



VEELGESTELDE VRAGEN OVER BREXIT EN DE DIGITALE OPLOSSING IN DE NEDERLANDSE HAVENS

Brexit in de Nederlandse havens

Op het moment dat het Verenigd Koninkrijk (VK) uit de Europese Unie (EU) stapt, ontstaat er een grens en zullen er douaneformaliteiten verricht moeten worden. Dit houdt automatisch in dat partijen in de logistieke keten afhankelijk worden van elkaar. Met de informatie van de een zal een ander zijn vervolgstappen moeten zetten. De exporteur of importeur zal moeten zorgen voor een douaneaangifte bij de Douane. Dat is de eerste stap. Zonder douaneaangifte kan de voormelding van douanedocumenten niet gedaan worden bij de terminal en staan de goederen - en daarmee de vervoerder - per definitie stil voor de grens. Zie het als online inchecken bij het vliegveld. Om dat te kunnen doen, zal er eerst een ticket geboekt moeten worden. Met dat ticketnummer kan vooraf ingecheckt worden, zodat eenmaal op het vliegveld dit digitaal al geregeld is en een vlotte doorgang mogelijk is.

Wat doen de Nederlandse havens ter voorbereiding op Brexit?

In de Nederlandse havens is onderkend dat alle partijen in de keten afhankelijk zijn van elkaar. Met als doel chaos aan de grens te voorkomen, is er een breed samenwerkingsverband opgericht onder de naam 'Get Ready for Brexit'. Alleen als alle partijen in de keten samenwerken en hun eigen verantwoordelijkheid nemen, kunnen samen vertragingen worden voorkomen.

Deze ketenbrede oplossing is gezamenlijk ontwikkeld door belangenorganisaties Transport en Logistiek Nederland (vervoerders), FENEX (expediteurs), evofenedex (importeurs en exporteurs), het Port Community System Portbase, de ferrymaatschappijen, de shortsea terminals en de Nederlandse Douane. Deze ketenbrede samenwerking wordt gesteund en grotendeels gefinancierd door het Havenbedrijf van Rotterdam en Amsterdam.

Wat zijn de uitgangspunten van de oplossing?

De programmameden hebben een werkwijze ontwikkeld die voorziet in het 100% digitaal en geautomatiseerd afhandelen van douaneformaliteiten, met optimaal hergebruik van data. In het proces gaat alle informatie voor de lading uit zodat de opvolgende partij in de keten tijdig over de benodigde informatie beschikt. Zowel voor het shortsea- als ferryverkeer ontstaat één digitale ingang (via Portbase) voor alle terminals, wat resulteert in een centrale werkwijze voor iedereen. Op die manier wordt slim toezicht van de Douane mogelijk, met minimale inbreuk op het logistieke proces (de digitale grens).

Hoe werkt de 'digitale grens'?

De 'digitale grens' via Portbase houdt in dat als alle partijen meedoen en zich houden aan de afspraken, de Douane niet handmatig hoeft te controleren of aan de douaneformaliteiten is voldaan. Het vervoer via de Nederlandse havens gaat hierdoor veel sneller. Partijen kunnen eenvoudiger voldoen aan de wettelijke douaneverplichtingen en weten van tevoren of de 'slagboom' aan de grens openstaat keten

Het concept van een 'digitale grens' is niet nieuw. Bij de deepsea containerterminals worden douaneformaliteiten al jaren via Portbase geautomatiseerd afgehandeld en werkt deze 'digitale grens' naar tevredenheid van alle betrokken partijen. Alle informatie gaat voor de zending uit en er zijn geen vertragingen en files bij de terminals. De werkwijze in het deepsea containervervoer was de blauwdruk voor het programma voor ferry- en shortsea vervoer waarbij Portbase een centrale rol speelt.

Wat is dat Port Community System van Portbase?

Portbase is een dochteronderneming van het Havenbedrijf van Rotterdam en Amsterdam. Het bedrijf is in 2002 opgericht met als doel de Nederlandse havens slimmer en efficiënter te maken. Portbase verbindt alle partijen in de haven digitaal met elkaar, zowel business-to-business als business-to-government. Portbase is neutraal en heeft geen winstoogmerk. De digitale infrastructuur wordt gefinancierd door de havenbedrijven. De kosten voor het gebruik worden deels doorbelast aan de gebruikers zijnde de bedrijven met het meeste voordeel.

