



BREXIT ZORGT VOOR EEN NIEUWE WERKELIJKHEID

GEEN RIMPELLOZE SCHEIDING

Door corona en de Amerikaanse verkiezingen leek Brexit in de tweede helft van 2020 wat naar de achtergrond verdwenen. Ten onrechte, want het is een gebeurtenis met grote gevolgen. Al werd een no deal op de valreep voorkomen, van een rimpelloze scheiding is geen sprake. Naarmate de tijd vordert, worden de *hiccups* duidelijker.

Op 24 december 2020 bereikten de EU en het VK overeenstemming over de voorwaarden waarop zij uit elkaar gaan. Ierland blijft lid van de EU. Veel voor dit land bestemd vrachtverkeer uit de EU gaat nu per boot in plaats van over de Britse wegen. De reistijd is langer maar het scheidt twee grenspassages en veel gedoe.

PAPIERWINKEL

Want de controles zijn terug, net als douaneformaliteiten bij het importeren en exporteren van goederen. Er zijn geen tarieven of quota op handel. Wel gelden strikte voorwaarden, met extra papierwinkel tot gevolg. Als het gaat om onder meer consumentenbescherming, product- en voedselveiligheid moeten VK-goederen blijven voldoen aan de wet- en regelgeving van de EU. Het leveren of afnemen van diensten blijft voor Nederlandse bedrijven in sommige gevallen mogelijk. Wel zijn er meer regels, bijvoorbeeld voor bezorgdiensten, telecommunicatie en financiële diensten. Britse

financiële instellingen verliezen toegang tot de interne EU-markt. Voor het aanbieden van diensten moeten zij toestemming vragen.

HEET HANGIJZER

Vissers uit de EU kunnen nog vijftieneenhalf jaar hun netten uitgooien in de Britse wateren. Wel mogen ze stapsgewijs tot 25% minder vangen. Na deze overgangsfase besluit het VK jaarlijks over de toegang voor EU-vissers. Een potentieel strijdpunt; visserij blijft een heet hangijzer.

STOK ACHTER DE DEUR

Gelijkwaardige regels moeten zorgen voor eerlijke concurrentie bij onder meer belastingzaken, milieu-, arbeids- en sociale normen, staatssteun en consumentenbescherming. Maatregelen bij niet-naleving fungeren als stok achter de deur. Bij grensoverschrijdende situaties blijven de meeste sociale zekerheidsrechten behouden.



31 januari 2020: de Britse vlag wordt verwijderd uit het gebouw van de Europese Raad in Brussel.

DUBBELE KRIMP

De Britse economie kromp in 2020 met 9,9%. Hoofdzakelijk als gevolg van corona, maar het stemt niet hoopvol voor 2021 als de Brexit-effecten echt zichtbaar worden. Al kende Nederland met 3,8% krimp de grootste economische teruggang ooit, er was veel erger verwacht. Onze uitgangspositie lijkt gunstiger. Dat de Britse autonomie ervoor zorgt dat de bevolking veel eerder ingeënt wordt met het coronavaccin, is een andere kant van de medaille.

Dubbele verzekering en dubbele premieplicht worden zo voorkomen.

MEESTAL GEEN VISUM

Ook voor personen gelden formaliteiten. Per oktober 2021 moeten inwoners als ze de grens passeren weer een paspoort tonen. Een visum is niet nodig, tenminste als het gaat om een vakantie of kort verblijf. Zo mogen EU-onderdanen tot 180 dagen in een voortdurende periode van twaalf maanden zonder visum in het VK verblijven. Bij het directe vliegverkeer tussen EU en VK gelden geen beperkingen. Die zijn er wel voor Britse luchtvaartmaatschappijen die binnen of vanuit de EU vluchten uitvoeren. Om dit voor te zijn, richtte lowcostmaatschappij Easyjet al in 2017 een Oostenrijks dochterbedrijf op.

ENORME VRACHTWAGENFILES BLIJVEN VOORALSNOG UIT

ONLINE SHOPPEN DUURDER

Voor onlineshoppers bij Amerikaanse of Chinese webwinkels is het al een bekend fenomeen. Ook digitale aankopen in het VK komen nu van buiten de EU waardoor - afhankelijk van de waarde - btw en invoerrechten verschuldigd zijn. Britten die in Nederland online shoppen, zijn eveneens belastingen verschuldigd. Een praktische consequentie die een groot aantal consumenten met hun neus op de feiten drukt.

