

Douanerecht

Green Lanes in de wereldhandel

In het bedrijfsleven worden (politieke) processen, waardoor belemmeringen in het handelsverkeer zijn opgeheven, Green Lanes genoemd.

Internationale Green Lanes bestaan op het gebied van security en douanerechten. Behalve internationale afspraken om handelsbelemmeringen te beslechten, zijn er ook binnenlandse initiatieven om logistieke en administratieve processen efficiënter te laten verlopen, ook deze worden wel Green Lanes genoemd.

Dit artikel geeft een globaal overzicht van Green Lanes op het gebied van handelsverdragen en nationale initiatieven.



N.M.E.A. Egberts,
adviseur douane &
internationale handel bij
Trade Facilitation BV

1. Inleiding

Mondialisering van het internationale bedrijfsleven en de daarbij behorende goederenstromen, hebben tot gevolg dat goederen steeds vaker landsgrenzen passeren. De goederen zijn in afgewerkte staat op weg naar consumenten of hebben, als half fabricaat, een volgende bewerkingsbestemming. Moderne logistiek gecombineerd met informatie technologie maakt dat er op een efficiënte manier commerciële markten en productiefaciliteiten worden bediend. De overheids-organisaties die toezien op controle van deze goederenstromen worden vaak als lastig, kostbaar en tijdrovend ervaren. Publiek-private samenwerking in de vorm van Green Lanes wordt steeds vaker gebruikt om een hoger niveau van efficiëntie te bereiken. Maar wat zijn nu eigenlijk Green Lanes?

2. Green Lanes

De Green Lanes zien enkel op goederenverkeer tussen lidstaten van de Europese Unie en derde landen, of op goederenverkeer (Lanes) tussen de derde landen zelf. De kleur groen is een universeel verschijnsel in de douanewereld. Groen staat voor vrije doorgang en daardoor snelle doorgang zonder aangifte. In de praktijk van Green Lanes is er eerder sprake van aangifte bij de douane maar – indien mogelijk – geen of een zo laag mogelijke heffing van douanerechten. Tevens zal het aangifteproces bij de douane zo eenvoudig en snel mogelijk moeten zijn.

3. Geïntegreerde economische samenwerking

Handelspolitiek is de eerste stap om tot Green Lanes te komen. Om de economie van landen te bevorderen worden

vaak internationale handelsverdragen afgesloten die beogen de internationale handel positief te beïnvloeden. Er kan meer worden geïmporteerd, geëxporteerd en geproduceerd. Tevens wordt op deze manier de vestiging van buitenlandse bedrijven bevorderd. De landen versterken in feite elkaars economie door preferentieel handelspartner te worden.

Het preferentiële handelskarakter wordt op douanegebied bereikt doordat twee of meer landen de douanerechten ten opzichte van elkaar afschaffen of verlagen. De importquota gelden niet meer en de bureaucratische vereisten worden verminderd. Hierdoor wordt het aantrekkelijker voor bedrijven om zich in andere landen te vestigen en er te investeren.

Vrijhandelszones of vrijhandelsgebieden zijn gebieden waarbij twee of meer landen een samenwerking aangaan met als doel om de economische betrekkingen te versterken. De vrijhandelszones worden meestal gecontroleerd door de Wereldhandelsorganisatie en zijn vaak de eerste stap op weg naar economische integratie tussen de aangesloten landen.

Bekende voorbeelden van vrijhandelszones zijn:

- de EVA (Europese Vrijhandelsassociatie) met als deelnemers: Noorwegen, Zwitserland, IJsland en Liechtenstein;
- de NAFTA (Noord-Amerikaanse Vrijhandelsovereenkomst) met de Verenigde Staten, Mexico en Canada als deelnemers;
- de ASEAN (Associatie van Zuidoost-Aziatische Naties) waar onder andere: Thailand, Singapore, Brunei, Cambodja en de Filipijnen bij zijn aangesloten.

