

BELEIDSADVIES

SAFEFFICIENT nut en noodzaak



november 2012

EVO
Signaalrood 60
2718 SG ZOETERMEER

Postbus 350
2700 AJ ZOETERMEER

Dennis Heijnen MSc
d.heijnen@evo.nl
079 346 72 65



Inhoud

1. <u>Aanleiding</u>	<u>03</u>
2. <u>Innovatief toezicht</u>	<u>05</u>
3. <u>Ontwikkeling van de wetgeving</u>	<u>08</u>
4. <u>SAFEFFICIENT</u>	<u>10</u>
5. <u>Conclusie</u>	<u>12</u>



1. Aanleiding

Dit jaar (2012) vieren we de inwerkingtreding van de Europese interne markt. Goederen kunnen vrij van het ene Europese land naar het andere worden vervoerd zonder invoerheffingen te betalen. Het wegvallen van de douanecontrole heeft het risico op vertraging en de transactiekosten flink verlaagd. Dit is een prestatie van formaat; driekwart van de Nederlandse export gaat immers naar landen in de Europese Unie (EU). Deze goederenstroom was in 2011 verviervoudigd ten opzichte van 1990. Zonder de interne markt zou 20% van de Nederlandse export en 12% van de import nooit tot stand zijn gekomen en zouden Nederlandse ondernemers 19% minder hebben geïnvesteerd in het buitenland. Nederland is daarbij het vijfde exporterende land ter wereld, waarvan 48% wederuitvoer¹, en het zevende importerende land. De totale export vanuit de EU naar derde landen is sinds de invoering van de interne markt verdrievoudigd. Verder zorgt een toenemende wederzijdse erkenning ervoor dat nationale technische regels minder barrières vormen voor de vrije handel van goederen. Hetzelfde geldt voor de harmonisatie van technische criteria en kwaliteitscriteria.

Niet alleen binnen de Europese grenzen werd in jaren negentig gewerkt aan vormen van handelsfacilitatie, ook op mondiale schaal werden importhellingen verlaagd en werden douanecontroles op goederen steeds minder belangrijk. Eind jaren negentig concludeerden sommigen, dat de handel niet verder gefaciliteerd zou kunnen worden en dat volledige wereldvrijhandel binnen handbereik was. Nu, ruim een decennium later, moeten we constateren dat die voorspelling niet is uitgekomen. Natuurlijk zijn er bilaterale vrijhandelsakkoorden gesloten, die de fiscale taak van de douane van minder belang maken. Veel belangrijker zijn de zogenoemde VGEM taken geworden, die door deze dienst worden uitgevoerd. VGEM staat voor Veiligheid, Gezondheid, Economie en Milieu. Taken, die zich richten op bescherming tegen ziektes en schade voor de omgeving. Ook internationale economische sancties, zoals handelsembargo's en antidumpingmaatregelen, moeten door de douane worden gehandhaafd. De meeste aandacht gaat sinds de aanslagen van 11 september in New York en opvolgende aanslagen, zoals in Londen en Madrid, echter uit naar het onderdeel Veiligheid. In een razend tempo werd de wetgeving aangepast en werden strenge eisen gesteld aan importeurs, exporteurs en logistiek dienstverleners. Uit onderzoek blijkt dat ongeveer 3% van de totale handelskosten uitgaat naar veiligheidsmaatregelen. Daarnaast wordt nog eens 6% van de kosten besteed aan het op de juiste plek krijgen van (veiligheids)informatie. De douane is overigens niet de enige dienst die zich met de VGEM taken bezighoudt; een belangrijke rol is weggelegd voor de Nederlandse Voedsel en Waren Autoriteit (NVWA), de inspectie leefomgeving en transport, etc. Het aantal controlerende diensten in de haven van Rotterdam telt op tot rond de 10. Elk van deze diensten vraagt om informatie via hun eigen format.

Van een afnemend toezicht aan de grens en eenvoudige handelsprocedures is dus allerm minst sprake. De administratieve lasten voor het bedrijfsleven namen begin jaren 2000 alleen maar toe. Nederland zou echter geen echte handelsnatie zijn als er niet zo snel mogelijk gezamenlijk actie zou worden ondernomen om te zoeken naar alternatieven en vereenvoudigingen. Bedrijven zijn permanent bezig met het herinrichten en optimaliseren van hun goederenketens.

¹ Wederuitvoer is het direct doorvoeren van niet EU goederen naar landen buiten de EU.



