

Hierbij een punt voor de MLT-agenda met een korte toelichting:

**Landelijke uitrol PGTS voor overdrachten tussen RTO's:**

- Op Schiphol worden goederen tussen de 1e en 2e linie uitgewisseld zonder douaneaangiftes. Dat gaat sinds 2005 via het gemeenschappelijke systeem DGVS op basis van de vergunning Vrije Zone Type II. Daar die met de komst van het DWU verdwenen is, hebben we een nieuw systeem gebouwd met een nieuwe naam: *Paperless Goods Tracking system* (PGTS).
- Voor de huidige DGVS-deelnemers verandert er niet veel, zij sturen al gegevens over onderlinge goederenbewegingen en dat blijft zo.
- De belangrijkste aanvulling is de introductie van de vooraanmelding (VAM) voordat de goederenoverdracht plaatsvindt.
- Deze en andere werkafspraken zijn in het zogenaamde PGTS-protocol vastgelegd (zie bijlage).
- Via de VAM maken de betrokken ketenpartners zich vooraf kenbaar, waardoor rollen en verantwoordelijkheden direct duidelijk zijn.
- Onregelmatigheden in aantallen en zending-referenties zijn direct herkenbaar en te voorkomen en dit biedt flexibiliteit om ook andere Douaneregelingen toe te passen (bijv. import na voorafaangifte).
- Met Douane Schiphol Cargo is afgesproken dat de indiener van de VAM het startpunt is voor eventueel Douaneonderzoek in geval van een onregelmatigheid (bijvoorbeeld ontbrekende inslag) op de import. Bij export en uitgaande transit is dat de accepterende partij.
- Het nieuwe systeem gaat in januari van start, het 'oude' DGVS-systeem stopt per 1 maart 2019.
- Daarna kunnen RTO's in geheel Nederland (en eventueel ook elders in Europa) mee gaan doen.
- Vraag aan de Douane: kunnen de werkafspraken die op Schiphol gemaakt zijn, overgenomen worden voor de landelijke uitrol?

**Reactie Douane:**

Er gelden landelijke Kaders voor overbrengen tussen RTO's NL welke vervat zijn in de memo welke besproken is bij het ODB Actueel van 28 juni 2017.

*Citaat verslag:*

*2.3. /- Notitie: kaders bij overbrengen van goederen in tijdelijke opslag (bijgevoegd)*

*Deze notitie is opgesteld n.a.v. de behoefte vanuit het bedrijfsleven om de kaders van overbrengen RTO binnen de DWU helder te hebben. geeft aan dat verschillende onderwerpen spelen op Schiphol. meldt dat het memo de kaders schetst waaraan overbrengen moet voldoen. Binnen die kaders kan rekening gehouden worden met (bijvoorbeeld) specifieke haven of luchthaven gerelateerde aspecten. Een definitieve versie wordt op de Community geplaatst2.*

**Reactie ACN:**

De vraag gaat eigenlijk over de alinea's onder het kopje "Geautomatiseerde systemen, auditfiles". Daar staat dat een geautomatiseerd systeem of een auditfile voor het bedrijfsleven een uitstekend instrument kan zijn wanneer er grootschalig wordt overgebracht tussen diverse bedrijven (bijvoorbeeld tussen de containerterminals in Rotterdam of tussen de 1e en 2e linie loodsen op Schiphol).

Op Schiphol hebben we reeds jaren een degelijk systeem dat nu wordt aangepast aan de RTO-systematiek. De Douane heeft daar volledig inzicht in. Voor de deelnemende bedrijven is het van groot belang dat er heldere afspraken zijn over het douanetoezicht in geval een onregelmatigheid wordt geconstateerd. Dan dient de partij waar de zending volgens het centrale systeem als laatste gesignaleerd is, startpunt te zijn voor eventueel Douaneonderzoek. Dit om te voorkomen dat de Douane standaard start bij de RTO-houder waar de zending binnengekomen is cq waar de RTO-termijn begonnen is.

Voor een landelijke uitrol is het van belang om de hierover op Schiphol reeds gemaakte werkafspraken in het gehele land te bevestigen.