

WMS overschrijdt Europese grenzen

Dankzij Europese regelgeving uit Brussel zorgt het invoeren van goederen nog nauwelijks voor verstoring van de logistiek. Bedrijven kunnen vandaag de dag hun goederen opslaan in een douane-entrepot - een stukje buitenland in het magazijn - en eens per maand elektronisch een aangifte versturen. Als ze hiervoor echter vergunning van de douane willen hebben, moet het WMS wel aan een flink aantal eisen voldoen.

36

Marcel te Lindert

'Leuker kunnen we 't niet maken. Wel makkelijker.' Als er één onderdeel van de Belastingdienst is waarop de slogan van toepassing is, dan is het wel de douane. Vroeger moesten bedrijven met elke zending uit het buitenland langs het douanekantoor om de goederen aan te geven. Met een beetje pech was een vrachtauto dan al gauw twee uur kwijt aan de grens. Tegenwoordig kent de Europese Unie een uitgebreide regelgeving en een vergunningstelsel die het invoeren van goederen een stuk eenvoudiger en minder tijdrovend maakt. Een voorbeeld is de mogelijkheid om goederen tijdelijk op te slaan in een 'douane-entrepot', vaak een onderdeel van een bestaand magazijn of distributiecentrum. De goederen worden in dat geval pas aangegeven als ze het douane-entrepot weer verlaten, bijvoorbeeld als ze worden verhandeld of verder vervoerd. In feite wordt zo'n entrepot dus beschouwd als een stukje buitenland.

EENS PER MAAND

Een bedrijf dat volop gebruik maakt van de diensten van de douane is Geodis Vitesse. Deze logistiek dienstverlener runt in Venlo een distributiecentrum voor printerfabrikant Lexmark. De printers komen uit het Verre Oosten, en dus moet Lexmark invoerrechten over de

apparaten betalen. De aangifte wordt verzorgd door Geodis Vitesse, dat hiervoor gebruik maakt van een geautomatiseerd aangiftesysteem. Dat is volgens Jean Titulaer, hoofd van de afdeling Customs, een absolute noodzaak. "Per dag gaan er zo'n 40 tot 50 vrachtauto's vol goederen de deur uit. Uitgesplitst zijn dat 120.000 tot 150.000 orderregels per maand waarbij sprake is van aangifte bij de douane. Als we die allemaal handmatig zouden moeten verwerken, zou er geen vrachtauto meer vertrekken."

Na binnenkomst gaan de printers van Lexmark direct het douane-entrepot in. Pas als een order wordt ontvangen, worden de betreffende printers geassembleerd en verlaten ze het entrepot. Normaal gesproken is dat het ook het moment om aangifte te doen. De logistiek dienstverlener heeft echter vergunning om alle aangiften op te sparen en ze eens per maand tegelijkertijd elektronisch aan te geven. Daarvoor wordt gebruik gemaakt van Marc-Customs 4.1. Binnen een jaar stapt het bedrijf over op versie 5.0 dat afgelopen najaar door WMS-leverancier Marc is geïntroduceerd. Eén van de vernieuwingen in Marc-Customs 5.0 is dat er een directe koppeling bestaat met de goederenadministratie in het eigenlijke WMS. "Als de douane komt controleren en bepaalde goederen wil zien, dan geeft het douanesysteem direct aan waar de goederen liggen", vertelt Titulaer, die er aan toevoegt dat de douane zelden komt kijken.

VRIJHEID VAN HANDELEN

In totaal zijn er in Nederland vier verschillende typen douane-entrepots. Bij een entrepot van het type B gaat het om een publiek entrepot, waarin in principe iedereen zijn goederen mag opslaan, zij het achter slot en grendel. Als iemand zijn goederen weer uit dit entrepot wil halen, moet eerst de douane langskomen met de sleutel. Entrepots van het type C zijn particuliere entrepots. In dit geval is in de regel inslag of uitslag van goederen mogelijk zonder dat de douane fysiek aanwezig is. In een entrepot type C met de toevoeging 'met hoogste niveau van admini-

warehouse
logistics

Een project van Fraunhofer-IML,
IPL Consultants,
Fördern und Heben
en Transport+Opslag
www.warehouse-logistics.com



