

# Hoe ver drijft het Verenigd Koninkrijk weg van de EU?

## De impact van een harde Brexit op douane- en accijnsvlak

Fiscale Actualiteit nr. 2019/05

Zoals het er nu naar uitziet, verlaat het Verenigd Koninkrijk op 30 maart 2019 om 0.00 uur [29 maart 2019 om 23 uur in het Verenigd Koninkrijk.] de Europese Unie [Artikel 50 Verdrag betreffende de Europese Unie (VEU)]. Het Britse parlement heeft op 15 januari 2019 het terugtrekkingsakkoord [Draft agreement on the withdrawal of the UK from the EU as agreed at negotiators' level on 14 November 2018, including text of Article 132 ([https://www.consilium.europa.eu/media/37095/draft\\_withdrawal\\_agreement\\_incl\\_art132.pdf](https://www.consilium.europa.eu/media/37095/draft_withdrawal_agreement_incl_art132.pdf))] verworpen dat het VK op 14 november 2018 met de EU had bereikt. Op 29 januari 2019 heeft het Britse parlement de Britse regering opgedragen om met de EU te heronderhandelen over de huidige oplossing om een harde grens tussen Ierland en Noord-Ierland te voorkomen (de zgn. backstop). Het risico dat het VK de EU op 30 maart 2019 verlaat zonder terugtrekkingsakkoord door middel van een 'harde Brexit', is door die recente gebeurtenissen sterk toegenomen. Daarbij komt nog dat het Britse parlement op 29 januari 2019 ook het voorstel heeft verworpen om aan de EU te vragen de Brexit-deadline uit te stellen, en dat de EU niet geneigd is tot heronderhandeling van het terugtrekkingsakkoord. Een harde Brexit maakt vanaf 30 maart 2019 een einde aan het vrije verkeer van goederen tussen het VK en de EU, en heeft verstrekende gevolgen op douane- en accijnsvlak. Het zal heel wat aanpassing en voorbereiding vergen van al wie handel drijft met het VK.

De EU vormt een interne markt, d.w.z. een ruimte zonder binnengrenzen, die wordt gekenmerkt door het vrije verkeer van goederen, personen, diensten en kapitaal (art. 26 VWEU). Aan de basis van het vrije verkeer van goederen binnen de EU ligt de douane-unie (art. 28 e.v. VWEU).

In de praktijk betekent de douane-unie dat goederen die van oorsprong zijn uit de EU of in het vrije verkeer zijn gebracht [Als zich bevindend in het vrije verkeer van een lidstaat worden beschouwd: de producten uit derde landen waarvoor in die lidstaat de invoerformaliteiten zijn verricht en de verschuldigde douanerechten en heffingen van gelijke werking zijn voldaan en waarvoor geen gehele of gedeeltelijke teruggave van die rechten en heffingen is verleend (art. 29 VWEU).] in de EU, tussen de lidstaten onderling vrij kunnen circuleren, zonder dat douaneformaliteiten moeten worden vervuld of (grens)controles worden verricht.

Bovendien passen alle lidstaten eenzelfde gemeenschappelijk douanetarief toe in hun handelsverkeer met derde landen. De EU heeft de voorbije decennia wel tal van vrijhandelsakkoorden gesloten. Daarbij is telkens een preferentiële tariefbehandeling overeengekomen voor goederen die van oorsprong zijn uit de landen die tot de vrijhandelszone behoren. De preferentiële tariefbehandeling werkt tussen de EU en het partnerland in twee richtingen.

Een harde Brexit betekent dat het VK vanaf 30 maart 2019 een derde land wordt ten opzichte van de EU. Het vrije verkeer van goederen tussen het VK en de EU zal dan plaats ruimen voor verplichtingen inzake douane zowel in de EU als in het VK. Hierna bespreken we de voornaamste wijzigingen en halen we alvast enkele maatregelen aan die marktdeelnemers vandaag kunnen (en zouden moeten) treffen om de impact van een harde Brexit op douane- en accijnsvlak te temperen.

