

Jan Willem van Gijzen
Adviseur douane en internationale handel Trade Facilitation B.V.

DOUANE CVB (container vrijgave bericht of cargo release message)

Introductie

Per 4 oktober 2021 is de procedure veranderd voor het indienen van vervolgaangiften voor maritieme lading die van buiten de Europese Unie komt. De Nederlandse douane heeft namelijk fase Plateau 1 van het Container Vrijgave Bericht, oftewel het CVB geïmplementeerd. Deze aanscherping van de uitvoering van bestaande Europese wetgeving aan de Nederlandse grens raakt alle partijen in de keten en geldt naast containers ook voor stukgoed, trailers en bulkgoederen. Gemakshalve hebben we het in dit artikel over een container. De invoering van het CVB verloopt in vier fasen (Plateaus) en duurt waarschijnlijk tot medio 2023.

Waarom deze aanscherping

Gedurende een inspectie uit naam van het Europese parlement in 2013 kwam aan het licht dat de Nederlandse Douane de vervolgaangifte (ten invoer) al vrijgaf, voordat gecontroleerd werd of de goederen überhaupt al gelost waren. Dit leverde niet alleen mismatches ter grootte van bijna 10% op, maar bovendien is het niet toegestaan. Helaas bleek het wel mogelijk, met de financiële risico's voor de Nederlandse douane en daarmee de Europese Unie, tot gevolg. Daar is nu een einde aan gekomen.

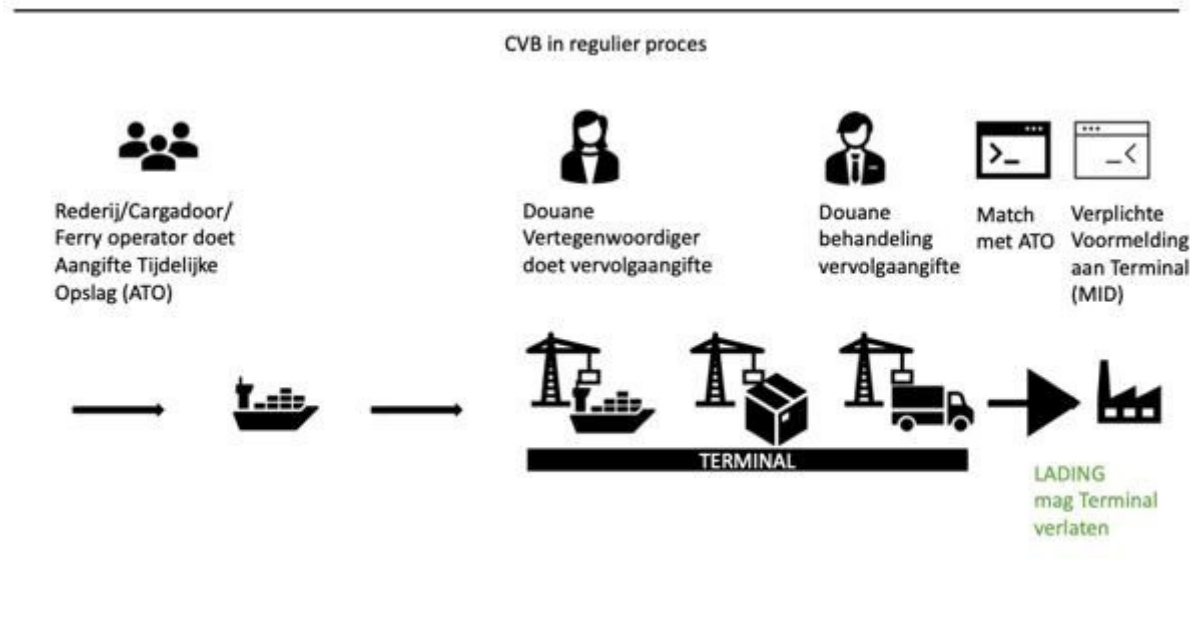
Hoe werkt het nu precies en wat verandert het CVB daaraan?

