

Brexit - Uw voorbereiding!



Op 29 maart 2019 is de Brexit een feit. Het Verenigd Koninkrijk (VK) is dan geen lidstaat van de Europese Unie (EU) meer. Dit heeft vergaande gevolgen voor Nederland en ook het transport zal worden getroffen. Of, en zo ja, wat er verandert op het vervoer naar het VK hangt vooral af van de vraag of het VK en de EU een deal kunnen sluiten. De kans op een 'no deal'-scenario, ook wel een 'harde Brexit' of een 'cliff edge'-scenario genoemd, neemt echter toe, omdat de betrokken partijen er tot nu toe niet uitkomen.

Overheid en bedrijfsleven roepen alle ondernemers in Nederland op om zich voor te bereiden. Naar verluidt zijn er volgens de douane nog 35.000 bedrijven actief op het VK, die zich op dit moment nog niet met de Brexit bezighouden. Dat is verontrustend, maar ook begrijpelijk. Ook als TLN-lid stelt u zich ongetwijfeld de vraag hoe u zich kunt voorbereiden op iets waarvan onbekend is welke kant het op gaat.

TLN zet mede daarom een aantal Q&A's voor u op een rij, zodat u en uw klanten zich optimaal kunnen voorbereiden op de Brexit.

Algemeen

Hoe kan ik me voorbereiden, terwijl er nog niets bekend is?

Eén ding is zeker: met of zonder deal, vanaf 29 maart 2019 is het VK geen lidstaat van de EU meer en moeten goederen bij de douane ten in-, uit- of doorvoer worden aangegeven. Er gaan dus douaneformaliteiten komen en daar moet u zich op voorbereiden. Als vervoerder zult u in de regel niet zelf de douaneaangiftes gaan verzorgen, maar verwacht u van uw opdrachtgever dat hij dit netjes regelt. **Check daarom bij al uw opdrachtgevers of dat het geval is.** U bent als vervoerder niet verantwoordelijk voor de opmaak van de documenten, maar uw vrachtauto staat wel stil als de douanedocumenten niet goed zijn geregeld.

Meer informatie? Klik [hier](#).

Komt er een overgangperiode na 29 maart 2019 en wat betekent dat voor mij als vervoerder?

Of er een overgangperiode na 29 maart 2019 komt, is afhankelijk van de uitkomst van de onderhandelingen. Als er een overgangperiode komt, dan duurt deze tot 31 december 2020. Dat betekent dat er tot die datum helemaal niets verandert. U kunt gewoon blijven vervoeren met uw huidige Eurovergunning, cabotage blijft mogelijk en er hoeft geen douaneaangifte te worden gedaan. Kortom, alles blijft tot die datum bij het oude. **Na de overgangperiode zijn hoe dan ook altijd douaneformaliteiten nodig!**

Douane

Wat gebeurt er eigenlijk als het VK uit de Douane-unie treedt?

Als het VK uit de Douane-unie treedt als gevolg van het vertrek uit de EU wordt het VK een derde land. Er ontstaat hierdoor een EU-buitengrens. Douaneformaliteiten zijn dan altijd nodig. Of en welk soort douaneregime er komt, hangt af van de uitkomsten van de onderhandelingen. Het VK heeft hiervoor een eigen voorstel op tafel gelegd – een ‘free trade area’ met een ‘facilitated customs’-arrangement – maar heeft ook een aanvraag ingediend om toe te mogen treden tot het gemeenschappelijk douanevervoer (NCTS - enig document). Alle deelnemende landen moeten unaniem instemmen met dit verzoek.

De onderhandelingen hierover lopen op dit moment nog. Echter, de aanvraag van het VK is toe te treden tot het gemeenschappelijk douanevervoer ná de overgangperiode. Daardoor is er zonder overgangperiode pas sprake van NCTS vanaf 1 januari 2021. Dat betekent dat er in geval van een ‘no deal’ een periode zonder douanevervoer met NCTS is van bijna 2 jaar.

Komen er straks douane- en eventuele andere controles?

