

Actualisering van de tariefsimulatie van een no-deal brexit

Door de brexit op 1 januari 2021 maakt het Verenigd Koninkrijk (VK) niet langer deel uit van de Europese douane-unie. Zonder verder uitstel of een last-minute handelsakkoord komt er op de eerstvolgende nieuwjaarsdag langs beide zijden van het Kanaal abrupt een einde aan het vrije goederenverkeer. De douanes van het VK en de EU passen vanaf dan hun douanetarieven¹ van bij de Wereldhandelsorganisatie toe.

In het tweede rapport van de Belgische Brexit High Level Group (december 2017) werd een simulatie² gemaakt van de invoerrechten die op basis van het toenmalig tariefschema van de EU en de gemiddelde jaarlijkse handelsvolumes in de periode van 2012 tot en met 2016 zouden gelden tussen België en het Verenigd Koninkrijk in het geval van een no-deal brexit. Deze simulatie werd nu geactualiseerd op basis van de nieuwe tariefschema's en de gemiddelde jaarlijkse handelsvolumes in de periode van 2015 tot en met 2019. De nieuwe resultaten liggen alvast in lijn met deze uit 2017.

De handel in voertuigen geldt langs beide zijden van het Kanaal als meest getroffen en is goed voor minstens 1/3e van alle invoerrechten. Op de tweede plaats komen de landbouwproducten.

- Cijfers volgens het nationaal concept van de Nationale Bank van België

Op een uitgevoerde goederenwaarde van 18,1 miljard euro volgens de Nationale Bank³ zouden de geraamde Britse invoerrechten voor de Belgische bedrijven 935 miljoen euro op jaarbasis bedragen. Dit komt overeen met een gemiddeld Brits invoerrecht van 5%.⁴

Voertuigen zijn goed voor ruim één vijfde (21%) van onze uitvoer. Zij zijn het zwaarst getroffen: maar liefst 34% van alle Britse invoerrechten (315 miljoen euro).⁵ Voor onze meest uitgevoerde personen- en vrachtwagens zou het Britse invoerrecht 10%⁶ bedragen. De impact op onze chemische en farmaceutische industrie (18% van onze uitvoer naar het VK) zou naar schatting jaarlijks 47 miljoen euro bedragen.⁷

Net zoals de EU heft het VK hoge invoerrechten op buitenlandse landbouwproducten.⁸ Hierdoor torst de primaire sector 41% van alle Britse invoerrechten.⁹ Aardappelproducten zijn hierbij voor ons land het belangrijkste.¹⁰ In het detailoverzicht met de 25 belangrijkste uitgevoerde producten naar het VK blijkt verder dat ook de export van tapijten, koperdraad en HDPE-plastic een belangrijke impact zou kennen.¹¹

De geraamde Europese douanetarieven zouden voor Belgische bedrijven die producten uit het VK invoeren 633 miljoen euro op jaarbasis bedragen, op een ingevoerde goederenwaarde van 12,4 miljard euro. Dit komt overeen met een gemiddeld EU-invoerrecht van 5%.¹²

Voertuigen maken tevens 21% uit van onze invoer uit het VK en zouden 39% van alle EU-invoerrechten (247 miljoen euro)¹³ torsen. Ingevoerde Britse landbouwproducten zouden 34% van alle EU-invoerrechten (212 miljoen euro) dragen hoewel deze slechts 7% van de totale goedereninvoer uit het VK vertegenwoordigen.¹⁴ De EU-rechten op ingevoerde chemische en farmaceutische producten (17% van onze invoer uit het VK) zou naar schatting jaarlijks 55 miljoen euro bedragen.¹⁵

Het detailoverzicht met de 25 belangrijkste ingevoerde producten uit het VK toont dat de EU ook invoerrechten zal heffen op bepaalde aardoliederivaten en chemische basisproducten, automatische regelaars en toiletartikelen gebruikt bij het scheren (vb. aftershave).¹⁶

- Cijfers volgens het communautair concept van Eurostat

Eurostat hanteert een ruimere definitie en beschouwt ook alle goederen van bedrijven uit andere EU-lidstaten die in hun handel met het VK in België de economische douaneformaliteiten (laten) vervullen.

Op een jaarlijks totale uitvoer van 31,3 miljard euro zou het VK 1,8 miljard euro invoerrechten heffen. Dit komt overeen met een gemiddeld Brits invoerrecht van 6%. Het aandeel van de voertuigen zou 800 miljoen

euro bedragen, dit is 45% van alle Britse invoerrechten. Ook de landbouwproducten worden opnieuw aanzienlijk getroffen. De Britse invoerrechten op onze uitgevoerde landbouwproducten (10% van onze uitvoer naar het VK) zou naar schatting jaarlijks 456 miljoen euro bedragen, dit is 26% van alle Britse invoerrechten.

