

alcoholvrije dranken verder worden verlaagd naar 4,95 euro/hl. De verpakkingsheffing werd eveneens verlaagd naar 9,85 euro per hl verpakt product. De vrijstelling voor drankverpakkingen die een bepaald percentage gerecycleerde grondstoffen bevatten, is opgeheven. Met deze nieuwe wet moet er op de aangifte ten verbruik een referentienummer worden aangebracht bij gebruik van herbruikbare verpakkingen. De erkenningsprocedure waarbij bedrijven een aanvraag kunnen indienen om hun verpakking te erkennen als herbruikbare verpakking, werd eveneens bekend gemaakt. Meer info: ministerieel besluit van 2 maart 2004, Belgisch Staatsblad van 5 maart 2004

nederland

Sinds 1 april is het elektronisch doorgeven van transitdocumenten (NCTS) in Nederland verplicht voor de aangevers onder het regime 'toegelaten afzender/toegelaten geadresseerde'. Omdat de aangevers tot op die dag gewacht hebben met het elektronisch doorsturen, kreeg het systeem een té grote lading te slikken en viel het uit. Zowaar tot maandagochtend. Schiphol en Rotterdam kregen af te rekenen met wachttijden en de aangevers moesten dubbel werk verrichten. Ondertussen werkt het systeem opnieuw, maar veel trager. Per 1 juli wordt een gelijkwaardige chaos verwacht, omdat dan alle aangevers verplicht moeten overschakelen.

Portmade Customs Nederland, dat begin dit jaar werd opgericht, stapt in een pilootproject dat het NCTS-volgbriefje overbodig maakt. In samenwerking met de terminaloperators, scheepsagenten, expediteurs en Nederlandse douane ontwikkelt Portmade een Edifact-bericht waardoor het MRN-nummer dat bij een NCTS-aangifte wordt verkregen, automatisch wordt toegewezen aan een container. In concreto betekent dit dat het betreffende Edifact-bericht automatisch wordt doorgegeven aan de containerterminal die dit in zijn systeem opslaat tot op het moment dat een vervoerder de container komt ophalen. Op dat moment krijgt de chauffeur het MRN-nummer en de barcode op een bestaand interne document van de terminaloperator (bv. een bezoekerapport) en zodra deze aan de gate out komt, biedt hij de barcode aan aan de douane, die dit inleest en het begeleidingsdocument afdruckt. Een dergelijke manier van werken (dat in dit geval van toepassing is in de normale procedure) heeft als voordeel dat de aangever niet meer moet rondrijden met het begeleidingsdocument en de terminaloperator de documenten niet moet bewaren. Momenteel wordt gewerkt aan de configuratie van het bericht (door Portmade) en aan het ontwikkelen van de webapplicatie (ECT) in samenwerking met Port Infolink (de Rotterdamse Seagha), zodat men in juni van start kan gaan, in een eerste fase op de ECT-hometerminaal, later op alle andere containerterminals. Belangrijk hierbij is dat deze dienst gratis wordt aangeboden door de terminaloperators.

Binnen de NCTS-normale procedure -die door de Rotterdams douane, in tegenstelling tot de Antwerpse Aangenomen Lokatie-procedure, volledig wordt ondersteund, is een douaneverzegeling in Nederland blijkbaar geen enkel probleem, zo wist men ons bij Portmade Customs te vertellen. De douaneverzegeling -waarbij de lading vanaf het verlaten van de containerterminal tot bij de bestemming onder douanetoezicht wordt geplaatst en hierdoor de aangever ontslaat van zijn verantwoordelijkheid qua tekorten tijdens de transitbeweging- wordt daar aangebracht aan de gate out, zodat dit zegelnummer ook op het begeleidingsdocument staat dat aan de vervoerder wordt overhandigd bij het verlaten van de terminal. Sterker nog: de Nederlandse douane heeft zich geëngageerd om -bij het opstarten van bovenstaand pilootproject- de verzegeling zoveel mogelijk uit te breiden tot de andere modi (lichter- en spoorvervoer).

Begin mei gaat Barge planning 2.0 van start, de elektronische uitwisseling tussen binnenvaartoperators en zeeterminals over individuele containers. Hierdoor is ruim voor de aankomst van een binnenvaartschip duidelijk of alle noodzakelijke documentatie voor het lossen en laden van de containers aanwezig en in orde is. Is dit niet het geval, dan heeft de binnenvaartoperator nog tijd om actie te ondernemen, zodat vrijwel alle containers met het geplande schip meekunnen. Met Barge planning 2.0 is het mogelijk om binnenvaartoperators hun laad- en losinformatie op containerniveau toe te voegen, die automatisch via EDI in het terminalsysteem van de operator komt. Het terminalsysteem genereert ook automatisch een terugkoppeling aan de binnenvaartoperators over de status van de voorgemelde containers.

Op initiatief van Van Uden Air zijn een aantal luchtvrachtbedrijven op Schiphol van plan om niet extra te betalen voor de exportscan. Van Uden was het eerste bedrijf van wie een zending rich