Als een maritiem vervoermiddel, zoals een zeeschip, van buiten de Europese Unie (hierna EU) de EU binnenkomt, dan dient er aangifte te worden gedaan bij de douane. Dit gebeurt volgens artikel 145 van de Douane Wet van de Unie (DWU) middels een Aangifte Tijdelijke Opslag (ATO), voorheen de D11, terwijl het schip nog op zee vaart. De ferry operator, rederij of diens agent, zijnde de cargadoor zijn hiervoor verantwoordelijk.

Vervolgens doet een aangever een (vervolg)aangifte bij de douane voor alleen zijn lading en om daarmee de ATO aan te zuiveren en die lading een vervolg bestemming te geven (de uiterste termijn is 90 dagen). Dit kan zijn een aangifte ten invoer in de EU of een aangifte ten doorvoer, waarbij de goederen mogelijk later een andere douanebestemming kunnen krijgen. In het reguliere proces (tot 4 oktober jl.) kon een individuele container die zich op het schip bevond, pas ten invoer worden aangegeven (vervolgaangifte), door de belanghebbende of diens agent, zodra het schip voor de kade lag en de Douane het aankomstbericht (ATA) had ontvangen van de rederij of diens agent. Met aanvaarding van dit ATA bericht kon het schip gelost worden en de lading tijdelijk op de terminal opgeslagen worden.

ATA staat voor 'Actual Time of Arrival' en dat is het vastgestelde tijdstip waarop het schip is aangekomen op de eerste ligplaats die het schip in het havengebied bezoekt. Overigens wordt het ATA moment sinds

het begin van 2021 automatisch vastgesteld door de Havenautoriteit en geautomatiseerd doorgestuurd naar onder andere de Douane.