17

Op een jaarlijks totale invoer van 17,1 miljard euro in Belgische context zou de EU 855 miljoen euro invoerrechten heffen. Dit komt overeen met een gemiddeld EU-invoerrecht van 5 %. Voertuigen maken ruim één vijfde (21%) uit van de invoer uit het VK en zouden 39% van alle EU-invoerrechten (334 miljoen euro) torsen. Ingevoerde Britse landbouwproducten zouden goed zijn voor 28% van alle EU-invoerrechten (244 miljoen euro) hoewel deze slechts 6% van de totale goedereninvoer uit het VK uitmaken.

De tabellen geven het cijfermatig overzicht. Op de laatste pagina van het cijferdocument, na alle tabellen, staat een legende met uitleg per kolom.

¹ De douanetarieven waarvan sprake zijn de most-favoured nations (MFN) invoerrechten die elk land (dat lid is van de Wereldhandelsorganisatie) toepast op goederen afkomstig van een handelspartner in afwezigheid van een gunstiger regeling.

² De simulatie kruist de bedragen (een vijfjaarlijks gemiddelde van de jaarcijfers 2015-2019) van de Belgische goederenhandel (per douanecode) met een vereenvoudigd tarief afkomstig uit het [‘UK Global Tariff’](#) (voor de uitvoer naar het VK) of het Europese [‘gemeenschappelijke douanetarief’](#) (voor de invoer uit het VK). De vereenvoudiging houdt in dat er geen rekening wordt gehouden met de btw, wisselkoers, inflatie, confidentiële handel en complexe tarieven die vanwege voorafgaandelijke aggregatie door de Nationale Bank niet kunnen worden berekend. Door het gebruik van historische data is er ook geen invloed van de covid-pandemie.

³ De [Nationale Bank van België](#) (NBB) maakt een onderscheid tussen bedrijven die gevestigd zijn op Belgische bodem en bedrijven die enkel in België de economische douaneformaliteiten (laten) vervullen (zoals invoerrechten betalen) maar gevestigd zijn in een andere EU-lidstaat. Het door Eurostat gebruikte ‘communautair concept’ (CC) omvat de handelscijfers van al deze bedrijven en is vergelijkbaar tussen de EU-lidstaten. De data volgens ‘nationaal concept’ (NC), alleen beschikbaar voor België, zijn een verfijning hiervan en slaan enkel op bedrijven gevestigd op Belgische bodem. Het verschil tussen beide concepten noemt de NBB de quasi-transit. De ‘echte’ doorvoer, dit zijn de in- en uitgevoerde goederen die enkel doorheen België ‘passeren’, zitten niet in de data.

⁴ Zie onderaan kolommen B, D en F op pagina 1.

⁵ Zie kolommen C, D en E op pagina 1 ter hoogte van productcategorie XVII.

⁶ Zie kolom I op pagina’s 2 en 3 voor alle douanecodes uit kolom B die beginnen met 87xxxxxx.

⁷ Zie kolommen C, D en F op pagina 1 ter hoogte van productcategorie VI. De meeste MFN-invoerrechten voor farmaceutica en aanverwant materiaal bedragen 0%.

⁸ Het UK Global Tariff lijkt erg sterk op het Europees ~~e~~ gemeenschappelijk ~~e~~ douanetarief. In het merendeel van de gevallen werden bij het opstellen van het Britse tariefschema de bedragen van het Europese tariefschema omgezet van euro naar Britse pond, complexe invoerrechten sterk vereenvoudigd en percentages verlaagd.

⁹ Zie kolom E op pagina 1 voor productcategorieën I tot en met IV.

¹⁰ Zie lijn 13 op pagina 2

¹¹ Zie de gedetailleerde tabel op pagina 2 en 3 voor onze belangrijkste uitvoer naar het VK.

¹² Zie onderaan kolommen G, I en K op pagina 1.

¹³ Zie kolommen H, I en J op pagina 1 ter hoogte van productcategorie XVII.

¹⁴ Zie kolommen I en J op pagina 1 voor productcategorieën I tot en met IV.

¹⁵ Zie kolommen H en I op pagina 1 voor productcategorie VI.

¹⁶ Zie de gedetailleerde tabel op pagina 4 en 5 voor onze belangrijkste invoer uit het VK.

¹⁷ Zie de tabel op pagina 6. De betekenis van de kolommen is dezelfde als bij de overzichtstabel op pagina 1.