Ja, die komen er altijd, ongeacht of er een deal komt. Naast controles op de juiste douanedocumenten en -aangiften komen er vooral controles op goederen die een zogenaamde fytosanitaire en/of veterinaire keuring moeten ondergaan. Denk daarbij bijvoorbeeld aan planten, bloemen en vlees.



Het VK is van plan geen controles in te stellen voor deze producten uit de Unie. Andersom moeten er bij de import wel keuringen worden gedaan.

Dit levert potentieel problemen op, omdat er op dit moment bijvoorbeeld geen keurpunt voor levende dieren in de havens van Nederland is om deze controles uit te voeren. Voor overige fytosanitaire producten en veterinaire producten zijn er wel keurpunten. Deze

controles leveren echter altijd vertragingen op ten opzichte van de huidige situatie.

Als vervoerder moet u zich ervan vergewissen of de goederen die u vervoert zijn onderworpen aan dergelijke controles en of uw opdrachtgever u de juiste documenten heeft meegegeven. **Check dat bij uw opdrachtgever.**

Ook al bent u als vervoerder niet verantwoordelijk voor deze documentatie, uw vrachtauto en chauffeur staan straks wel stil als bij controle blijkt dat dit niet in orde is.

Wat is een EORI-nummer en moet ik als vervoerder een EORI-nummer bij de Douane aanvragen?

Een Economic Operators Registration and Identification (EORI)-nummer is het douane-identificatienummer dat iedere ondernemer nodig heeft die douaneaangiftes doet. Als u douaneaangiftes gaat doen, moet u dit nummer dus aanvragen. Ook als aangiftes in uw naam worden gedaan is een EORI-nummer nodig. Dit betekent dat im- en exporteurs ook dit nummer moeten aanvragen.

Het aanvragen kost niets en kan snel worden verstrekt via [deze link](#).

Uitsluitend bedrijven die dus douaneaangiftes doen of in wiens naam douaneaangiftes worden gedaan, hebben dit nummer nodig. Als u als vervoerder dat niet van plan bent, heeft u dit nummer dus niet nodig.

Desondanks adviseert TLN, onder het motto 'baat het niet, dan schaadt het niet', dit nummer ook als vervoerder aan te vragen, mocht uw situatie in de toekomst bijvoorbeeld veranderen (u gaat bijvoorbeeld wel aangiftes doen). Dan heeft u het maar vast.

Moet ik als vervoerder de douaneaangiftes zelf doen?

In de (douane)wetgeving is niet uitdrukkelijk geregeld wie verantwoordelijk is voor het doen van douaneaangiftes. Het Douanewetboek van de Unie zegt dat iedere persoon die de goederen bij de douane aanbrengt, dan wel laat aanbrengen, en vervolgens alle bescheiden kan overleggen die noodzakelijk zijn voor de aangifte, aangifte kan doen. In de regel is dat de im- of exporteur van de goederen. Maar veel bedrijven kiezen er in de praktijk voor om deze complexe activiteit uit te besteden aan een douane-expediteur.

Als vervoerder moet u in ieder geval vóór de Brexit weten of dit voor uw te vervoeren goederen straks goed is geregeld. **Ga daarom na bij uw opdrachtgever of dit het geval is.** Er hoeft maar één deelzending niet in orde te zijn en uw gehele vrachtauto staat stil!

Meer informatie? Klik [hier](#).

Ik houd de controle liever zelf: loont het als vervoerder om zelf douaneaangiftes te gaan verzorgen?

Aangifte doen vergt minimaal investeringen in (dure) douaneaangiftesoftware, voldoende kennis en kunde van douaneprocessen, aanstellen van kundig personeel (declaranten) en bijhouden van wetgeving. Als u heel veel aangiftes per jaar doet, kan het lonen, maar weeg de kosten en de baten goed tegen elkaar af. Gezien het korte tijdsbestek, is uitbesteding naar grote waarschijnlijkheid de enige reële oplossing.

[Dit artikel](#) geeft meer inzicht hierin.

Loont het als vervoerder om een Authorized Economic Operator (AEO)-status te behalen?