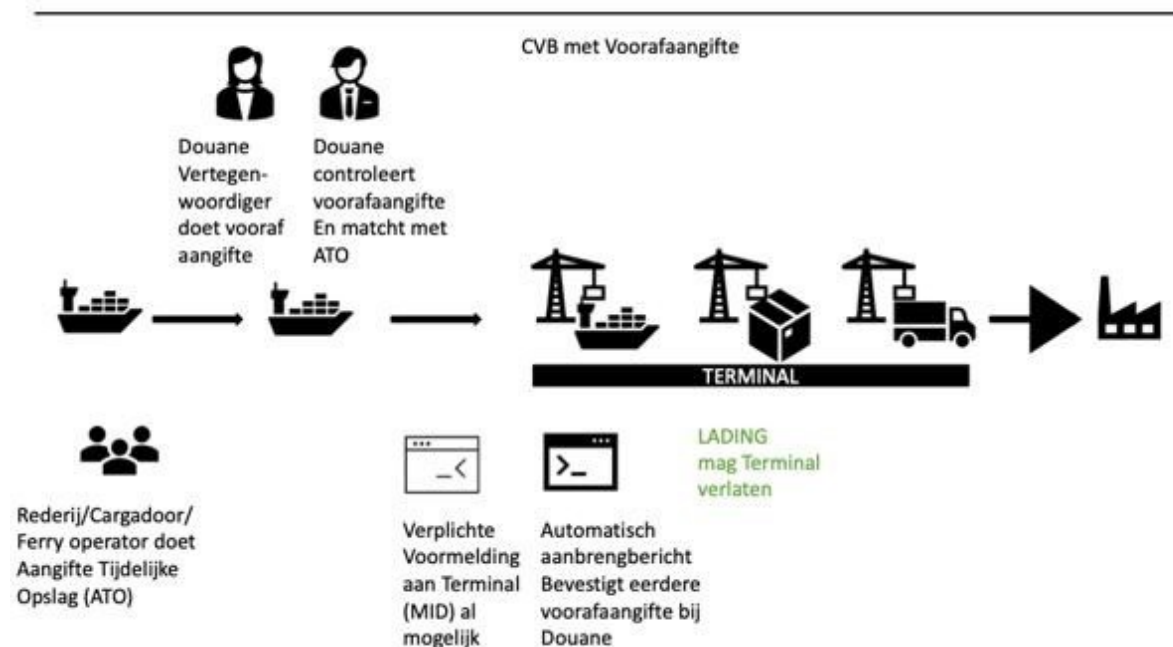
CVB in regulier proces

Na 4 oktober accepteert de Douane geen reguliere vervolgaangiften ten invoer meer die worden ingestuurd vóór de aankomst van het schip, dus voor de ATA en voordat de ATO is ontvangen. In Plateau 2 komen daar ook de doorvoer aangiften bij.

Na de ATO kan de belanghebbende of diens agent namelijk alleen een vooraf aangifte doen, nog voordat het schip de haven binnenvaart. Om over de container te mogen en kunnen beschikken zodra het schip aan de kade ligt, dient met de vooraf aangifte aansluiting te worden gemaakt met de ATO. Het CVB, wat vervolgens door de douane wordt gegenereerd, faciliteert dit en dient feitelijk als basis voor de vervolgaangifte voor de individuele container. Op basis van het ATO bericht, kent het CVB statussen, die een geautomatiseerde vervolgaangifte middels een zogenaamd aanbreng bericht mogelijk maken (Container Status Informatie, waarmee de Douane aangeeft dat voor alle goederen in een container of trailer een vervolgaangifte is vrijgegeven). Dit aanbreng bericht zal immers in de meeste gevallen dezelfde gegevens bevatten als die van de vooraf aangifte, waarmee deze in feite bevestigd wordt. Op basis hiervan zal de douane de container definitief vrijgeven en het toegekende Movement Reference Number(MRN) activeren, waarmee de container van de terminal weggehaald kan worden op basis van een vooraanmelding, de Melding Import Documentatie. Verplicht, dat dan weer wel.

Als de vervolgaangifte niet aanvaard wordt, dan kan een container de terminal niet verlaten, dus om oponthoud te voorkomen is het belangrijk dat het nummer van het Master Bill of Lading (B/L), het aantal colli en het bruto en netto gewicht in de vervolgaangifte overeenstemmen met de ATO. Ook is een opgave van goederenomschrijving, de juiste indeling (HS codes) en de waarde noodzakelijk. Om het aantal mismatches tussen de beide aangiften te voorkomen en daarmee het aantal niet-zuiveringen van de ATO, waarborgt het CVB dat de gegevens van deze aangifte overeenkomen met die van de ATO. Dit voorkomt veel onnodige mutaties voor alle schakels in de logistieke keten en eventuele vorderingen en boetes in geval van niet-zuivering. Mismatches kunnen overigens ook weer leiden tot extra controles, die ook weer oponthoud tot gevolg kunnen hebben en mogelijk extra kosten van opslag bijvoorbeeld of wachtkosten.

Overigens is de vooraf aangifte geen verplichting, maar dan kan de vervolg aangifte pas na aankomst van het schip en dus na het ATA bericht worden ingediend bij de douane. Dit kost aanzienlijk meer tijd, met alle mogelijke gevolgen van dien.



CVB met Voorafaangifte

Impact voor de verschillende rollen in de logistieke keten

Terminal of Ferry operator

Het CVB biedt de terminal de zekerheid en daarmee verkleining van financiële risico's omdat een container alleen kan worden opgehaald als de aangever een correcte en complete vervolgaangifte heeft gedaan. Met de vooraf aangiften worden lange statijden op de terminal voorkomen, evenals opstoppingen bij het afhalen en/of extra kosten daardoor. Immers een aangifte die niet matcht met de ATO, wordt niet vrijgegeven door de douane. Dit voorkomt tevens navragen van de douane over (nog) niet opgehaalde lading en het eventueel buiten werking stellen van de gedane aangifte.