NOG GEEN ECHE TEST

Want Brexit raakt iedereen. In de praktijk wordt de echte impact steeds duidelijker. Enorme vrachtwagenfiles voor de veerboten - het schrikbeeld dat jarenlang boven de Britse afsplitsing hing - bleven vooralsnog uit. Kanttekening daarbij is wel dat er begin 2021 fors minder vrachtverkeer was dan in de vergelijkbare periode vorig jaar. Deels wordt dat veroorzaakt door de coronacrisis. Ook zijn aan beide zijden van het Kanaal grote voorraden opgebouwd. Bedrijven konden zo de eerste maanden doorkomen en langzaam wennen aan de nieuwe situatie. Van een echte test was begin dit jaar nog geen sprake.

FLINK DOORTYPEN

Inschatting van branchevereniging evo-fenedex is dat in januari zo'n 40% van de vrachtwagens op veerboten in IJmuiden en Rotterdam de papieren niet volledig op orde had. Door de geringe drukte leidde dat nog niet tot grote problemen. Maar wat niet is, kan nog komen als het vrachtverkeer toeneemt. De voorbereidingen die Nederland heeft getroffen voor de afhandeling van nieuwe douaneformaliteiten lijken gedegen. In

het VK is dat anders. IT-systemen communiceren over en weer niet met elkaar en daarom moet veel informatie handmatig worden verwerkt. De Britse overheid wilde maar liefst vijftigduizend nieuwe medewerkers werven om de honderden miljoenen extra formulieren die jaarlijks worden verwacht adequaat te verwerken. Volgens de Financial Times bleef de teller begin januari steken op 2.500 extra mensen. Die moeten dus flink doortypen.

LUIZEN EN SCHIMMELS

Specifieke elementen uit de Brexit-afspraken hebben grote gevolgen. Zo hanteert het VK complexe productspecifieke oorspronregels bij import. Denk aan veterinaire en fytosanitaire regels; die laatste hebben betrekking op ziekten, luizen en schimmels die mogelijk aanwezig zijn op planten en voedsel. Controles op de richtlijnen worden stapsgewijs ingevoerd. De plantensector was vroeg aan de beurt, bloemen hebben tot 1 april respijt. Per deze datum moeten vrijwel alle in het VK geïmporteerde landbouw- en voedingsproducten beschikken over een fytosanitair of veterinair gezondheidscertificaat.

OORSPRONG EN HERKOMST

Op producten met een Europese oorsprong die geëxporteerd worden naar het VK worden geen importtarieven geheven. Vice versa geldt hetzelfde. Maar oorsprong en herkomst zijn verschillende zaken. Doorslaggevend is welke bewerking producten in een EU-land hebben ondergaan. Het Brexit-loket geeft het voorbeeld van een Nederlandse fietsproducent die materialen en onderdelen deels van buiten de EU betreft. Om in het VK geen invoerrechten te betalen, moet de producent aantonen dat voor minimaal 55% van de fabrieksprijs van het eindproduct in de EU aan waarde is toegevoegd in de vorm van materiaal, loon, winst en overhead. Daarvoor zijn onder meer leveranciersverklaringen nodig. Een forse administratieve opgave voor Nederlandse exporteurs.

ROUTINE EN KANSEN

Uiteraard zullen veel van de extra handelingen en formaliteiten naarmate de tijd vordert routine worden. Verder laat het voorbeeld van Easyjet zien dat voor Britse bedrijven die de Europese markt willen blijven bedienen, een vestiging aan de overzijde van het Kanaal een pragmatische oplossing kan zijn. Ons land is dan dichtbij en met veel logistieke voorzieningen een aantrekkelijke optie. De distributiesector merkte vorig jaar al dat een significant aantal Britse bedrijven een deel van hun voorraden hier opslaat. Die ontwikkeling zet zich naar verwachting door. Dus Brexit biedt zeker kansen. De tijd zal leren welk aspect voor de Nederlandse economie de overhand krijgt.