Ook de overheid ziet in dat de aanvullende maatregelen de economie niet teveel mogen schaden. De Authorized Economic Operator (AEO) status en Horizontaal Toezicht faciliteren het betrouwbare bedrijfsleven. Het ministerie van Economische Zaken definieerde Logistiek als een van de topsectoren en heeft tot doel om de administratieve lasten door middel van optimale informatieketens te verlichten. Bijkomend voordeel is dat de overheid haar toezichthoudende taak op die manier eenvoudiger kan uitvoeren. De wetenschap draagt bij in verschillende innovatieve projecten. Het is daarom een gezamenlijke uitdaging van het (Nederlandse) bedrijfsleven, overheid en wetenschap (ook wel de 'gouden driehoek') om het toezicht in de internationale goederenketen zo te organiseren, dat het een minimale impact heeft op de bedrijfsvoering en de economie zo min mogelijk schaadt.

In dit rapport wordt ingegaan op enkele innovatieve projecten, die het toezicht kunnen vereenvoudigen en overheid en bedrijfsleven verder kunnen helpen in het versterken van de handelspositie van Nederland en de EU. Helaas moeten we constateren dat niet alle innovaties kunnen worden doorgevoerd wegens wettelijke beperkingen. Dit onderdeel en het politiek/bestuurlijk kader krijgt zijn beslag in het opvolgende hoofdstuk. In het één na laatste hoofdstuk wordt in gegaan op het project SAFEFFICIENT. Een project met als doel het vergroten van de internationale concurrentiekracht van de logistieke sector in de regio Zuidwest-Nederland. De focus ligt daarbij op het creëren van 'green lanes', een ongehinderde, veilige goederenstroom van verlader naar verlader. De ontwikkelde kennis op dit gebied wordt via het SAFEFFICIENT project samengebracht in een 'Center of Excellence', waarin alle betrokken ketenpartijen samenwerken. Dit 'Center of Excellence' wil een eerste aanspreekpunt zijn voor het MKB in de regio. Een goed initiatief dat de vaak complexe innovaties dicht bij bedrijven brengt. Het rapport eindigt met een samenvattende conclusie.



2. Innovatief toezicht

De afgelopen jaren is door de 'gouden driehoek' nagedacht over nieuwe vormen van toezicht die minder belastend zijn voor het bedrijfsleven en het de overheid eenvoudiger maken hun taken met minder middelen uit te voeren. Belangrijke innovatieve concepten daarbij zijn:

- AEO
- Centralized Clearance
- Self-assesment
- Single Window / Coordinated Border Management
- Data-pipeline

AEO

AEO is een status die door de Douane wordt afgegeven aan bedrijven, die als 'marktdeelnemers voor de gehele Europese Unie als veilig en betrouwbaar bestempeld kunnen worden met betrekking tot zijn douaneactiviteiten'. Bedrijven moeten het AEO-certificaat aanvragen bij de douane, nadat ze zichzelf hebben beoordeeld door middel van een standaard vragenlijst. Er zijn drie soorten AEO-certificaten: AEO-fiscaal, AEO-veiligheid en AEO-gecombineerd. De douane controleert, afhankelijk van welke status wordt aangevraagd, op de genomen maatregelen (zoals camera's en bezoekersregistratie) en bekijkt de douanehistorie van het bedrijf. Om deze status aantrekkelijker te maken worden er door de EU en Nederland voordelen toegekend aan bedrijven die een AEO-status hebben verkregen. Deze voordelen richten zich met name op de afname van controles en vereenvoudigde aangifteprocedures. Het AEO-concept is cruciaal voor de implementatie van alle overige vormen van innovatief toezicht, omdat het dé manier is waarop het bedrijfsleven richting de douane kan aantonen dat ze als partij te vertrouwen zijn.

Centralized Clearance

Hoewel de EU een douane-unie is, zijn er nog steeds 27 verschillende douaneorganisaties met elk hun eigen interpretatie van wetgeving, procedures en IT-systemen. Hierdoor moeten multinationals, die in verschillende Europese landen opereren, via verschillende formats bij verschillende diensten aangifte doen. Dit betekent extra investeringen in personeel en IT en dus onnodige administratieve lasten. De doelstelling van 'centralized clearance' is, dat een bedrijf alle procedures voor elk Europees land afwikkelt met de toezichthouder (douane) in het land waarin het hoofdkantoor gevestigd is. De toezichthouder zorgt voor de afwikkeling van de procedures en de informatie-uitwisseling met de autoriteiten in de lidstaten, waarin zich de goederen bevinden.