In alle gevallen betreft het landen met een complementaire economie. In het geval van ASEAN zie je dan ook een duidelijk verschil in economische ontwikkeling. De zakelijke dienstverlening is in Singapore sterk ontwikkeld maar de loonkosten zijn er erg hoog. In het geval van Cambodja en Laos is dat het tegenovergestelde. Daar zie je vooral economische activiteit in sectoren, die door lage lonen wordt gekenmerkt zoals productie van textiel, kleding en schoenen. Brunei kent juist weer een sterke olie sector. Zodoende is er een goede reden om preferentieel handelspartner te zijn en complementair onderling te handelen. Het doel van de ASEAN is om in 2020

een economische gemeenschap te worden de fundamentele voorwaarden zijn in het oprichtingsverdrag van Bali (7 okt. 2003) vastgelegd. Als voorbeeld voor dit verdrag geldt de Europese Unie, die als eerste vrijhandelszone is omgezet in een douane-unie. Met de omzetting naar een douane-unie vervielen de douanerechten bij in- en uitvoer van goederen. Een vrij verkeer van goederen en diensten is voor de 27 EU-lidstaten al werkelijkheid. Op 1 juli 2013 wordt verwacht dat Kroatië toetreedt tot de Europese Unie en daarmee de 28e lidstaat wordt. Door de uniforme handelspolitiek van de Europese Unie is er enkel nog sprake van in- en exportmaatregelen of belemmeringen ten aanzien van landen die buiten de Europese Unie zijn gelegen.

De Europese Unie (EU) heeft verdragen afgesloten met onder andere de EVA en ASEAN om tot "meest begunstigde handelspartner" relatie te komen. In het geval van de EVA landen (met uitzondering van Zwitserland) is er zelfs sprake van een vrij verkeer van goederen. De douaneaangifte blijft maar met geen of een zo laag mogelijke heffing van douanerechten. De oorsprong van de goederen moet dan wel worden aangetoond met oorsprongsdocumenten zoals een GSP of EUR Document.

4. De Wereldhandelsorganisatie

De Wereldhandelsorganisatie (WTO) speelt bij de totstandkoming van Green Lanes een belangrijke rol daar deze organisatie tot doel heeft de internationale handel te bevorderen door handel barrières op te heffen, en zodoende de internationale handel te versterken. Het ultieme doel van de WTO is om de wereld welvarender te maken en met haar 157 leden bestrijkt deze organisatie nu ongeveer 95% van de wereldhandel en worden alle verdragen door de leden erkend.

Hoewel de vrijhandelsverdragen enkel door overheden worden geïnitieerd is het internationale bedrijfsleven een van de belanghebbenden. Het wordt voor het bedrijfsleven goedkoper en makkelijker om handel te drijven. Afhankelijk van waar bedrijven zijn gevestigd en waar hun afzetmarkt zich bevindt, is er belang om bij de overheid of WTO aan te dringen op handelsovereenkomsten. Winsoptimalisatie is hierbij de belangrijkste drijfveer en de sociale aspecten worden onder de noemer van "maatschappelijk verantwoord ondernemen" samengebracht.

5. Vrijhandelsverdragen in de actualiteit

Een mondiale Green Lane is nog steeds een WTO utopie. De laatste jaren zie je echter wel steeds meer vrijhandelsverdragen (Free Trade Agreements (FTA)) tot stand komen. Zo zijn er nu besprekingen gaande tussen de Europese Unie en India, Vietnam, Japan, Canada en zelfs de Verenigde Staten. Het

FTA dat de Europese Unie met Zuid-Korea heeft afgesloten, is op 1 Juli 2011 in werking getreden en geldt als een van de belangrijkste vrijhandelsverdragen. Het FTA met Zuid-Korea heeft tot gevolg gehad dat de EU export van volledig geliberaliseerde producten (zonder douanerechten) naar Zuid-Korea met 32% is gestegen. De export naar Zuid-Korea van niet volledig geliberaliseerde producten (met douanerechten) is slechts met 10% gestegen. Dit heeft tot gevolg dat de Verenigde Staten in maart 2012 een FTA met Zuid-Korea heeft afgesloten met als doel om in vijf jaar tijd de douanerechten met 95% af te bouwen. Het lijkt erop dat er tussen de economische grootmachten een competitie aan het ontstaan is wie de koning van de vrijhandel wordt. Green Lanes in de vorm van FTA's hebben zonder twijfel de toekomst en dragen bij aan een bewezen gemeenschappelijke economische groei.

