ALGEMENE NOTA NO-DEAL BREXIT

Versie 2.1 – november 2020 – LEVEND DOCUMENT

De Brexit heeft tot gevolg dat ook het goederenverkeer met het Verenigd Koninkrijk (VK) onderworpen zal worden aan de bepalingen van het douanewetboek van de Unie (DWU) en aan de bijhorende douaneformaliteiten.

Deze nota is het resultaat van overleg tussen de Algemene Administratie van de Douane en Accijnzen (AAD&A) en privé partners in het kader van het Nationaal Forum - subwerkgroep Brexit. De werkgroep heeft als doel zowel de AAD&A, de havens als de ondernemingen voor te bereiden op de Brexit zodat de bestaande goederenstromen zo weinig mogelijk worden verstoord en de dienstverlening van de AAD&A op peil blijft.

Dit document is louter informatief en geldt niet als een juridische interpretatie van de AAD&A.

Algemene nota No-Deal Brexit 1
Vermelding enig document 2
Summiere aangifte bij binnenbrengen in de EU 2
Aangifte tot tijdelijke opslag 3
Aangifte tot een douaneregeling 3
Transitzendingen 3
Gebruik van de doorlopende zekerheid transit 4
TIR 5
Carnet ATA 5
Werkwijze lege trailers en containers 5
Arrival at exit bij deelzendingen 5
Werkwijze terugkerende goederen 6
Uniegoederen in transport tijdens de overgang 6
Toepassing noodprocedure 7
Werkuren van de AAD&A 7
Grensoverschrijdende douanevergunningen 7
Niet-fiscale maatregelen 8
Uitvoer dual-use goederen 8

VERMELDING ENIG DOCUMENT

Na de Brexit zal het VK toetreden tot de *Convention of 28 May 1987 on simplifications of formalities in trade in goods* en bijgevolg ook gebruik maken van het Enig Document.

Code vak 1

Na de Brexit zal in het handelsverkeer van Uniegoederen met het VK (in-, uit- en doorvoer en wederuitvoer) de code "EU" vermeld moeten worden in het eerste deelvak van vak 1 van het Enig document. Meer informatie over het invullen van het Enig Document vindt u hier (https://financien.belgium.be/nl/douane_accijnzen/ondernemingen/douane/enig-document).

Landcode Verenigd Koninkrijk

Door het protocol rond Noord-Ierland, zullen landencodes van kracht zijn voor het Verenigd Koninkrijk als land van bestemming of verzending (vakken 15 en 17). U vindt de nadere regels onder:

https://ec.europa.eu/taxation_customs/sites/taxation/files/use_of_gb_and_xi_codes_guidance.pdf

SUMMIERE AANGIFTE BIJ BINNENBRENGEN IN DE EU

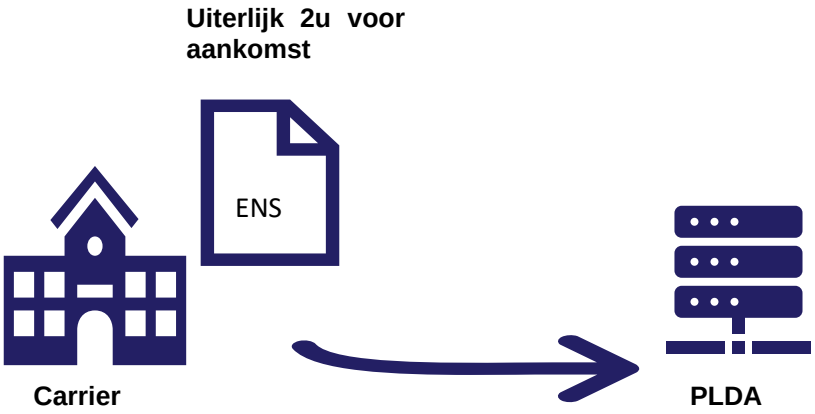
Na Brexit moet een summiere aangifte bij binnenbrengen (ENS = Entry Summary Declaration) worden ingediend bij het douanekantoor van eerste binnenkomst in de EU binnen de termijnen die vermeld zijn in het DWU. Op de ENS worden risicoanalyses uitgevoerd voor veiligheidsdoeleinden (Safety & Security).

