

Vergaderjaar 2001–2002

28 000 IXB

Vaststelling van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het Ministerie van Financiën (IXB) voor het jaar 2002

Nr. 32

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN FINANCIËN

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 7 juni 2002

Tijdens het Algemeen Overleg van 24 januari 2002 (28 000 IXB, nr. 19) heeft het voormalig lid van de Tweede Kamer de heer Kuijper vragen gesteld over de werkzaamheden van de douane in de Rotterdamse haven. Ik heb toen aangegeven hierop schriftelijk te zullen rapporteren.

De vragen van de heer Kuijper hebben als centraal thema de concurrentiepositie van de Rotterdamse haven en de invloed van de douane daarop. De afgelopen maanden hebben mij meer geluiden bereikt dat de activiteiten van de douane onbedoeld zouden leiden tot ladingverlies voor de Rotterdamse haven. Zo wordt in het rapport «van EDC naar LDC» van Nederland distributieland van september 2001 de douane als verbeterpunt aangemerkt. In het rapport «De Rotterdamse Douane, ver- of aanjager van ladingstromen» van het Gemeentelijk Havenbedrijf Rotterdam van november 2001 worden eveneens kritische noten bij de werkwijze van de douane gezet, en tevens bij die van de Rijkskeuringsdienst voor Vee en Vlees. De kritiek in beide rapporten richt zich – voor wat de douane betreft – voornamelijk op de werkwijze van de Rotterdamse douane ten opzichte van de douane in andere lidstaten. Die werkwijze zou er mede de oorzaak van zijn dat goederenstromen worden verlegd naar havens waar minder stringent wordt gecontroleerd.

De Rotterdamse haven is van groot belang voor Nederland. De douane is zich daarvan terdege bewust. Er is daarom regelmatig overleg met koepelorganisaties. Doel daarvan is te komen tot oplossingen voor gesignaleerde knelpunten en problemen. Ook worden logistieke processen zoveel mogelijk op elkaar afgestemd. Verder worden er nu tussen de douane, andere overheidsdiensten en het bedrijfsleven constructieve besprekingen gevoerd om te komen tot een samenwerkingsverband naar analogie van het ATAN-platform op Schiphol. In zo'n samenwerkingsverband kan worden bereikt dat de activiteiten van de diverse overheidsdiensten die zich richten op het bedrijfsleven, beter onderling worden afgestemd. De eventuele verstoring van logistieke processen en de administratieve lastendruk kan hiermee, naar ik hoop, nog verder worden teruggebracht.

Toch zullen in het belang van de Nederlandse samenleving, dus ook in het belang van de Rotterdamse haven, regelmatig controles moeten plaatsvinden. Daarbij gaat het zowel om controles op fiscaal terrein (rechten bij invoer) als op controles op niet fiscaal terrein. Met betrekking tot die laatste categorie controles heeft de heer Kuijper nadrukkelijk gevraagd of zij ook nodig zijn als de goederen niet voor Nederland zijn bestemd. Deze vraag moet met ja worden beantwoord. Van een groot aantal goederen is het namelijk niet wenselijk dat zij ongecontroleerd Nederland of de Europese Unie binnenkomen. Soms gaat het om goederen die in het geheel niet kunnen worden toegelaten, zoals drugs, soms gaat het om goederen die alleen onder bepaalde voorwaarden kunnen worden toegelaten. Die voorwaarden hebben soms betrekking op de kwaliteit van de goederen, bijvoorbeeld ter voorkoming van besmettelijke ziekten (MKZ, BSE). Ook kunnen de voorwaarden zijn gesteld om te voorkomen dat goederen in bepaalde illegale circuits terecht komen, bijvoorbeeld wapens en munitie. In weer andere gevallen zijn de voorwaarden gericht op formaliteiten die moeten zijn vervuld in het land van herkomst, bijvoorbeeld om de illegale export van bedreigde plant- en diersoorten te voorkomen. In al dit soort situaties zal de controle aan de buitengrens van de EU moeten plaatsvinden, ook als de definitieve invoer geschiedt in een andere lidstaat van de EU. Immers, als de goederen na het passeren van de buitengrens aan het douanetoezicht zouden worden onttrokken, is het misschien nog mogelijk de verschuldigde rechten bij invoer te heffen en strafrechtelijk op te treden, maar daarmee kan niet worden teruggedraaid dat de goederen de EU ongecontroleerd zijn binnengekomen.

De douane zal dus steeds in overleg blijven met het bedrijfsleven om zoveel mogelijk aan de wensen vanuit die zijde te kunnen voldoen. Dat is echter niet voldoende. Ook de internationale dimensie mag niet uit het oog worden verloren. Immers, een sterk afwijkende controlemethodiek door andere douanediens ten zou eveneens kunnen leiden tot concurrentievervals ting. Er zijn daarom veel contacten met andere landen om op de hoogte te blijven van de controle-inspanningen. Het punt van het risico van concurrentievervals ting is ook onderkend door de Europese Commissie, die mede daarvoor het programma Douane 2002 heeft ingesteld. Belangrijkste doelstelling van dit programma is de douanediens ten van de vijftien lidstaten te laten werken als waren zij één douanediens t. Een van de activiteiten van Douane 2002 is onderdelen van douanediens ten die onder vergelijkbare omstandigheden opereren, met elkaar in contact brengen en aldus een level playing field bewerkstelligen. Het RALFH¹-project is hiervan een voorbeeld. In dit samenwerkingsverband wordt op operationeel niveau getracht werkwijzen, waaronder het gebruik van de containerscanners, zoveel mogelijk op elkaar af te stemmen. De Rotterdamse douane neemt hier actief aan deel. Een andere speerpunt van Douane 2002 is het zoveel mogelijk gelijkschakelen van de controle-inspanningen van de diverse douanediens ten. Daarmee wordt niet beoogd dat alle douanediens ten op precies dezelfde manier gaan controleren, maar wel dat de controles op een vergelijkbaar niveau liggen.

De Staatssecretaris van Financiën,
W. J. Bos

¹ RALFH staat voor Rotterdam, Antwerpen, Le Havre, Felixstowe en Hamburg.