Hoe maakt je gebruik van de oplossing?

Om gebruik te maken van de oplossing via de Nederlandse havens is het van belang dat bedrijven zich registreren bij Portbase. De ferryterminals hebben besloten dat zonder voorgemelde douanedocumenten via Portbase de chauffeur geen toegang krijgt tot de ferryterminal en de lading dus niet mee kan. Ook de shortsea terminals omarmen deze aanpak. Alleen op deze manier gaat de 'digitale grens' werken en zorgt het voor de versnelling ten op zichte van de tijdrovende handmatige controle. Om documenten te kunnen voormelden is een registratie bij Portbase nodig. Een eenmalige aanmelding die zorgt voor een soepele doorgang. Er zitten stappen voor dit proces, die moeten bedrijven onderling en met de Douane regelen.

Brexit in 5 stappen

Volg de volgende 5 stappen om tijdig Ready for Brexit te zijn.

- Stap 1: maak u bekend bij de Douane
- Stap 2: bepaal wie de invoer- of uitvoeraangiften doet
- Stap 3: spreek af wie de douanedocumenten voormeldt
- Stap 4: abonneer u op de Portbase-services
- Stap 5: check vooraf of de terminal het douanedocument heeft

Alleen lading waarvoor digitaal de douanedocumenten zijn voorgemeld aan de terminal via Portbase kan de terminal op en af. Anders komt de container of trailer hier tot stilstand. Check daarom vooraf altijd via Portbase bij de terminal de douanestatus. Zonder voorgemeld document géén vervoer. Zie ook www.getreadyforbrexit.eu

Zijn er kosten verbonden aan de oplossing?

Dit is afhankelijk van de rol die je opkakt als bedrijf in de keten (zie ook de 5 stappen in de vorige vraag). Bedrijven die Melding Export Documentatie of Melding Import Documentatie afnemen betalen eenmalige aansluitkosten van € 499,-. Aansluitkosten worden berekend omdat er een aantal stappen doorlopen moet worden om gebruik te maken van de 'digitale grens' via Portbase.

Welke stappen zijn dat?

Ieder bedrijf wordt gecontroleerd. Het gaat immers om wettelijke douaneformaliteiten. Dat gebeurt via de Kamer van Koophandel en Dun & Bradstreet. Beide organisaties rekenen hier kosten voor. Als de controle is uitgevoerd, wordt het bedrijf opgevoerd in de systemen van Portbase en wordt het bedrijf aangesloten op het Port Community System. Waar nodig worden er testen uitgevoerd om te kijken of de koppeling met het Port Community System werkt. Hieraan zijn technische kosten en administratieve kosten verbonden van aanvraag tot afhandeling. Tot slot wordt een gedeelte van de aansluitkosten gebruikt om het systeem waar het Port Community System op draait, up-to-date te houden.

Waarom zijn de aansluitkosten tijdelijk verhoogd?

Portbase is een kostendekkende organisatie. Vanwege de inhuur van extra capaciteit om de stormloop aan aanmeldingen voor een mogelijke no-deal Brexit op te kunnen vangen, zijn de aansluitkosten tijdelijk verhoogd van € 249,50 naar € 499,-. Mocht er een langer uitstel van de Brexit komen (bijvoorbeeld bij een deal), dan wordt de extra inhuur afgeschaald en geldt weer het reguliere aansluittarief.

Kunnen bedrijven dan niet beter wachten met aansluiten?

De havens en overheden communiceren al geruime tijd dat bedrijven zich voor moeten bereiden. Vanaf januari is gewaarschuwd dat de aansluitkosten kort voor de Brexitdatum omhoog zouden gaan. Voorbereiding is voor iedereen essentieel, maar een eigen verantwoordelijkheid. Bedrijven die toch besluiten te wachten, kunnen niet via de Nederlandse havens importeren en exporteren mocht er op 12 april een no-deal Brexit zijn. Dat is een eigen keuze.

En als de Brexit wordt uitgesteld of helemaal niet doorgaat?