De ENS blijft de verantwoordelijkheid van de (hoofd-)vervoerder, maar kan door andere personen worden ingediend, behoudens in de bij artikel 127 DWU (VO (EU 952/2013) voorziene gevallen. Indien een (ferry)schip zowel onbegeleide als begeleide transportmiddelen (de facto trekker-trailercombinaties) aan boord heeft, staat de ferrymaatschappij in voor het indienen van de ENS voor de volledige scheepslading.

Een wijziging aan het DWU[1] die in voege gaat indien de Brexit plaatsvindt, bepaalt dat de termijn voor de indiening van summiere aangifte bij binnenbrengen bij vervoer over zee van het Verenigd Koninkrijk uiterlijk twee uur voor de aankomst van het vaartuig in de eerste haven van binnenkomst in het douanegebied van de Unie bedraagt.

De ENS-verplichting geldt ook voor aangiften voor douanevervoer. In België is het nog niet mogelijk om via NCTS de ENS in te sturen, alhoewel de douanewetgeving de gezamenlijke indiening voorziet.

[1] Gedelegeerde Verordening van het DWU (EU) 2018/334 van de Commissie van 19 december 2018



Uitzondering voor einde transitie

Voor zendingen die in het VK vertrekken voor het einde van de transitieperiode, maar aankomen in de Unie na de transitie, moet uitzonderlijk geen ENS worden ingestuurd.

AANGIFTE TOT TIJDELIJKE OPSLAG

De aangifte tot tijdelijke opslag (ATO) moet worden ingediend door de persoon die de goederen in het douanegebied heeft gebracht (artikel 139/1/a Vo(EU 2013/952)). Deze aangifte omvat gegevens betreffende de te lossen goederen. Hiervoor dient gebruik te worden gemaakt van het EDIFACT-bericht CUSCAR. Dit bericht wordt ingestuurd in de goederencomptabiliteit van PLDA. Als CUSCAR referentienummer voor trailers, zonder bill of lading, dient het **boekingsnummer** te worden gebruikt (cfr. bill of lading nummer bij containers).

AANGIFTE TOT EEN DOUANEREGELING

Het havenbedrijf meldt de aankomst van het zeeschip door middel van het havensysteem aan de douane. Vanaf dat moment kunnen aangiften voor een douaneregeling worden ingestuurd, ter automatische aanzuivering van de betrokken goederenartikels in de goederencomptabiliteit in PLDA.

Operatoren hebben de mogelijkheid om vroeger in het logistieke proces reeds een aangifte van het type D in te sturen. Zie hiervoor ook: https://www.naforna.be/nl/nieuws/23062020-5-redenen-om-aangifte-type-d-zeehavens-te-gebruiken

TRANSITZENDINGEN

Na de Brexit zal het VK toetreden tot de *Convention of 28 May 1987 on a common transit procedure* en de *Convention of 28 May 1987 on simplifications of formalities in trade in goods*. Hierdoor zal gemeenschappelijk douanevervoer van, naar en over het VK mogelijk zijn.

A. Beweging VK-BE

Voor de administratieve eenvoud wordt voor alle zendingen onder dekking van een T-document het douanekantoor in de betreffende haven in België als kantoor van doorgang beschouwd. De AAD&A zal al deze zendingen dan ook registeren als aangeboden op het kantoor van doorgang.

Indien het douanekantoor in de haven ook het kantoor van bestemming is, dan dienen de betreffende goederen, bij toepassing van de normale procedure bij aankomst, eveneens te worden aangeboden bij de douane op niveau kantoor van bestemming. Voor Zeebrugge is dit op de grensinspectiepost (GIP) van de haven. Voor Antwerpen is dit de douanepost bevoegd over de plaats van lossing.

Indien de goederen bestemd zijn voor een houder van een vergunning goedgekeurde plaats, waaronder laad- en losplaats (LLP), vervolgen de goederen na de notificatie van doorgang door het douanekantoor van doorgang en na het verlaten van de terminal hun weg tot bij de LLP, zodat deze de aankomst van de goederen in NCTS kan registreren.

Op de vrachtlijst (CUSCAR) moeten de T-zendingen aangeduid worden met de code 'TT', zodat deze automatisch gezuiverd kunnen worden.

B. Beweging BE-VK

De procedure voor uitgang wijzigt niet in geval dat een Belgische haven het kantoor van bestemming is.

Op dit moment zijn er weinig gevallen waarbij T-zendingen België verlaten en waarbij het kantoor van bestemming in een andere CTC-lidstaat ligt. Door het geringe aantal worden de T-documenten vaak vervangen door een nieuw T-document.