Nee, een AEO-status, ofwel een toegelaten marktdeelnemer, heeft uitsluitend voordelen als deze zelf aangifte gaat doen of als deze een vergunning voor een douaneregeling wil aanvragen. Zoals een douane-entrepot. Voordelen van een AEO-status zijn onder andere minder fysieke en documentcontroles.

Meer informatie? Klik [hier](#).

Wat gebeurt er als er helemaal geen douaneovereenkomst komt en het VK ook niet toetreedt tot de overeenkomst voor gemeenschappelijk douanevervoer?

Dan resten er slechts twee opties:

- Of er moet elektronisch in- en uitvoer aangifte worden gedaan aan de grens. Een optie die waarschijnlijk tot oponthoud aan de grens gaat leiden
- Of u kunt terugvallen op het systeem van TIR Carnets

Meer informatie? Klik [hier](#).

Markttoegang

Verandert de markttoegang (cabotage en vergunningen) na 29 maart 2019?

Uiteraard is de beantwoording afhankelijk van de uitkomst van de onderhandelingen. In het geval van een 'no deal' zijn de gevolgen voor de vervoerder groot. Het VK heeft bekendgemaakt dat in het geval van een 'no deal':

- Cabotage wordt verboden. Dat betekent dat u niet met een EU-gekenkende trekker binnenlands vervoer mag verrichten in het VK. Alle trailers die nu onbegeleid per ferry worden vervoerd, mogen dan uitsluitend door een VK gekenkend voertuig worden vervoerd
- De geldigheid van de Eurovergunning vervalft. In de plaats daarvan komen CEMT-vergunningen. Dit jaar beschikt Nederland over 1.450 vergunningen. Een tekort aan vergunningen is zeker
Meer informatie? Klik [hier](#).
- Bilaterale verdragen met lidstaten moeten worden gesloten om uitruil van transportvergunningen te regelen

Wordt dit niet (goed) geregeld, dan loopt u als vervoerder het risico dat u vanwege vergunningenschaarste niet meer op het VK kan rijden.

Blijven mijn vakdiploma's (chauffeurs- en ondernemersvakbekwaamheid) na de Brexit geldig?

Het VK heeft in haar 'no deal'-scenarioplanning aangegeven geen plannen te hebben om wijzigingen aan te brengen in de erkenning van de EU-chauffeursvakbekwaamheid en transportmanagersvakbekwaamheid. De inzet van de onderhandelende partijen is dat erkenning van diploma's onderdeel wordt van een toekomstige overeenkomst, maar het VK geeft aan dat geen garanties kunnen worden gegeven. Dat is mede afhankelijk van de opstelling van de EU tijdens de onderhandelingen.

Blijft de Groene Kaart na de Brexit geldig?

De Groene Kaart blijft geldig. Voor zowel EU- als VK-ondernemers geldt dat de Groene Kaart wel moet worden meegevoerd, voor ieder voertuig, inclusief de trailers als landen dat verlangen. Voor Groene Kaart-houders uit het VK geldt dat de geldigheid van de 'UK Green Cards' is onderworpen aan de overeenkomsten die het UK-bureau voor verzekeringen sluit met nationale Groene Kaarten verzekeringsbureaus.

Moeten Engelse opleggers straks een eigen registratiekenteken krijgen?

Ja, het ministerie van Transport in het VK heeft aangegeven dat, ongeacht of er een deal komt, Engelse opleggers van boven de 750 kilogram, ingezet voor commerciële doeleinden en opleggers vanaf 3,5 ton laadvermogen, ingezet in het internationale vervoer, bij de Driver and Vehicle Licensing Agency (DVLA) geregistreerd worden en een eigen kenteken moeten krijgen. Uitsluitend trailers die worden ingezet voor het vervoer in het VK zelf (en naar Ierland) hoeven niet geregistreerd te worden.



Moet ik straks een internationaal rijbewijs aanvragen voor mijn chauffeurs?

Burgers in het VK moeten een zogenaamde International Driving Permit (IDP) aanvragen bij postkantoren. Deze regeling is gebaseerd op de Conventie van Wenen (1968). Een IDP heeft een geldigheid van maximaal 3 jaar.