## Douaneformaliteiten

Bij een harde Brexit is het VK vanaf 30 maart 2019 een derde land, d.w.z. een land buiten het douanegebied van de EU [Art. 1, lid 11 Gedelegeerde Verordening (EU) nr. 2446/2015 van de Commissie van 28 juli 2015 tot aanvulling van Verordening (EU) nr. 952/2013 van het Europees Parlement en de Raad met nadere regels betreffende een aantal bepalingen van het douanewetboek van de Unie.]. De status van het VK als derde land is dan vergelijkbaar met de actuele status van bijvoorbeeld Venezuela.

Goederen die vanuit het VK de EU binnenkomen, zullen in de regel de douanestatus hebben van niet-Uniegoederen [Art. 5, lid 24 van de Verordening 952/2013 van het Europees Parlement en van de Raad van 9 oktober 2013 tot vaststelling van het Douanewetboek van de Unie.]. Niet-Uniegoederen kunnen slechts op een regelmatige wijze worden binnengebracht in het douanegebied van de EU mits een aantal douaneformaliteiten worden vervuld (art. 127-152 Douanewetboek van de Unie (DWU)).

Zo zal nog vooraleer goederen vanuit het VK effectief worden binnengebracht in het douanegebied van de EU, een summier aangifte bij binnenbrengen moeten worden ingediend (art. 127-132 DWU) [Summiere aangifte bij binnenbrengen: de handeling waarbij een persoon de douaneautoriteiten in de voorgeschreven vorm en op de voorgeschreven wijze, en binnen een specifieke termijn, mededeelt dat goederen het douanegebied van de Unie zullen binnenkomen (art. 5 lid 9 DWU).]. Van zodra de goederen daadwerkelijk in het douanegebied van de EU worden binnengebracht, zullen zij onmiddellijk moeten worden aangebracht bij de douane (art. 139 DWU) [Aanbrengen bij de douane: mededeling aan de douaneautoriteiten dat de goederen bij het douanekantoor of op enige andere, door de douaneautoriteiten aangewezen of goedgekeurde plaats zijn aangekomen en beschikbaar zijn voor douanecontrole (art. 5 lid 33 DWU).]. In de regel worden de bij de douane aangebrachte goederen gedekt door een aangifte tot tijdelijke opslag. Goederen in tijdelijke opslag moeten op hun beurt binnen 90 dagen onder een douaneregeling geplaatst worden (art. 5 lid 16 DWU) (in het vrije verkeer brengen, bijzondere regelingen [Douanevervoer, opslag, specifieke bestemming en veredeling (art. 210 DWU).] of uitvoer) of wederuitgevoerd uit het douanegebied van de EU.

Ook wanneer goederen het douanegebied van de EU verlaten met als bestemming het VK, zullen de marktdeelnemers niet kunnen ontsnappen aan de verplichting om douaneformaliteiten te vervullen in de EU (art. 263-277 DWU). In dat geval kan er sprake zijn van een summier aangifte bij uitgaan [Summiere aangifte bij uitgaan: de handeling waarbij een persoon in de voorgeschreven vorm en op de voorgeschreven wijze, en binnen een specifieke termijn, mededeelt dat de goederen het douanegebied van de Unie zullen verlaten (art. 5 lid 10 DWU).], een uitvoeraangifte wanneer Uniegoederen (zie art. 5 lid 23 DWU) het douanegebied van de EU verlaten (art. 269 DWU), of een aangifte tot wederuitvoer wanneer niet-Uniegoederen het douanegebied van de EU verlaten (art. 270 en 263 DWU).

Voorts moet worden benadrukt dat bij het binnenbrengen van goederen in het VK vanuit de EU en bij het vertrek van goederen vanuit het VK met als bestemming de EU, in het VK wellicht gelijkaardige douaneformaliteiten toepasselijk zullen zijn. De precieze regels zullen worden bepaald door de Britse douanewetgeving. In eerste instantie zal het VK een douanewetgeving invoeren naar het model van het DWU [Taxation (Cross-border Trade) Act 2018 (<http://www.legislation.gov.uk/ukpga/2018/22/contents/enacted>)]. Maar op termijn kan de Britse douanewetgeving daarvan afwijken.

