage vanuit Mar-L op de zg. A lijst.

ACN 9: geen automatische terugkoppeling van de inspectiekosten op de elektronisch ingediende aangifte NVWA/CLIENT. Impact: extra administratieve lasten, foutgevoeligheid²¹.

Omschrijving

De NVWA factureert het bedrijfsleven dat gebruik maakt van CLIENT op basis van maandnota's. Deze nota's zijn echter niet gespecificeerd en maken het zo goed als onmogelijk voor dienstverleners om een juiste doorbelasting te doen aan hun klanten.

Conclusie

Facturatie van de NVWA aan het bedrijfsleven is geen onderwerp voor het ODB: het is een pure NVWA aangelegenheid. Het ODB adviseert dat dit punt wordt opgepakt in actie 2 van cluster 3 van de MAR-L.

²¹ Interne tekst ACN d.d. 14 februari 2014

Bijlage 1 Overzicht deelnemers Overleg Douane – Bedrijfsleven

Aan het ODB nemen de Douane en diverse koepelorganisaties als vertegenwoordigers van het bedrijfsleven deel. Dit zijn:

- ACN: Air Cargo Netherlands
- EVO: Ondernemersorganisatie voor logistiek en transport
- FENEDEX: Federatie Nederlandse Exporteurs
- FENEX: Federatie Nederlandse Expediteurs
- TLN: Transport en Logistiek Nederland
- VNC: Verenigde Nederlandse Cargadoors
- VNO-NCW/MKB Nederland: Verbond van Nederlandse Ondernemingen - Nederlands Christelijk Werkgeversverbond
- VNTO: Verenigde Nederlandse Terminal Operators

Daarnaast sluiten structureel met ministerie van Financiën, de NVWA en de IL&T aan bij het ODB.