6. Green Lane Noord- & Zuid-Korea

Er zijn ook minder voor de hand liggende Green Lanes. In eerste instantie zou je denken dat als basisvoorwaarde er goede politieke en economische betrekkingen moeten zijn alvorens tot effectieve douanemaatregelen te kunnen komen. Landen die met elkaar in oorlog waren en nog geen vrede met elkaar hebben gesloten, verkeren in de situatie van een wapenstilstand. Dit is sinds 1953 het geval met Noord- en Zuid-Korea. Een grens van 284 kilometer gescheiden door een gedemilitariseerde strook van 4 kilometer met aan weerszijde 1.4 miljoen gevechtssklare militairen die met enige regelmaat kleine conflicten hebben. Diverse verregaande economische sancties zijn tegen Noord-Korea in werking. Niet bepaald een ideale situatie voor internationale handel tussen Noord- & Zuid-Korea.



Er bestaat echter een Green Lane tussen Zuid-Korea en het in Noord-Korea gelegen Kaesong Industrial Complex (KIC). In 2010 waren er 120 Zuid-Koreaanse bedrijven actief in het KIC die 47.000 Noord-Koreaanse werknemers van werk

voorzagen. Het betreft vooral kleding- en textielbedrijven. Er zijn echter ook twee semi-conductor bedrijven gevestigd. Het gemiddelde maandloon voor de Noord-Koreaanse werknemers bedraagt \$ 61 per maand. Los van de politieke doelen van deze publiek/ private samenwerking is er dan ook een directe economische reden voor Zuid-Korea om een goedkoop arbeidershinterland te creëren. Vanuit een douaneoptiek is er sprake van een Outward Processing Zone (OPZ) die een equivalent is van de economische douaneregeling passieve veredeling. Er worden basismaterialen van Zuid- naar Noord-Korea geëxporteerd, en na assemblage weer geëxporteerd naar Zuid-Korea. Bij de import van de KIC goederen worden geen douanerechten afgedragen, maar zijn er wel strenge veiligheidscontroles aan de Zuid-Koreaanse grens. Hoewel deze Green Lane een intra-Koreaanse aangelegenheid is zijn er echter implicaties ten aanzien van de export naar de Verenigde Staten en de Europese Unie voor in de KIC geproduceerde goederen. Er gelden geen lagere douanerechten voor de import in de VS en de EU. De Verenigde Staten is tevens bezorgd dat er via deze Green Lane mogelijk hoogwaardige technologie naar Noord-Korea wordt geëxporteerd.