Het vervullen van die douaneformaliteiten vereist een gespecialiseerde kennis onder meer over het tijdstip waarop en de plaats waar de verschillende aangiften moeten worden ingediend maar ook

over de precieze gegevens die aan de douaneautoriteiten moeten worden verstrekt. Bovendien is in België een verbinding met PLDA (Paperless Douane en Accijnzen) vereist voor de elektronische verwerking van de verschillende aangiften.

Met name de marktdeelnemers die vandaag uitsluitend handeldrijven binnen het douanegebied van de EU en niet of nauwelijks in aanraking komen met die formaliteiten, zullen zich aan die nieuwe context moeten aanpassen.

Uiteraard zijn zij niet verplicht om al die formaliteiten eigenhandig te vervullen. Men mag zich daartoe bij de douane laten vertegenwoordigen door een douanevertegenwoordiger (art. 18-21 DWU).

Merk ten slotte op dat naast de vervulling van die douaneformaliteiten in strikte zin ook rekening moet worden gehouden met de beperkings- en verbodsmaatregelen inzake gezondheid, veiligheid, economie en milieu.

### **Controles en verificaties**

Het spreekt voor zich dat de vervulling van de hoger beschreven douaneformaliteiten gepaard kan gaan met douanecontroles en verificaties.

Zo kunnen de douaneautoriteiten in de EU in het kader van de verificatie van een douaneaangifte de aangifte en de bij te voegen documenten aan een onderzoek onderwerpen, van de aangever eisen dat andere documenten worden overgelegd, de goederen aan een onderzoek onderwerpen en monsters nemen voor een analyse of grondige controle van de goederen (art. 188 DWU). We mogen ervan uitgaan dat de Britse douaneautoriteiten gelijkaardige bevoegdheden zullen hebben. Bovendien mag niet uit het oog worden verloren dat bepaalde goederen bij de in- en uitvoer ervan onderworpen zijn aan specifieke controles. Een voorbeeld zijn de veterinaire controles bij de in- en uitvoer van levende dieren.

Nog abstractie makend van de vraag of de douaneautoriteiten in het VK en de EU de technische en personele capaciteit zullen hebben om de talrijke aangiften te verwerken en de vereiste douanecontroles en verificaties te verrichten [“België slaagt er niet in om voldoende douaniers te vinden”, Nieuwsbrief Douane 2019, afl. 2, 5.], zal dat alles er onvermijdelijk toe leiden dat de leveringstermijnen voor goederen tussen het VK en de EU substantieel langer worden. Met die langere leveringstermijnen zal ernstig rekening moeten worden gehouden bij het vervoer van levende dieren en bederfbare goederen. Ook voor toeleveringsketens tussen het VK en de EU die zijn georganiseerd op basis van just-in-time-leveringen is dat punt van groot belang.

### **Invoerrechten**

Na een harde Brexit zal in de EU een douaneschuld bij invoer ontstaan als niet-Uniegoederen die aan invoerrechten onderworpen zijn, in het vrije verkeer worden gebracht, of worden geplaatst onder de regeling tijdelijke invoer met gedeeltelijke vrijstelling van invoerrechten (art. 77 DWU).

De tarieven van die rechten zullen worden bepaald op basis van het principe van de meest begunstigde natie [Art. I General Agreement on Tariffs and Trade .]. Anders dan de naam doet vermoeden, gaat het daarbij in geen geval om voordeeltarieven. Het principe van de meest begunstigde natie is louter een niet-discriminatiebeginsel. WTO-leden verbinden zich er onder dat principe toe om andere WTO-leden gelijk te behandelen. Als een verlaging van invoerrechten wordt toegestaan ten aanzien van één handelspartner, moet dat voordeel eveneens toegekend worden aan

de andere handelspartners. Uitzonderingen op dat principe bestaan onder meer uit het vormen van een douane-unie of vrijhandelszone (art. XXIV GATT ).