Self-assesment

Uit de inleiding kwam naar voren dat de fiscale taak van de douane van mindere relevantie is geworden. We moeten echter niet vergeten dat dit nog steeds de hoofdtaak is van de douane. De douane maakt namelijk niet zonder reden onderdeel uit van de belastingdienst. Belangrijke taak van de douane is te controleren of alle goederen zijn aangegeven, of ze onder de juiste goederencode zijn ingedeeld en dat de invoerrechten worden betaald. Om de controlelast bij het bedrijfsleven te verminderen wordt er gesproken over 'self-assesment' faciliteiten voor deze taken, waarbij het bedrijfsleven zelf verantwoordelijk wordt voor het berekenen van de invoerheffing en de betaling daarvan aan de douane, zonder daarvoor een specifieke aangifte te doen. Deze faciliteit is alleen beschikbaar voor AEO-bedrijven. De douane controleert willekeurig enkele van deze aangiftes om fraude te voorkomen.



Single Window / Coordinated Border Management

Zoals in hoofdstuk 1 genoemd, zijn er in de haven van Rotterdam rond de tien verschillende handhavingorganisaties actief, die elk een eigen informatieset willen ontvangen om hun taak goed te kunnen verrichten. Het kan hierdoor voorkomen dat een schip, dat de haven binnenkomt, meer dan honderd verschillende documenten bij zich draagt, die hij vervolgens bij de verschillende instanties moet aanleveren. Om dit proces te vereenvoudigen is het begrip 'Single Window' geïntroduceerd. Hiermee wordt bedoeld dat het bedrijfsleven via één loket met de overheid communiceert en formaliteiten afhandelt. Daarnaast wordt onder dit begrip ook vaak het eenmalig aanleveren van informatie bedoeld. Dit betekent, dat dezelfde informatie door meerdere overheidsdiensten wordt hergebruikt. Onderdeel van dit concept is ook dat op meerdere momenten door verschillende ketenpartijen informatie wordt aangeleverd; ook wel 'dual filling' of 'multiple filling' genoemd. In Nederland heeft de overheid een onderdeel van het 'Single Window' ingeregeld via Digipoort. Hiermee is er wel één loket, maar nog geen sprake van eenmalig aanleveren. Bedrijven moeten nog steeds al hun aangiftes apart inzenden voor de verschillende inspectiediensten. Programma's als Supd@x zijn er nu wel in geslaagd om informatiestromen te combineren. Hierdoor hoeft dus maar één aangifte gedaan te worden voor zowel de douane als de NVWA. De aangeleverde informatie wordt namelijk door deze diensten hergebruikt. Vervolgens stemmen zij hun controles op elkaar af; dit is de basis van 'coordinated border management'. Het Supd@x initiatief, dat overigens volledig privaat gefinancierd is, zou landelijk navolging moeten krijgen in innovaties als het Neutraal Logistiek Innovatie Platform (NLIP). Alle nationale betrokken autoriteiten maken hergebruik van de aangeleverde informatie, stemmen de controles op elkaar af en maken gebruik van alle reeds uitgevoerde controles. Nog beter zou het zijn als het NLIP Europees uitgerold kon worden en betrokken autoriteiten in verschillende EU-lidstaten met elkaar samenwerken.

Data-pipeline

Alle bovenstaande ontwikkelingen richten zich op onderdelen van de goederenketen. Voorts gaat elk concept nog steeds uit van één losse aangifte bij een overheidsinstantie voor een bepaalde regeling. Het zou echter veel mooier zijn, indien iedere schakel in de keten de door de verlader verstrekte brongegevens verrijkt en een aangifte dus in meerdere stappen wordt gedaan. De data lopen dan eigenlijk via een 'pipeline' met de goederenstroom mee. Alle partijen in de keten kunnen deze informatie (her)gebruiken voor hun eigen doeleinden. Met 'alle partijen' wordt hier dus niet alleen overheidsinstanties bedoeld, maar ook partijen in de keten die onderling informatie kunnen delen. Ook kunnen andere betrokkenen, als verzekeraars en banken, aansluiten aan dit concept. Dit zou een enorme verlichting zijn van administratieve lasten.