stratie' is het niet langer nodig om na elke uitslagbeweging een aangifte te versturen, maar kunnen de aangiftes opgespaard en eens per maand verstuurd worden. Datzelfde geldt ook voor een entrepot type D, met dit verschil dat de heffingsgrondslagen worden toegepast die gelden op het moment van inslag in plaats van het moment van uitslag. Een entrepot type E tot slot heeft als extra voordeel dat het niet locatiegebonden is. Een bedrijf dat vergunning heeft voor een entrepot type E, mag zijn goederen dus in principe overal opslaan binnen Nederland, en in het geval van een internationale vergunning binnen de Europese Unie. Wie het lijstje entrepots van type B tot en met E bekijkt, ziet dat de douane steeds minder mogelijkheden krijgt om de invoer van goederen fysiek te controleren. Bedrijven krijgen

met andere woorden steeds meer vrijheid van handelen. Die krijgen ze echter niet voor niets. De douane stelt namelijk dusdanige eisen aan de financiële administratie en goederenadministratie dat ze op elk moment exact kan zien of aan de voorwaarden voor opslag onder douaneverband wordt voldaan. Zo moet vanaf het moment van binnenkomst in het entrepot de complete goederenstroom op de voet gevolgd kunnen worden. Het spreekt voor zich dat in geval van een entrepot type E, waarbij douane-goederen overal in Nederland of de Europese Unie mogen liggen, de goederenadministratie van een hoger niveau dient te zijn dan bij een locatiegebonden entrepot zoals het type C. Er wordt dus het nodige gevergd van WMS-pakketten.

GOUDEN REGEL

Leo Alewijnse en Wil Peters zijn twee medewerkers van de Belastingdienst/Douane die controleren of de goederenadministratie van bedrijven van voldoende niveau is om een vergunning voor een bepaalde douane-entrepot af te geven. In de praktijk mankeert er nog wel eens wat aan de WMS-pakketten. "Een gouden regel is dat bedrijven per artikel en per land van oorsprong moeten weten waar de goederen blijven. Als één artikelsoort in twee verschillende landen wordt gemaakt, dan is dat voor het bedrijf hetzelfde artikel, maar voor de douane niet. Vaak is het niet mogelijk dat te registreren in WMS-pakketten", aldus Peters. Vooral als er nog allerlei bewerkingen in het entrepot plaatsvinden, zoals het ompakken

van grote dozen naar kleine dozen of het samenvoegen van artikelen, kan het volgen van goederenstromen een complexe aangelegenheid worden. Maar ook op meer basaal niveau gaat er nog wel eens wat mis. "Soms is het mogelijk om douanegegevens uit de database te verwijderen terwijl de betreffende goederen nog in het entrepot liggen. Dat soort basisfouten komen we regelmatig tegen. Bij veel softwarebouwers heerst een gebrek aan inzicht in het douane-proces", zegt Alewijnse.

Zowel Alewijnse als Peters geeft toe dat de ambtenaren in Brussel het de WMS-leveranciers knap lastig maken. "De wetgeving uit Brussel beslaat twintig kantjes, de lijst met uitzonderingen twintigduizend stuks. Het is voor een softwarebouwer nagenoeg onmogelijk om alle wettelijke wijzigingen bij te houden. Dan heb je het budget van de Nasa nodig", meent Alewijnse. In veel gevallen blijft daarom maatwerk de enige oplossing. "Misschien dat 80 of zelfs 90 procent in een standaardpakket kan worden afgedekt. Maar die resterende 10 procent is vaak wel het meest complex", stelt Peters.

Om een scheiding te kunnen aanbrenge in de WMS-markt, kunnen bedrijven die verwickeld zijn in een selectietraject gebruik te maken van een uitgebreide checklist van de douane. Alewijnse: "Alles wat niet in een WMS-pakket zit en waarvoor maatwerk nodig is, moet je immers bijbetalen." ■

Douane centraal op WMS-dag

Opslag van goederen onder douaneverband is één van de thema's die centraal staan op de zevende Elsevier WMS-dag, die plaats vindt op donderdag 28 maart in congrescentrum De Reehorst in Ede. Leo Alewijnse en Wil Peters van de douane gaan tijdens een workshop dieper in op de eisen die ze stellen aan magazijnen en warehouse management systemen. Het complete programma van de WMS-dag is te vinden op www.wmsdag.nl.