Het komt erop neer dat de EU in relatie met het VK de invoertarieven zal toepassen die de EU toepast ten aanzien van andere derde landen (het zgn. erga omnes-tarief). Die tarieven verschillen per product en kunnen erg hoog oplopen. Zo zal een auto van oorsprong uit het VK bij het in het vrije verkeer brengen ervan in de EU onderworpen zijn aan invoerrechten a rato van 10 % van de douanewaarde ervan [Verordening (EEG) nr. 2658/87 van de Raad van 23 juli 1987 met betrekking tot de tarief- en statistiek nomenclatuur en het gemeenschappelijk douanetarief.]. Naar verwachting zal het VK in de omgekeerde richting gelijkaardige tarieven toepassen.

### **Preferentiële oorsprong**

We hebben al opgemerkt dat de vrijhandelsakkoorden die de EU heeft gesloten, voorzien in een preferentiële tariefbehandeling in het partnerland wanneer daar goederen van oorsprong uit de EU in het vrije verkeer worden gebracht. Goederen zijn van preferentiële oorsprong uit de EU wanneer zij in de EU “geheel en al zijn verkregen” of als zij geheel of gedeeltelijk zijn vervaardigd in de EU uit materialen die conform bepaalde eisen aan be- of verwerkingen zijn onderworpen. Doorgaans wordt het gebruik van materialen die van oorsprong zijn uit derde landen, binnen bepaalde grenzen getolereerd. Voor het bepalen van de preferentiële oorsprong wordt de EU als één grondgebied beschouwd.

Wanneer het VK een derde land wordt, zijn de inputs van het VK niet meer te beschouwen als uit de EU. Het gebruik van materialen van oorsprong uit het VK bij de vervaardiging van goederen in de EU kan dus tot gevolg hebben dat de grenzen worden overschreden die gelden voor het gebruik van materialen die van oorsprong zijn uit derde landen. En daardoor gaat het recht op preferentiële tariefbehandeling in het partnerland van de EU verloren. EU-exporteurs die certificaten van oorsprong aanvragen of zelf oorsprongsverklaringen of attesten van oorsprong op een handelsdocument afgeven, moeten daarmee rekening houden [Kennisgeving van 4 juni 2018 van de Europese Commissie betreffende de preferentiële oorsprong van goederen ([https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/file\\_import/preferential\\_rules\\_of\\_origin\\_nl.pdf](https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/file_import/preferential_rules_of_origin_nl.pdf))].

Voorts bevatten de vrijhandelsakkoorden doorgaans de vereiste om de goederen rechtstreeks te vervoeren tussen de EU en het partnerland om in aanmerking te komen voor preferentiële tariefbehandeling. Vervoer via het VK zou na de Brexit dan ook kunnen leiden tot verlies van het recht op preferentiële tariefbehandeling.

### **Accijnzen**

Op accijnsvlak kan worden volstaan met de opmerking dat het vervoer van accijnsgoederen [Energieproducten en elektriciteit, alcohol en alcoholhoudende dranken en tabaksfabrikaten (art. 1 lid 1 Richtlijn 2008/118/EG van de Raad van 16 december 2008 houdende algemene regeling inzake accijns en houdende intrekking van Richtlijn 92/12/EEG).] onder de accijnsschorsingsregeling [Accijnsschorsingsregeling: belastingregeling die geldt voor het onder schorsing van accijns produceren, verwerken, voorhanden hebben en overbrengen van niet onder een douaneschorsingsregeling geplaatste accijnsgoederen (art. 4 lid 7 Richtlijn 2008/118/EG).] (e-AD) tussen de EU en het VK na de Brexit niet meer mogelijk zal zijn. Accijnsgoederen zullen na de Brexit moeten worden uitgevoerd uit de EU en vervolgens worden ingevoerd in het VK en omgekeerd, met inachtneming van de geldende douane- en accijnsvoorschriften.

## Leveranciers- en handelscontracten

De introductie na de Brexit van de verplichting om douaneformaliteiten te vervullen in het goederenverkeer tussen de EU en het VK en de vaststelling dat de Britse douanewetgeving, althans op termijn, kan afwijken van het DWU, moet marktdeelnemers ertoe aanzetten om bestaande leveranciers- en handelscontracten te herzien en eventueel te heronderhandelen. Daarbij moeten ze nagaan wie moet instaan voor de betaling van de invoerrechten, het vervullen van de douaneformaliteiten en het betalen van de daarmee gepaard gaande kosten. Een bestaand contract kan door een harde Brexit plots bijkomende zware verplichtingen met zich meebrengen en daardoor niet langer economisch verantwoord zijn.