* Containerscan Zuid-Koreaanse douane aan de Noord-Koreaanse grens

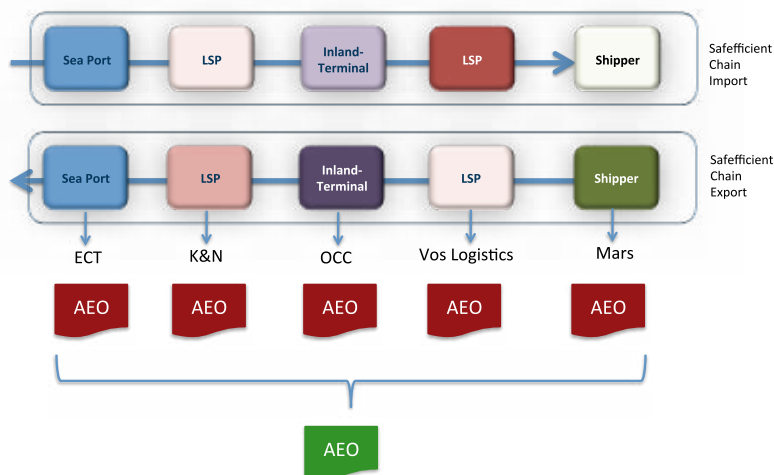
7. Nederlandse Green Lane Initiatieven

Naast de wereldwijde handelsakkoorden zijn er ook initiatieven die enkel tot doel hebben om het logistiek- en douaneproces te verbeteren. Ook dit wordt wel Green Lane genoemd. In Nederland is een belangrijk initiatief op dit gebied het Safefficient Project. Dit project is een vorm van publiek/ private samenwerking die tot doel heeft om kennis en innovatie op het gebied van douane & internationale handel te verspreiden en te promoten voor diverse belanghebbende partijen in Nederland. De belanghebbende partijen zijn in feite diverse overheden en het bedrijfsleven. Daar multinationals meestal over specialisten op dit vakgebied beschikken richt de toepassing binnen het bedrijfsleven zich voornamelijk op het midden- en klein bedrijf. Via hogeschool NHTV in Breda wordt aan kennisoverdracht gedaan. Kennis opgedaan tijdens projecten

bij multinationals, zoals Sony, Omron, Mars, Versteijnen, Dohler en Bavaria, wordt in opleidingen bij deze hogeschool gedeeld met studenten en MKB-bedrijven.



PROGRAM SAFEFFICIENT



10



In de bovenstaande keten hebben alle logistieke en producerende bedrijven een Authorised Economic Operator (AEO) certificaat behaald. Door samen te werken en vereenvoudigen op het gebied van douane wetgeving operationeel uit te voeren zijn er aanzienlijke efficiëntie verbeteringen doorgevoerd op het gebied van de effectieve afdracht van douanerechten en de verbetering van logistieke doorlooptijden.

Een ander Green Lane initiatief is het "extended single window" project. De vier onderdelen waar dit project zich op richt zijn:

- het realiseren van een één-loketfunctie (single window) voor overheid gerelateerde controles en aangiftes;
- het faciliteren en benutten van kansen die het gemoderniseerde douanewetboek biedt;
- het beter op elkaar afstemmen van inspecties en controles;
- de ontwikkeling van een informatie- en systeemarchitectuur die deze doelen faciliteert.

Beide projecten hebben ondanks het nationale karakter een internationale werking. Het douane & internationale handel component heeft een sterk effect op het efficiënter maken van de internationale goederenstroom.

Het derde project ziet op verbetering van de internationale handel van Nederland met de Russische Federatie heet Russian Trade Lane (RTL). Deze publiek/ private samenwerking ziet op de export van goederen naar de Russische

Federatie. Door AEO gecertificeerde bedrijven zal via een beveiligde data link de exportaangifte, gecombineerd met commerciële data en oorsprongsbescheiden, aan de Russische douane worden gestuurd. Hierdoor krijgt de Russische Federatie meer zicht op de waarde en indeling van de te importeren goederen en kunnen deze sneller in Moskou of Sint Petersburg door de douane worden afgehandeld. De heffing van douanerechten blijft gelijk maar de logistieke doorlooptijd zal worden verbeterd.

8. Conclusie

Green Lanes hebben een belangrijke functie in de internationale handel en de daarbij behorende supply chain. Door middel van douane-unies, economische gemeenschappen, preferentiële verdragen en vrijhandelsverdragen, worden de douanetarieven aan de grenzen afgebouwd en de administratieve processen vereenvoudigd.

De term Green Lanes ziet dus op het versnellen en eenvoudiger maken van douaneprocessen en/of een lagere heffing van douanerechten. Ook zal door middel van Green Lanes de coördinatie tussen douane en andere controlerende instanties door de één-loket-functie verbeteren. Dit alles heeft tot doel om de mondiale handel te bevorderen en (een beter gespreide) welvaart voor alle burgers te brengen.