Als Brexit wordt uitgesteld, verandert er niets aan de situatie. Dan zullen er in de toekomst alsnog douaneformaliteiten ontstaan bij import en export van en naar het VK. De aansluitkosten moeten bedrijven zien als een *no-regretmaatregel*, want douaneformaliteiten gaan hoe dan ook een rol spelen, nu of in de toekomst. Als Brexit helemaal niet meer doorgaat, heeft Portbase de activiteiten die horen bij het aanmeldproces wel uitgevoerd en zijn de kosten dus gemaakt.

Zijn er nog andere kosten gemoeid met het gebruik van de oplossing?

Dat verschilt per service. Voor Brexit zijn er 4 services ontwikkeld waar bedrijven mee te maken kunnen krijgen (zie ook portbase.com/services).

Zijn er kosten verbonden aan het gebruik van de exportservices?

Nee, als een bedrijf exporteert, krijgt het te maken met de service Melding Export Documentatie, en Track & Trace Export. Gebruik van deze services is kosteloos omdat de terminals en rederijen waarmee het exportproces wordt uitgevoerd deze kosten dragen.

Zijn er kosten verbonden aan het gebruik van de importservices?

Als een bedrijf importeert, krijgt het te maken met de services Melding Import Documentatie en Import Status. Voor de service Melding Import Documentatie gelden abonnementskosten en transactiekosten. De abonnementskosten bedragen voor een webscherm (dus login via internet vanaf een computer, laptop of tablet) € 6,12 per maand en voor een systeemkoppeling (dus tussen het systeem van de klant en Portbase) € 20,43 per maand. In beide gevallen wordt er per transactie (per bericht) € 0,18 in rekening gebracht (transactiekosten).

Waarom worden er voor de service Melding Import Documentatie kosten in rekening gebracht?

De reden dat er voor Melding Import Documentatie abonnements- en transactiekosten in rekening gebracht worden is omdat bij het importproces de kosten voor security, aansprakelijkheid en de hoeveelheid van te leggen verbindingen (ICT-kosten) met diverse partijen vele malen hoger liggen dan bij het exportproces. Melding Import Documentatie zorgt echter voor een sneller en efficiënter proces voor het importerende en logistieke bedrijfsleven. Deze kosten worden (vanwege toegevoegde waarde voor importerende bedrijven) niet volledig gedragen door de terminals en rederijen. Vanuit de cost-based en non-profit basis is Portbase genoodzaakt deze kosten door te belasten aan de gebruiker.

En wat zijn de kosten voor de service Import Status en waarom is deze zo belangrijk?

Import Status is een gratis service die speciaal ontwikkeld is voor vervoerders. Met deze service kan de status van de douanedocumenten voor importzendingen worden ingezien bij de terminal. De kosten worden gedragen door de terminals omdat zij het voormelden via Portbase verplicht stellen. Voor vervoerders is deze service van groot belang. Zij kunnen via deze services namelijk zien of de voormelding van de douanedocumenten bij de terminal correct gedaan is. Als dat niet het geval is en zij rijden toch naar de terminal, staan vervoerders daar voor een dichte slagboom.

Waarom is het gebruik via Portbase verplicht?

Er is met ferrymaatschappijen, shortsea terminals, belangenorganisaties, havenbedrijven en de Douane gekeken naar een oplossing voor Brexit voor de afhandeling van douaneformaliteiten. De conclusie was dat de enige oplossing een digitale oplossing is. Portbase heeft met haar bestaande werkwijze voor het deepsea containervervoer deze digitale oplossing in beheer. Zonder een digitale oplossing gaat de afhandeling van deze douaneformaliteiten namelijk veel tijd kosten met urenlange wachtrijen bij terminals en op de toegangswegen. Dit kost het bedrijfsleven vele malen meer dan de huidige investering om aan te sluiten bij/op deze werkwijze.

Waarom zijn er zoveel partijen betrokken bij de oplossing?

Brexit creëert een ketenafhankelijkheid. Als één organisatie zijn afspraken niet nakomt en zijn documenten niet op orde heeft, staat de hele keten stil. Een ketenprobleem dus en daar is een ketenoplossing voor nodig. Daarom zijn er verschillende bedrijven en belangenorganisatie uit de keten vertegenwoordigd in de samenwerking en de oplossing.

Voor meer informatie: www.getreadyforbrexit.eu