Het VK blijft rijbewijzen uit de EU erkennen, er hoeven geen aparte maatregelen te worden genomen.

Verloopt de toegang tot het VK via een ID-kaart of via een paspoort?

Het is mogelijk om zowel met een paspoort als een ID kaart van en naar het VK te reizen.

Ferryvervoer

Krijg ik straks te maken met wachttijden bij ferryterminals?

Ja, die kans is levensgroot. Zelfs als alle vrachtauto's op de ferryterminal alles in orde hebben (denk aan een juiste vooraanmelding bij de ferry, de invoer in het Portbase-systeem, de douaneaangifte en een correcte invoer van de documenten), zullen er door de uit te voeren noodzakelijke checks door de terminal operators en ferrymaatschappijen wachttijden ontstaan. **Spreek lead times en extra kosten met uw opdrachtgever door, aangezien de kans groot is dat die na de Brexit anders (moeten) worden ingevuld.**

Welke voorwaarden stellen ferry operators om aan boord te komen?

Ferry terminals zijn voorlopig van plan om geen lading te accepteren wanneer er iets niet in orde is. Dus als er geen douanedocument aanwezig is in het terminal systeem volgt er geen toegang tot de terminal. Dit doen de ferryterminals omdat er gewoonweg onvoldoende parkeergelegenheid beschikbaar is en de terminals geen risico kunnen nemen dat ze vol staan met lading die ze niet mogen verschepen van de Douane.

Kan Portbase een rol spelen in het versnellen van processen/procedures?

Portbase is momenteel in gesprek met verschillende partijen in de keten om de im- en exportstromen zo gedetailleerd mogelijk in kaart te brengen. Op deze manier hoopt Portbase inzichtelijk te krijgen welke services Portbase een-op-een kan overnemen vanuit de containersector en waar momenteel de gaten zitten. Om enigszins klaar te zijn voor 29 maart 2019, zal begin november begonnen moeten worden met het dichtbouwen van de gaten die zijn geïdentificeerd.

Tot slot

Hoe bereidt het VK zich voor?

Het VK zegt zich goed voor te bereiden, maar de zusterorganisaties van TLN wijzen juist op het gebrek aan een gedegen voorbereiding. Het VK is tot nu toe meer politiek dan economisch met de gevolgen van de Brexit bezig.



Wanneer komt er uiteindelijk duidelijkheid?

Er staan op dit moment nog drie EU-toppen op de rol waarin het VK en de EU met elkaar onderhandelen: op 18 en 19 oktober, medio november en op 13 en 14 december. Na deze data hebben nationale parlementen en 'Brussel' tijd nodig om de besluiten in wetgeving om te zetten. Dat duurt minimaal een aantal maanden.

Hopelijk wordt er in ieder geval overeenstemming bereikt over de overgangperiode, zodat er wat meer voorbereidingstijd ontstaat aan zowel overheidszijde als ondernemerskant. Alle EU-landen moeten unaniem instemmen met het besluit, ook die landen die geen handel drijven op het VK of vervoer hebben met VK.

Meer informatie over de achtergronden waarom het tot nu toe zo moeizaam verloopt, staat [hier](#).

Positie TLN

TLN gaat vooralsnog uit van een 'no deal'-scenario en roept haar leden die op het VK en Ierland rijden op om zich goed voor te bereiden. Deze Q&A biedt hiertoe hopelijk aanknopingspunten.

Publicatiedatum document (versie 1): 15 oktober 2018

Hoewel de nodige zorgvuldigheid is betracht bij het samenstellen van dit document door Transport en Logistiek Nederland wordt door Transport en Logistiek Nederland voor eventuele onjuistheden in de informatie in dit document geen enkele aansprakelijkheid aanvaard voor schade, van welke aard ook, die het directe of indirecte gevolg is van handelingen en/of beslissingen die (mede) gebaseerd zijn op de informatie in dit document.

Alle rechten voorbehouden – TLN – © 2018