Contracten met het beding “Franco inclusief rechten” (Delivered duty paid of DDP) leggen bijvoorbeeld een maximale verplichting op aan de verkoper om alle kosten en risico's te dragen die voortvloeien uit de levering van de goederen in het land van invoer. Zo zijn zowel de uitvoer- als de invoerformaliteiten ten laste van de verkoper en is de verkoper verantwoordelijk voor een mogelijk verschil tussen het bedrag van de bij de sluiting van het contract door hem geschatte invoerrechten en het door de douaneautoriteiten berekende bedrag, zonder dat hij in geval van een verschil een hogere prijs of een compenserende betaling kan verlangen van de koper (HvJ 15 juli 2010, C-354/09, Gaston Schul, punt 35). Contracten met het beding “Af fabriek” (Ex works of EXW) leggen die risico's daarentegen volledig bij de koper van de goederen. Naast die beide bedingen zijn nog een tiental andere variaties mogelijk, elk met eigen regels. Dergelijke bedingen worden ook courant gebruikt in situaties waar geen rechten bij invoer verschuldigd zijn. Een harde Brexit kan in dat opzicht dus nefaste gevolgen teweegbrengen waar ondernemingen zich vandaag wellicht niet van bewust zijn.

Een andere nuttige vraag is ten slotte om te weten wie aansprakelijk is voor de betaling van eventuele boetes wanneer goederen te laat worden geleverd [K. De Haen, “An Englishman in the EU (post-Brexit)”, *Int. Fisc. Act.* 2019, 1/4.].

## Besluit

Een harde Brexit zal ongetwijfeld een ernstige impact hebben op het goederenverkeer tussen het VK en de EU. Marktdeelnemers doen er dan ook verstandig aan om zich vandaag al voor te bereiden op basis van dat scenario (zie ook p. 11).

Daarbij zullen zij vooreerst hun goederenbewegingen naar en vanuit het VK in kaart moeten brengen. Marktdeelnemers die in het kader van die goederenbewegingen na de Brexit in contact zullen komen met de douaneautoriteiten, moeten beschikken over een EORI-nummer (Economic Operator Registration and Identification). Het EORI-nummer kan nu al worden aangevraagd bij de Algemene Administratie van de Douane en Accijnzen [“Handel na de Brexit: EORI-nummer onmisbaar”, *Nieuwsbrief Douane 2019*, afl. 2, 6. Zie ook de nota van de fiscus: [https://financien.belgium.be/sites/default/files/Customs/NL/PDF/Ondernemingen/Brexit/2017-01-07-EORI\\_NL.pdf](https://financien.belgium.be/sites/default/files/Customs/NL/PDF/Ondernemingen/Brexit/2017-01-07-EORI_NL.pdf)].

Daarnaast moeten die marktdeelnemers overwegen om de status van geautoriseerde marktdeelnemer aan te vragen (art. 38-41 DWU). Erkenning als geautoriseerde marktdeelnemer geeft toegang tot het gebruik van douanevereenvoudigingen en moet er ook toe leiden dat klassieke transactionele controles, die een onderbreking betekenen voor de logistieke stroom, kunnen verdwijnen en worden vervangen door controles op basis van elektronische gegevensuitwisseling. De status van geautoriseerde marktdeelnemer zou dan ook moeten bijdragen tot een vlotter en sneller verkeer van de goederen.

Op basis van de inventarisatie van de goederenbewegingen naar en vanuit het VK moeten de marktdeelnemers in de EU evalueren of na de Brexit nog is voldaan aan de regels inzake de preferentiële oorsprong van de goederen in het kader van vrijhandelsakkoorden die de EU met partnerlanden heeft afgesloten. Voorts kan het opbouwen van een grotere voorraad de langere transporttermijnen ondervangen. Ten slotte dringt zich ook een herziening en eventuele heronderhandeling op van bestaande leveranciers- en handelscontracten.

Jurgen GEVERS en Ward LIETAERT  
Tiberghien Advocaten