Na Brexit lijkt deze trafiek meer valabel om eventuele congestie aan kantoren in de havens te ontwijken.

Zendingen onder dekking van een T-document kunnen eveneens de Unie verlaten via een Belgisch grenspunt. Het transitdocument moet vermeld worden op het manifest om te vermijden dat een uitvoer zonder document zou vastgesteld worden. De registratie van doorgang gebeurt in het douanekantoor van doorgang in het land van binnenkomst, in casu het VK.

Een gedigitaliseerde oplossing via community systemen wordt toegestaan door de AAD&A, maar is op dit moment nog niet in praktijk gebracht.

GEBRUIK VAN DE DOORLOPENDE ZEKERHEID TRANSIT

Een doorlopende zekerheid kan enkel verleend worden aan een in de EU gevestigd persoon (art. 95, lid 1 van de DWU). Een onderneming die gevestigd is in het VK, kan dus niet langer beroep doen op de zekerheid.

Bestaande borgaktes van EU-27 ondernemingen, zouden in de praktijk bruikbaar blijven aangezien het VK onmiddellijk na Brexit zal aansluiten bij het stelsel van gemeenschappelijk douanevervoer. De bestaande borgaktes vermelden het VK uitdrukkelijk als partij die de borgverbintenis kan inroepen. De certificaten TC31 en TC33 moeten evenwel aangepast worden.

Mochten de goederen dan in het VK aan de regeling gemeenschappelijk douanevervoer worden onttrokken, zal het VK zich nog tegen de borg kunnen richten om de dan aan het VK verschuldigde Britse douaneschuld te innen.

Een kredietverstrekker kan zich niet bevinden in het Verenigd Koninkrijk.

TIR

Het VK is vandaag reeds lid van de TIR-conventie. TIR kan gebruikt worden voor het VK, maar niet via NCTS. De papieren procedure is met andere woorden van toepassing bij het binnenkomen of verlaten van het VK van en naar de EU-27. Er zal geen automatische zuivering gebeuren via IE-berichten. Binnen de buitengrenzen van de EU-27 verloopt de TIR-regeling zoals gebruikelijk via NCTS.

CARNET ATA

De ATA-conventie is eveneens onderschreven door het VK, waardoor een ATA-carnet geldig zal zijn indien de formaliteiten werden vervuld in het VK. In de praktijk kan de toepassing van tijdelijk invoer onder dekking van een ATA-carnet in het VK verschillen van de werkwijze die deEU-27 hanteert.

Het Carnet-ATA zal ook aanvaard worden als uitvoeraangifte indien de goederen voor het eind van de transitieperiode onder dekking van het document via het VK naar een derde land werden gebracht.

WERKWIJZE LEGE TRAILERS EN CONTAINERS

Sinds PLDA18.1 is het mogelijk om zowel lege containers als lege trailers in de CUSCAR op te nemen met de bijhorende status “E”. Die vermelding wordt door de douane beschouwd als een aangifte op grond van Artikel 139 DWU-DA(EU VO 2015/2446 en zuivert automatisch de container of trailer van de CUSCAR.

Trailers met een containernummer (format van 4 letters en 7 cijfers) kunnen analoog aan containers onder dit nummer op de CUSCAR vermeld worden. Als identificatienummer voor lege trailers zonder containernummer kan het boekings-ID of de nummerplaat van de trailer dienen.

Manuele procedure

Indien lege containers of trailers niet (kunnen) vermeld worden op de CUSCAR gebeurt de aangifte op grond van Artikel 139 DWU-DA via mail naar het bevoegd Mobiel Team. Zie hiervoor nota TCV-SCC00.011.848 (Regio Antwerpen) en de equivalente nota’s op andere grenspunten.

Indien er geen bericht van controle van de douane komt binnen de 4u na verzenden van de lijst, dan mogen de lege containers of trailers van ambtswege als vrijgegeven worden beschouwd.

ARRIVAL AT EXIT BIJ DEELZENDINGEN

Voor één exportzending (1 MRN) kunnen goederen in meerdere deelzendingen worden aangeleverd, waarbij telkens een *arrival at exit*-bericht wordt opgesteld. Zolang er geen *exit confirmatie* werd ingestuurd, is het mogelijk om *arrival notifications* in te sturen voor hetzelfde MRN-nummer. Na het insturen van de exit confirmation gaat de douane na of alle aangemelde goederen het douanegebied verlaten hebben. Nadien krijgt de MRN-nummer de status ‘uitgegaan’.