Vanzelfsprekend kan niet alle informatie zomaar gedeeld worden. Voor het bedrijfsleven is bescherming van data soms cruciaal; denk hierbij onder andere aan de prijs van de goederen. Door middel van afleverprofielen kan worden vastgesteld waarheen de data gaan en hoe deze kunnen worden gebruikt door de opvolgende partijen en door de overheid. Eerder is het NLIP al als belangrijke innovatie genoemd; het 'data-pipeline' concept ligt daaraan ten grondslag.

Het NLIP is een informatieplatform waarop alle schakels in de logistiek, van bijvoorbeeld verlader via logistiek dienstverlener tot terminaloperator, onderling informatie delen om zo hun processen te stroomlijnen.



Handhavers hebben inzicht in bepaalde aspecten van deze informatiestromen, zodat ze hun toezichtstaak op efficiënte wijze kunnen vervullen. Het NLIP levert zo dus voordeel op voor zowel de overheid als het bedrijfsleven. Bij een dermate uniek en innovatief platform moeten er natuurlijk nog enkele hobbels genomen worden. Zo moet er een antwoord gegeven worden op de vraag wie er voor welke informatiestroom gaat betalen en hoe de aangeleverde data zo kunnen worden beschermd, dat deze alleen inzichtelijk is voor geautoriseerde partijen. Om de internationale goederenstroom optimaal te faciliteren en het NLIP écht een succes te maken zullen meer EU-lidstaten moeten aansluiten. Zo kan er één Europees informatieplatform ontstaan, waarop alle partijen in de logistiek via één portaal onderling informatie uitwisselen en communiceren met meerdere handhavingorganisaties.

Het NLIP maakt het logistieke proces voor het bedrijfsleven en de overheid duidelijk een stuk efficiënter en biedt het een goede uitweg voor het toenemend aantal veiligheidsmaatregelen op terrorisme, voedselveiligheid, gezondheidsrisico's, milieu, etc. Iedereen begrijpt dat deze maatregelen noodzakelijk zijn voor zowel overheid als bedrijfsleven om internationaal veilige handelsstromen te garanderen. Echter, zoals reeds naar voren is gekomen bedragen de kosten, die het bedrijfsleven maakt om te voldoen aan de veiligheidsmaatregelen, ongeveer 9% van de totale productiekosten. De kosten, die overheidsinstanties maken voor het uitoefenen van hun toezichtstaken, zijn daarin nog niet meegenomen. Met innovaties als het NLIP, gebaseerd op de 'data-pipeline', kunnen deze kosten door het eenmalig aanleveren drastisch worden verlaagd en kan het toezicht worden verbeterd. De datagegevens zijn immers eerder voor handen en van betere kwaliteit.



3. Ontwikkeling van de wetgeving

Toezicht door douane en andere handhavingorganisaties wordt al vele jaren op dezelfde wijze uitgevoerd en vindt zijn basis in de wetgeving uit de jaren negentig. Handelsstromen waren toen minder omvangrijk en het gebruik van IT bij de afhandeling van deze stromen stond nog in de kinderschoenen. Het is daarom niet vreemd dat de wetgeving uitgaat van een papieren proces. De AEO-status is wel toegevoegd in de Europese douanewet en leverde daarmee een mogelijke facilitering voor het bedrijfsleven. Overigens zou EVO graag zien dat de AEO-status ook wordt erkend door andere handhavers en wellicht zelfs in hun wetgevend kader wordt opgenomen. Zoals eerder gezegd is de AEO-status cruciaal voor het toepassen van faciliteringen en dit blijft bij overige handhavers dus achter op het moment dat ze hun vertrouwensband met het bedrijfsleven niet kunnen formaliseren. Andere aanpassingen in de douanewet hebben ook plaatsgevonden; elektronisch aangeven is nu verplicht. Toch hebben deze aanpassingen de wetgeving niet fundamenteel kunnen wijzigen, waardoor de innovatieve mogelijkheden, die IT biedt, veelal niet worden gefaciliteerd. De Europese commissie heeft dat ook geconstateerd en onder andere daarom is men in 2005 begonnen met de onderhandeling over een nieuwe douanewet; eerst de Modernized Customs Code, nu de Union Customs Code (UCC). Helaas lopen deze onderhandelingen nog niet zoals gewenst. De redenen daarvoor zijn drieërlei.

