

# Nieuwsbrief The Way Forward – februari 2025

## MASP-planning.

Samen met vertegenwoordigers van de luchtvrachtbedrijven en de softwareontwikkelaars probeert The Way Forward om in overleg met de douane tot een realistische MASP-planning te komen voor 2025. Dit overleg kadert in het door de douane recent uitgesproken engagement over een beter projectmanagement voor de MASP-projecten en daaraan gekoppeld een intensere samenwerking met de private sector.

Op basis van informele gegevens uit allerlei overlegmomenten met meerdere douanediensten kunnen we een inschatting maken van de waarschijnlijke MASP-planning voor 2025. The Way Forward is blij dat de douane ingaat op onze vraag om voor de MASP uitrol in 2025 te kiezen voor een beperkt aantal prioritaire projecten in functie van de stand van hun ontwikkeling en Europese deadlines die dringende implementatie noodzakelijk maken. De capaciteit voor analyse en ontwikkeling bij de douane is immers beperkt en het is onwaarschijnlijk dat daar binnen het budgettaire kader van de nieuwe federale regering verandering in komt. Ook voor de bedrijven moet er duidelijkheid, focus en betrouwbaarheid komen rond de MASP-planning. Daar zijn we nog niet, maar de recente, constructieve overlegmomenten tussen douane en de private sector stemmen alvast hoopvol.

Onderstaand is nog niet als een officiële planning te beschouwen, maar kan in afwachting van de publicatie daarvan een goede indicatie geven van waar logistieke bedrijven zich op moeten voorbereiden.

## *IMDS – het nieuwe systeem voor invoeraangiften*

De nu gepubliceerde deadline voor de implementatie van IDMS op 3 maart 2025 zal komen te vervallen. Deze deadline is gekoppeld aan een uiterste datum waarop de Belgische douane bepaalde communicatie moet voorzien naar het Europese CSW-CERTEX-systeem. Dat kan praktisch alleen vanuit IDMS en omdat een volledige implementatie van IDMS tegen 3 maart niet haalbaar is, zal deze deadline worden verschoven. De douane is daarover in gesprek met de Europese overheid.

De meest waarschijnlijke planning voor IDMS is een geleidelijke roll-out tot midden juni 2025, waarbij de aangevers gevraagd wordt over te schakelen naarmate extra aangiftetypes beschikbaar komen in IDMS. Voor sommige aangevers zal het mogelijk zijn om deels in PLDA en deels in IDMS te werken. Zij kunnen vanaf nu geleidelijk opstarten. Aangevers voor wie een dergelijke hybride setup niet haalbaar is zullen moeten wachten tot alle voor hen relevante aangiftetypes beschikbaar zijn in het nieuwe systeem voor ze kunnen overstappen op IDMS. Op dit moment zijn al meerdere tientallen aangevers minstens gedeeltelijk actief in IDMS.

De indicatieve IDMS-planning is als volgt:

- IDMS-basisflows: opstart voor juni 2025. Veruit de meeste aangevers zullen in deze periode moeten opstarten. Deze basisflows omvatten onder andere de aangiftetype H1 en H2 (voor het private douaneentrepot).
- IDMS H2 voor publieke entrepots, waarbij ook het Goods Accounting (GA) systeem een rol zal spelen zouden volgen in het najaar wanneer de basisfunctionaliteit van PN/TS en GA gestabiliseerd zouden moeten zijn. Gelijktijdig starten ook uitzonderlijke flows in IDMS op (bv. postzendingen).
- De uitrol van CCI staat gepland voor het tweede kwartaal van 2025.

Gedurende deze roll-out zal de impact op CPU worden opgevolgd naar analogie met de werkwijze voor NCTS P5 eerder dit jaar. De CPU User groep, in aanwezigheid van de douane, overlegt in de komende periode elke week digitaal om de situatie te bespreken en in te grijpen indien dat nodig zou blijken.

### ***PN/TS en het Inbound Release Platform***

De douane streeft naar een geleidelijke invoering van PN/TS in de maritieme sector vanaf april 2025. In praktijk zal die opstart zeker tot het einde van de zomer duren voor container, ferry, RORO en breakbulk.