Indien de MRN volledig voor uitgang wordt afgeschreven, kunnen echter geen verdere *arrival at exit*-berichten worden opgesteld.

Per deel van de zending dat toekomt dient men een arrival notification in te sturen. Bij het insturen van de eerste deelzending krijgt de charge report de status “gearriveerd bij uitgang”. Daarna kunnen volgende deelzendingen ingestuurd worden. Elke volgende aankomstmelding wordt geregistreerd voor deze MRN, alleen de status van de MRN wijzigt niet meer.

Opgelet! Zolang niet alle goederen aangekomen zijn, is het belangrijk om nog een aankomstmelding te hebben openstaan. Indien dit niet gebeurt, m.a.w. als alle goederen die zijn aangekomen ook effectief worden uitgevoerd (uitgang voor MRN wordt bevestigd), dan wordt de aankomstmelding afgesloten.

WERKWIJZE TERUGKERENDE GOEDEREN

Uniegoederen die zich na Brexit in het Verenigd Koninkrijk bevinden, zouden in principe geen gebruik kunnen maken van de regeling terugkerende goederen aangezien ze bij uitvoer uit de EU niet onder een uitgaande regeling geplaatst konden worden toen het VK nog onderdeel uitmaakte van het douanegebied van de Unie en van de eengemaakte markt. Artikel 203 van het DWU vermeldt immers expliciet: “na oorspronkelijk als Uniegoederen uit het douanegebied van de Unie te zijn uitgevoerd”. Artikel 253 van de Uitvoeringsverordening van het DWU laat echter ook andere bewijzen toe dan alleen de uitvoeraangifte. Om een dubbele belasting van Uniegoederen te voorkomen, zijn volgende opties mogelijk:

- Zendingen kunnen vóór de leveringen naar het VK worden voorgelegd aan een Belgisch hulpkantoor of een controledienst van de AAD&A. Deze dienst kan een attest T2L verlenen, die op het moment van het latere binnenbrengen aantoont dat de goederen reeds in het vrije verkeer waren gesteld.

  Artikel 123 van het DWU-DA bepaalt een geldigheidsduur voor een T2L van 90 dagen, maar laat ook een verlenging toe door de AAD&A. De uitstap van het VK uit het de EU kan door de AAD&A als een gerechtvaardigde reden worden beschouwd voor een eventuele verlenging.

- Een bewijs van status in overeenstemming met art. 199 IA voorleggen

- Goederen die zich na Brexit in het VK bevinden, maar waarvoor geen bewijs van Unie-karakter kan worden voorgelegd, zullen onder een (douane)regeling moeten geplaatst worden om als niet-Uniegoederen (vanuit derde landen) terug het douanegebied van de EU te worden ingevoerd.
- Operatoren die beschikken over een vergunning voor het afleveren van een bewijs van Uniestatus van de goederen (artikel 128 van het DWU-DA), kunnen in het kader van Brexit deze mogelijkheid gebruiken.

De gebruikelijke termijn voor terugkerende goederen van het DWU is van toepassing. De goederen moeten zich bij terugkeer evenwel in een ongewijzigde staat bevinden ten opzichte van de beweging naar het VK.

UNIEGOEDEREN IN TRANSPORT TIJDENS DE OVERGANG

Uitzondering voor einde transitie

Zendingen die vertrokken waren als een intracommunautaire beweging vóór het eind van de transitie in het VK, kunnen bij aankomst nog steeds als intracommunautair beschouwd worden. Operatoren moeten daarvoor de voorschriften van artikel 47 van de terugtrekkingsakte respecteren, wat betekent dat ze bewijs moeten voorleggen van:

- de status in overeenstemming met art. 199 IA
- het moment van vertrek en aankomst van de goederen

Voor zendingen die gebruik maken van een erkende lijndienst (of Regular Shipping Service – RSS) die vertrok voor het eind van de transitieperiode, hoeven operatoren de bovenstaande bewijzen niet voor te leggen. Indien de RSS na het verstrijken van de transitieperiode nog een haven in het VK aandoet, vervalt deze uitzondering en moet de Uniestatus alsnog bewezen worden.