- De eerste oorzaak is vooral een politieke. Veel EU-lidstaten zijn terughoudend om meer soevereiniteit over te dragen aan Brussel. Waar een gecentraliseerd automatiseringssysteem en geharmoniseerde procedures nodig zijn voor een goed werkende douane-unie, gaan de ontwikkelingen eerder in tegengestelde richting en willen lidstaten de touwtjes zoveel mogelijk zelf in handen houden. Dit komt ook door het blijvende culturele verschil tussen lidstaten. Zuid- en Oost-Europese lidstaten willen controles op goederenstromen graag fysiek afdoen, terwijl Noord-Europese lidstaten deze controles, waar mogelijk, administratief uitvoeren op basis van een uitgebreide risicoanalyse. De laatste vorm zorgt voor minder onderbrekingen van het logistieke proces.
- De tweede oorzaak is van financiële aard en trekt onze dagelijkse aandacht in het nieuws: namelijk de wereldwijde economische crisis. Als gevolg daarvan beschikt een toenemend aantal lidstaten niet over de middelen om te investeren in de ontwikkeling en verbetering van IT-systemen.
- De derde oorzaak is het proces rondom de vaststelling van de wetgeving. De wetgeving heeft bijvoorbeeld vertraging opgelopen door de wijzigingen die moesten worden aangebracht vanwege het akkoord van Lissabon. De laatste planning gaat nu uit van een afronding van de UCC in de zomer van 2013. De implementatieverordening zou dan kunnen worden afgerond in 2015. Inclusief het bouwen en aanpassen van IT-systemen zou de wet dan volledig operationeel kunnen zijn in 2020. Er zijn ook studies van bijvoorbeeld PWC, die spreken van een 'worst case' scenario met een afgeronde implementatie in 2033.

Een analyse van de conceptteksten doet echter vrezen dat de UCC het lange wachten niet waard zal zijn. Zo is 'centralized clearance' een faciliteit waarnaar lang is uitgekeken. Goederenstroom en aangifte kunnen daarmee worden ontkoppeld. Voor grote verladers en netwerkexpediteurs zou dit betekenen dat de douanebehandeling in één Europese lidstaat zou kunnen worden ondergebracht.



Dit betekent besparingen op personeel, kantoorruimte en automatiseringskosten. De faciliteit is in de conceptwetgeving echter zo uitgekleed, dat het bedrijfsleven heeft uitgesproken dat er in deze vorm nauwelijks meer belangstelling voor bestaat. Reden hiervoor is met name het groot aantal meldingen dat nog steeds aan de autoriteiten in verschillende EU-lidstaten moet worden gedaan. Ten opzicht van de huidige grensoverschrijdende regelingen is er dan eerder sprake van een achteruitgang dan van een verbetering. En dan zwijgen we nog maar over het feit dat de omzetbelasting en accijnzen vooralsnog buiten 'centralized clearance' zullen blijven, waardoor het aantal meldingen ook op dat gebied niet afneemt.

Het doel van 'self-assessment' is dat een bedrijf de verschuldigde rechten over een bepaald tijdvak volledig zelf kan berekenen en afdragen. Het bedrijf wordt daarbij dan niet geconfronteerd met de douane. De situatie lijkt daarbij sterk op die bij de omzetbelasting. Hierbij dient te worden aangetekend dat 'self-assessment' uitsluitend van toepassing is bij de berekening van de afdracht van douanerechten. De controles aan de buitengrens, die zijn ingezet als middel om niet-fiscale regelgeving te controleren, worden door dit concept dus niet weggenomen. Vooralsnog lijkt het erop dat ten opzichte van de huidige maatregelen van de domiciliëeringsprocedure slechts een marginale winst wordt geboekt. Met name de uitwerking van de toepassingverordening zal meer helderheid moeten geven.

De ontwikkeling van 'single window / coordinated border management', wat ook erg belangrijk is voor de ontwikkeling van de 'data-pipeline', is op Europees niveau eigenlijk dood. De EU-lidstaten dienen deze handschoen nu zelf op te pakken. Dat is aan de ene kant positief, omdat hierdoor nationale ontwikkelingen, als het NLIP, hun beslag kunnen krijgen in de praktijk. Aan de andere kant bestaat het grote risico dat er straks 27 verschillende 'single windows' zijn. Ook samenwerking van verschillende overheidsdiensten aan de grens blijft dan beperkt tot binnen de landsgrenzen. De oorspronkelijke gedachte van één Europese markt komt daarmee behoorlijk in gevaar.