Voor de bulksector wordt de opstart van PN/TS uitgesteld. Er loopt binnen de douane immers nog een onderzoek naar het aangifteproces in IDMS voor bulkgoederen (accijnsgoederen). Dat onderzoek kan mogelijk het voorziene aangifteproces veranderen en daardoor ook invloed hebben op het PN/TS proces, waardoor ook die implementatie veiligheidshalve wordt uitgesteld.

De koerierbedrijven op de luchthavens zouden in diezelfde periode opstarten. De bedrijven actief in "General Cargo"-luchtvracht volgen later.

Dat betekent dat ook de opstart van het Inbound Release Platform vanaf april wordt voorbereid. Het IRP-team neemt contact op met alle ingeschreven bedrijven om afspraken te maken over het onboardingproces en de planning. Die roll-out zou zoals ook eerder voorzien in twee waves gebeuren, waarbij we telkens voorzichtig starten met een pilootfase.

Wave 1 – vanaf begin april: alle bedrijven, behalve de bulksector en de containerbedrijven met CPU-verplichting. Voor bedrijven die slechts voor een deel van hun activiteiten CPU-plichtig zijn worden afspraken gemaakt over een planning in een van de waves, of in beide.

Wave 2 – vanaf begin mei: alle containerbedrijven met CPU-verplichting. Vanaf dan kunnen ook de bedrijven uit wave 1 beschikken over vrijgaveberichten (Customs Status Release – CSR).

Ondertussen vragen we van de douane zo snel mogelijk duidelijkheid over de planning. Het is immers niet de eerste keer dat de havenbedrijven zich voorbereiden op een opstart van PN/TS. We zien momenteel drie risico's die de opstart alsnog in gevaar zouden kunnen brengen:

- Aanpassingen in het PN/TS systeem.  
Er dienen in PN/TS nog enkele aanpassingen te gebeuren om de opstart mogelijk te maken. Dat is vooral het geval voor wave 2. De douane heeft deze aanpassingen ingepland in hun ontwikkelings- en testplanning. Behoudens grote tegenslagen lijkt dit een haalbare kaart.
- Afschrijving van TSDs in PN/TS en Goods Accounting.  
Het is momenteel onduidelijk of een ingestuurde TSD in alle scenario's correct kan worden afgeschreven met een aangifte uit een van de verschillende aangiftesystemen: PLDA, IDMS, NCTS P5 en manuele afschrijving. Het correct werken van die afschrijving is een absolute voorwaarde voor een opstart van PN/TS. Het IRP-team bereidt samen met de aanbieders van aangiftesystemen en de douane een uitgebreide testdag voor op 10 maart. Het resultaat van die testdag zal bepalen of een opstart vanaf april haalbaar is.
- Instructies en opleiding van het operationele personeel bij de douane.  
Om PN/TS te kunnen opstarten moeten ook de douanemensen in de verschillende kantoren de nodige instructies en opleiding hebben ontvangen. Dit is uiteraard een intern proces bij de douane, maar de signalen op dat vlak zijn niet geheel geruststellend. We dringen er bij de douane op aan om hiervoor de nodige acties te nemen, opdat dit de roll-out niet zou vertragen.

### ***AES – het systeem voor uitvoeraangiften en uitgangsbevestigingen.***

Voor wat betreft de reguliere uitvoeraangiften heeft AES ondertussen volledig PLDA vervangen.

Dat is echter nog niet het geval voor de summiere aangifte bij uitvoer (EXS). De ontwikkeling van EXS in het AES-systeem wordt voorzien in het tweede kwartaal van dit jaar. Over een roll-out planning hebben we nog geen informatie ontvangen. Die lijkt voor de douane geen hoge prioriteit te hebben.

De uitrol van CCE staat gepland voor het tweede kwartaal van 2025.