TOEPASSING NOODPROCEDURE

Naar aanloop van de Brexit en de verwachte stijging in het aantal aangiften heeft de AAD&A een aantal stresstesten gedaan op PLDA en NCTS. Deze hadden tot op heden een positief resultaat. Om diverse redenen kan de toepassing van een noodprocedure echter nooit 100% worden uitgesloten.

Via (https://financien.belgium.be/nl/douane_accijnzen/ondernemingen/noodprocedures-da/omzendbrief-nps-ed) kan informatie over de werkwijze in geval van noodprocedures worden teruggevonden.

Merk op dat in die omzendbrief nog geen verwijzing is naar de recente verplichting inzake het insturen van de *arrival at exit*. Wanneer na de toepassing van de noodprocedure het systeem opnieuw beschikbaar wordt, is het de bedoeling dat er rekening gehouden wordt met de sequentie. Eerst wordt de *arrival at exit* ingestuurd door de goederenbehandelaar, nadien het exportmanifest door de scheepsagent. Er mag geen aankomstmelding worden ingestuurd alvorens er een MRN is. Onderlinge afstemming tussen beide partijen is dus vereist, zoniet zal men bewijzen moeten voorhanden hebben in geval van controle achteraf.

WERKUREN VAN DE AAD&A

Operatoren kunnen aangiften insturen tijdens de werkuren van de douane. Indien een onderneming gebruik wenst te maken van uitgebreidere werkuren, dient zij houder te zijn van een AEO-C certificaat.

GRENSOVERSCHRIJDENDE DOUANEVERGUNNINGEN

Vanaf 1 januari 2021 zijn grensoverschrijdende vergunningen die door het VK zijn afgeleverd vanaf de dag van uitstap ongeldig. Voor een grensoverschrijdende vergunning die door het VK is afgeleverd, is de vergunninghouder immers per definitie in het VK gevestigd. De hoofdadministratie van de vergunninghouder dient zich in het VK te bevinden.

“EU-27-vergunningen” (waaronder Belgische) met het VK als deelnemende lidstaat maken een vergunning niet ongeldig. De bepalingen rond het VK worden zonder doel, waardoor de vergunning niet gebruikt kan worden voor elementen die te maken hebben met het VK (vb entrepot of plaats van veredeling in het VK). De vergunning zal moeten worden gewijzigd wat ook implicaties heeft voor eventuele goederen die zich op het moment van de uitstap nog onder een regeling in het VK bevinden.

Plaatsing onder actieve veredeling tijdens transitieperiode

Goederen die geplaatst zijn onder een grensoverschrijdende vergunning in het VK voor het eind van de transitieperiode, blijven onder de regeling voor een maximale termijn van 12 maanden. Merk op dat dit korter kan zijn dan de aanzuiveringstermijn die opgenomen is in de vergunning.

Aanzuivering van passieve veredeling

Een vergelijkbaar principe is van toepassing voor passieve veredeling, in het kader van driehoeksverkeer. Goederen die voor het einde van de transitieperiode in het VK onder de regeling PV werden geplaatst, kunnen na de aanzuiveringstermijn gezuiverd worden door een wederinvoer in een EU-lidstaat.

Die wederinvoer moet plaatsvinden binnen de in de vergunning vastgestelde termijn, met een maximale termijn van 12 maanden na vrijgave van de goederen voor PV.

Erkende lijndiensten[2]

Routes die een haven in het Verenigd Koninkrijk bevatten in een vergunning Erkende Lijndienst, zullen worden geschrapt.

NIET-FISCALE MAATREGELEN

Terzij anders bepaald, zullen alle niet-fiscale maatregelen (veiligheid, gezondheid, economie en milieu) die gelden voor derde landen ook van toepassing zijn op handel van en naar het VK.

UITVOER DUAL-USE GOEDEREN

Uitvoer van *dual-use* goederen naar het VK zal onder de bepalingen van de Dual-Use-verordening (428/2009) vallen. Het systeem van de Uniale Vergunning zal echter van toepassing zijn, waardoor operatoren geen individuele uitvoervergunning hoeven aan te vragen en voor te leggen.

Om gebruik te maken van het systeem, moeten exporteurs zich registreren bij de bevoegde regionale vergunningsdienst. Indien de voorwaarden alsnog geschonden worden, zal de AAD&A een overtreding vaststellen. De Uniale vergunning is in geen geval een vrijstelling van de vergunningsplicht.

[2] Europese Commissie, Guidance Note Withdrawel of the United Kingdom and Customs related matters in case of no deal, 22 november 2019