Het 'data-pipeline' concept is nog innovatiever en gaat verder dan alle voorgenoemde innovaties. Echter, zonder politieke wil, financiële middelen en het opnemen van de genoemde concepten in de wetgeving, komt een Europees informatie platform niet van de grond en daarmee bestaat de gerede kans dat het NLIP niet buiten onze landsgrenzen zal komen. Natuurlijk kan iedere lidstaat dan nog steeds zijn eigen 'data-pipeline' / NLIP creëren, maar het voordeel daarvan vervalt al zodra een container niet uitgaat via Rotterdam, maar via bijvoorbeeld Antwerpen.

Waar overheden en bedrijfsleven in Nederland aan de ene kant dus goed samenwerken aan innovatieve IT-concepten, hebben we aan de andere kant last van de (wetgevende) ontwikkelingen in Europa. Het gevolg is dat vele Nederlandse IT-innovaties niet breder uitgerold kunnen worden. Dat is jammer, omdat toenemende concurrentie Nederland namelijk verplicht om innovatief te zijn en kansen te grijpen. Het zal daarom een gezamenlijk inzet moeten zijn van de gouden driehoek om andere EU-lidstaten te bewegen te kiezen voor de Nederlandse oplossing en de creatie van één Europees informatie platform.



4. SAFEFFICIENT

SAFEFFICIENT richt zich op MKB'ers in Zuidwest-Nederland en heeft tot doel diverse schakels in de logistieke keten op elkaar te laten aansluiten en zodoende een 'green lane' te creëren. Uniek aan SAFEFFICIENT is het 'Center of Excellence', een kenniscentrum dat bedrijven in de regio wil adviseren en ondersteunen bij vragen en implementatie op nieuwe ontwikkelingen op het gebied van handelsfacilitatie. Volgens EVO is dit een nuttige toevoeging op de bestaande informatiepunten. Veel bedrijven geven immers aan, dat genoemde innovaties in hoofdstuk 2 met regelmaat nog 'te ver van hun bed' zijn om te implementeren en te gebruiken in hun eigen organisatie. Het gevaar ontstaat hierdoor dat de concepten in de lucht blijven hangen en niet worden ingebed in de praktijk.

Dit is voor EVO en andere koepels nadelig. Zij doen immers via hun lobbykanalen in Den Haag en Brussel hun uiterste best om deze concepten in de wetgeving op te nemen. Tevens participeert EVO met grote regelmaat in onderzoektrajecten, waarbij deze initiatieven in de praktijk worden getoetst. De resultaten zijn veelal ver boven verwachting. Ook in deze toetsingstrajecten zou SAFEFFICIENT een belangrijke rol kunnen spelen. Zoals bleek in het vorige hoofdstuk is facilitering van deze concepten in de (Europese) wetgeving nog allerm minst zeker. Het is daarom van groot belang dat het bedrijfsleven zich laat horen en met voorbeelden uit de praktijk komt om deze concepten in Europa over het voetlicht te brengen. Vanzelfsprekend nemen EVO en andere koepels deze rol op zich, maar SAFEFFICIENT zou goede input kunnen leveren voor die voorbeelden uit de praktijk. Ook ziet EVO SAFEFFICIENT als een kweekvijver voor nieuwe grote en kleine innovatieve concepten. Als partijen samenwerken ontstaan er immers vaak nieuwe initiatieven doordat ketenpartijen van elkaar leren. Het valt EVO op dat het in de keten vaak nog onvoldoende helder is welke activiteiten de opvolgende of voorafgaande schakel bezigt. Ook daar zijn dus nog vele stappen te maken.

Met behulp van SAFEFFICIENT kunnen voor wat EVO betreft dus een drietal zaken worden gerealiseerd:

1. Bedrijven maken kennis met innovatieve concepten en leren hoe (onderdelen daarvan) toe te passen in hun eigen omgeving.
2. Veel van de concepten vereisen samenwerking en informatiedeling tussen verschillende partijen in de keten. Door de focus op de regio en het MKB is het mogelijk partijen in de keten op elkaar te laten aansluiten. Hierdoor kan ook in een brede praktijk worden aangetoond dat de concepten werken. De regio Zuidwest-Nederland kan op logistiek gebied een voorbeeldrol spelen.
3. Als partijen samenwerken komen er immers vaak nieuwe initiatieven naar voren en leren ketenpartijen van elkaar, daarmee kan SAFEFFICIENT een kweekvijver zijn voor innovatieve concepten.