### ***NCTS P5 – het systeem voor transitaangiften.***

NCTS P5 is sinds 21 januari 2025 ingevoerd. The Way Forward coördineerde in de opstartperiode tal van afstemmingsmomenten met de CPu User Groep om de roll-out in de maritieme sector op te volgen. Een groep van technische en operationele douanemensen nam actief deel aan die overlegmomenten. In de eerste weken werd twee keer per dag afgestemd, later werd het tempo verlaagd naar dagelijks overleg en nu wekelijks. Tijdens deze afstemmingsmomenten werd de impact van de NCTS P5 implementatie op de havenbedrijven besproken. Daarbij werd de scope van de CPu User Groep bewust opgerekt en was er ook ruimte voor overleg over douaneprocessen, die niet rechtstreeks met CPu verband houden. Deze aanpak werd door de deelnemers erg gewaardeerd en resulteerde ook in concrete afspraken over procedures, aanpassingen aan de systemen, rapporten, enz. Deze aanpassingen werden ondertussen ontwikkeld en geïmplementeerd. Een belangrijk aandachtspunt blijft een lijst met concrete functionele en technische vragen die door Forward Belgium werd opgesteld en waarop door de douane nog steeds geen antwoord kon worden gegeven. Hierdoor blijven aangevers in het ongewisse over de te volgen werkwijze en lopen ze het risico om ter goeder trouw een foutieve aangifte op te stellen. De CPu User Groep blijft er bij de douane op aandringen om zo snel mogelijk met verduidelijking te komen.

Een volgende stap in het NCTS P5 proces is de overstap van de meeste terminals naar de vereenvoudigde procedure bij aankomst. Het gaat om de voorlopige oplossing op basis van de zg. PLDA-based-TSD die sinds 21 januari in voege is. Die procedure wordt door tal van bedrijven in haven en hinterland gebruikt. De toepassing in de context van een haventerminal is echter complex. De haventerminals hebben geen keuze. De douane zal het huidige proces met daglijsten immers niet langer ondersteunen.

The Way Forward organiseerde samen met NxtPort en Port of Antwerp Bruges reeds vier workshops waarin met een brede groep bedrijven verschillende scenario's werden besproken. Daarbij werd door de bedrijven een voorkeurscenario gekozen voor wat betreft bijkomende ontwikkeling in het IRP om dit proces te faciliteren. Dat scenario wordt nu verder geanalyseerd en gebudgetteerd, waarna een finale keuze kan worden gemaakt. De douane dringt aan op een snelle roll-out van dit NCTS-aankomstproces. Het najaar van 2025 lijkt echter de eerste mogelijkheid voor deze roll-out, gelet op de analyse en ontwikkeling die in het IRP en bij verschillende bedrijven nog dient te gebeuren. Ook de PN/TS en IRP roll-out zullen in het tweede kwartaal veel capaciteit vragen van diezelfde teams en bedrijven. En gezamenlijke uitrol van beide projecten lijkt allerminst haalbaar.

Op termijn (2026) zal het aankomstproces NCTS voor uitgaande goederen worden opgevolgd door het nieuwe uitgangproces in AES. Daarvoor worden eerste stappen gezet rond de ontwikkeling van de basisversie van het ORP, zoals beschreven in de TWF-Roadmap.

### ***Andere MASP-douanesystemen.***

Andere MASP-douanesystemen zullen zeer waarschijnlijk niet meer in 2025 worden uitgerold en komen in een 'back log'-lijst terecht voor implementatie vanaf 2026. Het gaat ondermeer over:

- Transit-based-TSD bij aankomst van NCTS P5. Dit proces dat gebaseerd is op PN/TS en Goods Accounting zal de voorlopige oplossing met de zg. PLDA-based-TSD vervangen. The Way Forward heeft er bij de douane sterk op

aangedrongen om dit proces niet te implementeren voor de basisfunctionaliteit van PN/TS en Goods Accounting wordt uitgerold en gestabiliseerd.

- Globalisatie en EIR.  
Tot dit proces wordt omgezet naar AES zullen bedrijven EIR-berichten in PLDA kunnen blijven gebruiken voor het afschrijven van maritieme vrachtlijsten.

- AES-uitgang.  
Het huidige uitgangsproces in PLDA blijft voorlopig van kracht. Terminals en scheepsagenten moeten zich op korte termijn niet verwachten aan aanpassingen aan de "Arrival at Exit" en "Export Manifest"-berichten. Ondertussen bereidt The Way Forward samen met NxtPort en Port of Antwerp Bruges de ontwikkeling van het Outbound Release Platform en aanpassingen aan de e-balie voor om het nieuwe proces te faciliteren. Daarbij zullen op korte termijn ook de havenbedrijven actief worden betrokken. De specificaties vanwege de douane zijn voorlopig nog onduidelijk en voor de douane is dit niet langer een prioritair project. Er is dus tijd voor ruim en grondig overleg in de sector over een visie rond digitalisering van het uitgaand proces op korte en middellange termijn. Daarvoor werden recent eerste stappen gezet.