Rederij of cargadoor

Het idee is dat de douane na de invoering van het CVB niet meer of nauwelijks nog bij de rederij of cargadoor zal aankloppen met vragen over een openstaande ATO. Immers, de lading kan een terminal pas verlaten als het B/L-nummer en het gewicht in de vervolgaangifte van de aangevende douaneagent of importeur overeenkomen met de gegevens op die ATO. Dat scheelt veel uitzoekwerk en niet-gezuiverde ATO aangiften.

Douanevertegenwoordiger of importeur

De douanevertegenwoordiger is doorgaans degene die voor correcte vervolgaangiften zorgt. De gegevens van deze aangiften worden (automatisch) vergeleken met die van de eerder gedane vooraf aangifte en het CVB. Na akkoord volgt de status Toestemming voor Vertrek van de terminal. Dit proces kent geen mismatches meer, de douane verstrekt immers na een vooraf aangifte en al vóór de aankomst van het schip het benodigde MRN. De verplichte Melding Import Documentatie kan meteen daarna

plaatsvinden en dus lopen vervoerders geen vertraging op. Hierdoor beschikt de importeur eerder over de goederen. De vertegenwoordiger loopt minder financieel risico en kent in principe minder administratieve lasten.

Beschikt u als aangever over een AEO-vergunning, dan krijgt u al voor aankomst van de goederen bericht dat de Douane uw zending komt controleren. Over het algemeen is het zo dat AEO vergunde bedrijven minder fysieke controles hoeven te verwachten, dat is immers een van de pijlers van deze vergunning. Overigens bevatten de bovengenoemde mismatches ook de cijfers van AEO vergunde bedrijven, waarvan eigenlijk mag worden aangenomen dat zij hun data al voor de introductie van het CVB op orde zouden hebben.

Vervoerder

Alle partijen in de keten moeten dus op de juiste manier aan hun douaneverplichtingen hebben voldaan om de container vrijgegeven te kunnen krijgen. De vervoerder is in wezen geen partij in deze verplichtingen, maar hij kan wel de MID verzorgen voor zijn opdrachtgever, die er vervolgens verantwoordelijk voor is dat de vervoerder tijdig het correcte Movement Reference Number (MRN) krijgt. Dat gaat overigens automatisch als gekozen wordt voor het doen van een vooraf aangifte plus een automatisch aanbrengh bericht. De Douane verstrekt dan al het MRN voordat de ATA wordt gedaan. De vervoerder kan hierdoor sneller de MID-melding doen bij de terminal.

Combinatie van berichten doelmatiger

Een handmatige aangifte kan uiteraard ook het CVB activeren, maar de meest doelmatige manier om een vervolg aangifte te doen, is via een vooraf aangifte plus een (automatisch) aanbrengh bericht na aankomst. De Douane neemt vooraf aangiften al 30 dagen voor de aankomst van een schip in behandeling. Hiermee kan tevens al een risicoanalyse worden uitgevoerd, om zodoende bijvoorbeeld een fysieke goederen controle in te stellen. Het aanbrengh bericht wordt veelal automatisch ingestuurd vanuit uw softwareapplicatie. Als gegevens tussen de vooraf aangifte en de vervolg aangifte niet overeenkomen, dan krijgt u bericht van de douane. In dat geval is het indienen van een nieuwe vooraf aangifte vereist.

Het CVB maakt het daarmee nog belangrijker dat de aangever op het juiste moment beschikt over correcte gegevens voor de vervolg aangifte. Goede afstemming met de rederij, cargadoor of ferry operator voorkomt onnodige vertraging. Zoals gezegd, het doen van vooraf aangifte voorkomt dat fouten pas ontdekt worden na aankomst van het schip, met mogelijk logistiek oponthoud tot gevolg.

Het enige wat bij het arriveren van het schip (ATA) of het los moment van de lading nog moet gebeuren, is het aanbrenghen van de goederen door een aanbrengh bericht in AGS in te dienen. Daarna kan de aangifte aanvaard worden en kunnen de goederen (eventueel na controle) worden vrijgegeven.