Zoals gezegd, vindt EVO het unieke aan SAFEFFICIENT de oprichting van het 'Center of Excellence'. Dit centrum onderscheidt zich van bestaande informatiepunten op de volgende drie gebieden.

1. Het biedt bedrijven informatie en advies specifiek gericht op de implementatie van innovatieve toezichtmogelijkheden.



2. Het centrum stimuleert kennisdeling en de ontwikkeling van nieuwe inzichten, specifiek op het gebied van toezichtmogelijkheden en de inrichting daarvan. Dit geldt zowel bedrijfsspecifiek als generiek.
3. De doelgroep MKB is vaak onderbelicht, indien het gaat om 'green lanes'. Hoewel de stromen in volume niet altijd even groot zijn, gaat het vaak wel om een groot aantal stromen. Het belang van een 'green lane' is voor iedere onderneming, onafhankelijk van de grootte, daarom even belangrijk. Het is goed dat deze bedrijven hierbij via het centrum worden betrokken.

EVO is dus positief over de uitgangspunten van SAFEFFICIENT en de oprichting van het 'Center of Excellence' en beveelt aan dit idee landelijk uit te rollen, maar met behoud van de focus op de regio en het MKB. Regionale samenwerking en kleinschaligheid leiden immers sneller tot informatiedeling en innovatiekracht. Voor een goed werkend SAFEFFICIENT is het wel van groot belang dat de douane en andere handhavingorganisaties zijn aangesloten. Op die manier kunnen trajecten concreet worden geïmplementeerd. Bij voorkeur wordt er te allen tijde samengewerkt door middel van de 'gouden driehoek' van bedrijfsleven, wetenschap en overheid.

Tot slot wil EVO hier een opmerking plaatsen over een tweetal concrete producten die zijn ontwikkeld met behulp van SAFEFFICIENT, namelijk de douanechecklist en het projectplan AEO. Het eerste product helpt bedrijven bij het inzichtelijk maken in hoeverre hun goederenstromen te maken hebben met de douane. Zeker voor een MKB'er die start met internationaal handelen is dit een nuttig product. Het AEO projectplan helpt bedrijven met het opzetten van een AEO-conform management binnen de organisatie. In Nederland zijn ruim 1.000 bedrijven AEO gecertificeerd, maar dit aantal kan zeker onder MKB'ers nog flink groeien. Een dergelijk hulpmiddel draagt bij aan een efficiënte wijze van procesverandering binnen een bedrijf. EVO ziet beide producten dus als nuttige toevoeging op de reeds bestaande hulpmiddelen voor het realiseren van veilige en efficiënte handelsstromen.

5. Conclusie

In dit advies is EVO ingegaan op enkele innovatieve projecten die de wijze van toezicht voor overheid en bedrijfsleven kunnen vereenvoudigen. Het bleek namelijk dat innovatie op dat vlak van groot belang is voor behoud van de voortrekkersrol die Nederland in de internationale handel speelt. Bij het uitwerken van de innovatieve concepten en de implementatie (van enkele onderdelen) in het MKB kan SAFEFFICIENT een belangrijke rol spelen. Het 'Center of Excellence' kan bedrijven voorlichten, kennisdeling faciliteren en nieuwe initiatieven ontplooiën. Hierdoor komen de lang bediscussieerde 'green lanes' een stuk dichterbij. Resultaten kunnen door EVO en andere lobbyorganisaties worden ingezet. Bij voorkeur wordt altijd gewerkt via de 'gouden driehoek' van bedrijfsleven, overheid en wetenschap. De nieuw ontwikkelde concrete producten zijn een nuttige toevoeging op de reeds bestaande hulpmiddelen voor het realiseren van veilige en efficiënte handelsstromen.

Bij het opstellen van dit beleidsadvies is gebruik gemaakt van:

- 'Naar een nieuwe wijze van toezicht voor internationale handel en logistiek' door Thierry Verduijn (Flow Innovation) en Wout Hofman (TNO), december 2010
- 'Safficient productinventarisatie' door Noël Egberts (Trade Facilitation), december 2010
- SDU Douanespecial 'The state of the Customs Union', door Godfried Smit (EVO), oktober 2012
- SDU Douanespecial 'Innovatieve IT-ontwikkelingen in Europa hard nodig', door Dennis Heijnen (EVO), oktober 2012
- EVO Blog '20 jaar interne Europese markt: trots... en door!', door Dennis Heijnen (EVO), november 2012