Ketenregie

Het is dus uitermate belangrijk dat de rollen in het speelveld helder zijn en dat elke speler weet waar een ieders verantwoordelijkheid begint en eindigt, teneinde de doorlooptijd zo kort en daarmee het aangifteproces zo efficiënt mogelijk te maken. De rollen zijn al wel bepaald, maar niet perse wie die rol zal gaan vervullen in deze bewuste keten. Immers kan het een andere terminal betreffen en een andere cargadoor of douanevertegenwoordiger. Iedere container kent zo in feite zijn eigen spelers die de rollen in de keten vervullen en des te eerder die spelers bekend zijn, hoe korter de doorlooptijd van de keten. Ook bij eventuele problemen, zoals bijvoorbeeld een mismatch in data, een aangifte-doublure omdat 2 vertegenwoordigers dezelfde aangifte insturen, blokkades, e.d.) is dan snel duidelijk wie de volgende

schakel is, zodat informatie snel gedeeld kan worden en er overgegaan kan worden naar plan B indien nodig.

Een speler die een steeds belangrijkere rol speelt is Portbase, daar zij met haar Port Community System(PCS) een spilfunctie vervult. Ze communiceert daarmee met alle schakels in de keten, zijnde de rederijen, de douane, de terminals en de (agenten van) aangevers en meestal heeft een aanbieder van douanesoftware vanuit de applicatie een automatische connectie gemaakt met het PCS om het u als aangever makkelijk te maken. Buiten het PCS om wordt het lastig opereren, maar u kunt er wel voor kiezen om niet al uw gegevens rechtstreeks c.q. automatisch aan PCS te versturen en PCS niet de koppeling van data te laten maken. Daarmee houdt u zelf controle op de processen; u dient namelijk zelf de regie in handen te nemen door de berichten te versturen op die momenten waarop dit nodig is om de logistieke keten zo efficiënt mogelijk te laten verlopen en daarmee de juiste spelers op het juiste moment te activeren.

Van uitdaging naar kans

Waarschijnlijk voelt het CVB als een extra verplichting. De introductie brengt echter veel meer dan dat. Feitelijk herstelt het CVB de in de praktijk ontstane scheefgroei in verantwoordelijkheden. Bovendien voorkomt het CVB het vaak vele uitzoekwerk dat nu door de gehele logistieke keten nodig is om mismatches te herstellen. Voor alle schakels in de logistieke keten zorgt het CVB voor een:

Vermindering van administratieve lasten; Vermindering van controles door Douane op de termijnen en de tijdige zuivering van het ATO (30, 60 en 90 dagen); Verkorting van doorlooptijden; Beperking van financiële risico's; Juiste verdeling van verantwoordelijkheden; Betere kwaliteit nadere aangiften (afgedwongen en is niet langer vrijblijvend). De omschrijving in vak 40 wordt juist gevuld.
De volgende fasen

Na fase 1, ook wel plateau 1 genoemd, worden zoals gezegd nog 3 plateaus geïmplementeerd waarbij de Douane in:

Plateau 2 de CVB vergelijkt ook met transitaangiften, binnen 6 maanden na Plateau 1; Plateau 3 de bruto gewichten nog nauwkeuriger controleert, toepassing wisselkoersen; Plateau 4: de aangevers informeert over haar bevindingen door een Goederen StatusInformatie bericht te sturen.
Het streven van de Douane is om alle Plateaus eind 2023 ingevoerd te hebben.

Bronnen

https://www.belastingdienst.nl/wps/wcm/connect/nl/douane_voor_bedrijven/content/container-vrijgave-bericht-kijk-wat-er-verandert-voor-uw-invoeraangifte

<https://www.portbase.com/container-vrijgave-bericht/>

<https://www.vorbereidophetcvb.nl/voorkom-mismatches/>

<https://www.vorbereidophetcvb.nl/wp-content/uploads/2021/03/210727-algemene-CVB-presentatie-versie-27-juli-2021-1.pdf>

https://download.belastingdienst.nl/douane/docs/invulinstructie_aggs_do1671z3pl.pdf