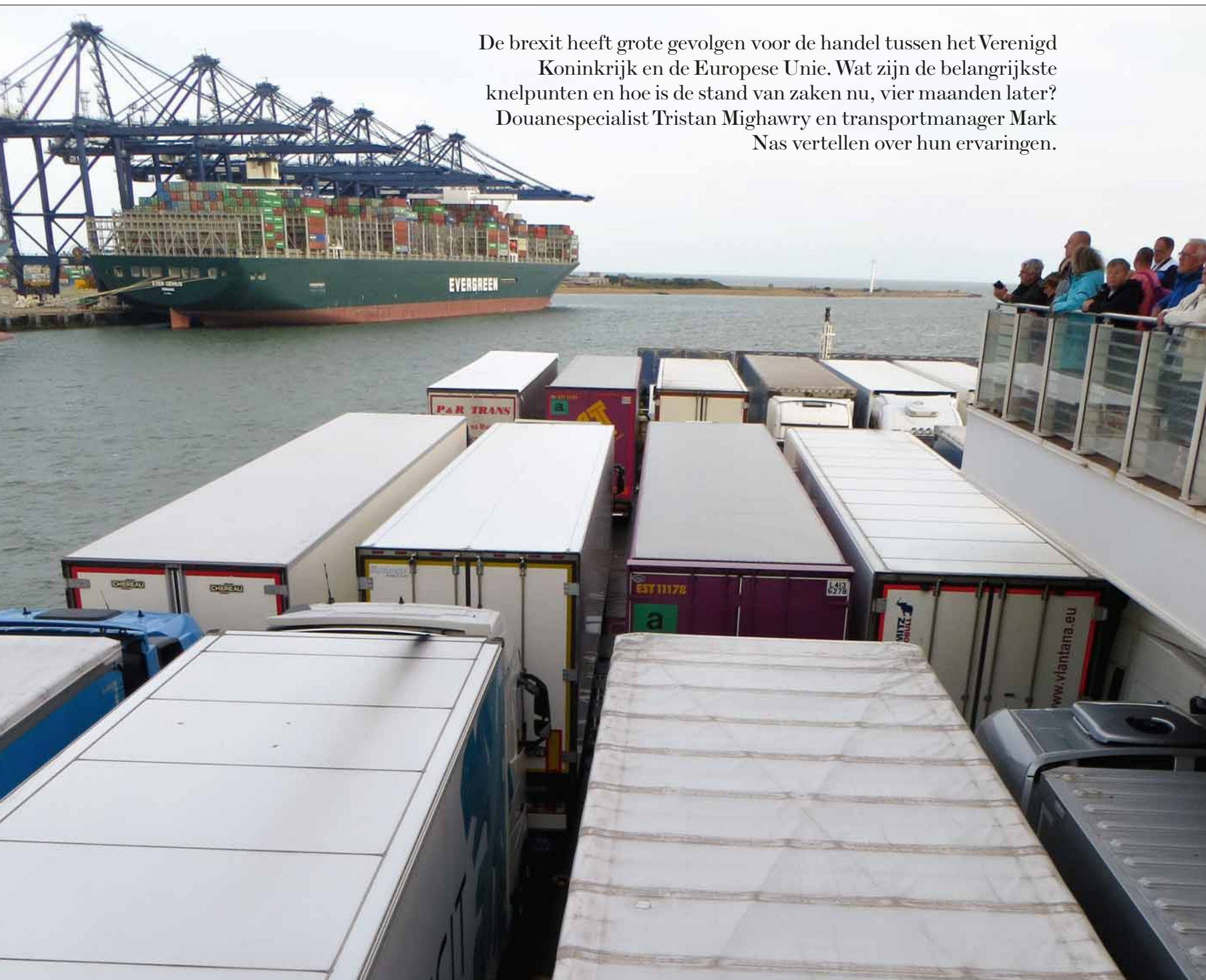


‘Bedrijven moeten zelf bepalen of transporten winstgevend zijn’

Logistieke sector stelt zich in op nieuwe brexitregels

De brexit heeft grote gevolgen voor de handel tussen het Verenigd Koninkrijk en de Europese Unie. Wat zijn de belangrijkste knelpunten en hoe is de stand van zaken nu, vier maanden later? Douanespecialist Tristan Mighawry en transportmanager Mark Nas vertellen over hun ervaringen.



1. Tristan Mighawry: "Digitalisering van administratieve processen is hét antwoord op complexe administratieve vraagstukken."



Het laatste halfjaar was een hectische tijd voor Tristan Mighawry. Maar inmiddels is de rook weer wat opgetrokken en beginnen de nieuwe regels voor bedrijven die met het Verenigd Koninkrijk handelen te wennen. Mighawry is adviseur bij douanediensverlener Gaston Schul. Hij geeft leiding aan een team specialisten dat verladers en transporteurs adviseert en ondersteunt bij het voldoen aan de douaneformaliteiten bij het handel drijven met niet-EU-landen. Volgens Mighawry waren veel bedrijven niet voorbereid op de consequenties van de brexit. "Het duurde erg lang voor er tussen de EU en het Verenigd Koninkrijk overeenstemming was bereikt over een nieuw handelsakkoord. Dus niemand wist wat er precies zou gebeuren. Bij ons liep het de laatste maanden van 2020 storm met aanvragen voor ondersteuning bij het afhandelen van de douaneformaliteiten met het Verenigd Koninkrijk."

Digitalisering

Gaston Schul legde klanten uit waar ze rekening mee moesten houden en adviseerde hoe ze de douaneschakel binnen hun supplychain het best konden inrichten. Onderwerpen als classificatie van goederen, afhandeling van de btw in het Verenigd Koninkrijk en Nederland en factuurverklaringen om een preferentieel tarief toe te kunnen passen passeerden veelvuldig de revue. Mighawry: "Voor veel bedrijven waren dit soort termen en de bijbehorende regelgeving nieuw, vooral als ze geen ervaring hadden met de handel met niet-EU-landen."

'Bij export en import mag er wel wat meer harmonisatie zijn tussen de afzonderlijke EU-lidstaten'

De impact van de brexit op het goederenvervoer van en naar het Verenigd Koninkrijk is groter dan de meeste bedrijven hadden verwacht. De trucks stonden opeens vast aan de grens, waar ze daarvoor konden doorrijden. "Dit zorgt voor veel extra inspanningen en kosten", zegt Mighawry. "Als Gaston Schul kunnen wij de administratieve last van onze klanten grotendeels reduceren door middel van digitalisering. Bedrijven in het Verenigd Koninkrijk, België en Nederland kunnen via onze exportportal zelf hun exportdocumenten opstellen. Dit gebeurt op basis van een door ons ingericht account met data van het bedrijf. Vervolgens worden die data verstuurd naar de importafdeling in een van die landen. Geen onzekerheid, maar controle over hun eigen uitvoerproces en zeer gebruiksvriendelijk. Digitalisering van administratieve processen, zoals douaneaangiften, is volgens ons hét antwoord om complexe administratieve vraagstukken snel en efficiënt uit te kunnen voeren."

Meer harmonisatie

Vier maanden na de brexit kijkt Mighawry met bescheiden tevredenheid terug op de uitvoering van de nieuwe douaneformaliteiten met het Verenigd Koninkrijk. "Uiteindelijk is het allemaal relatief meegevallen en vind ik dat we het met z'n allen bij Gaston Schul goed voor onze klanten geregeld hebben. Maar in eerste instantie was het alle zeilen bijzetten en maakten we lange dagen. Ik denk dat

de EU haar zaken inmiddels aardig voor elkaar heeft. Maar bij export en import zou er wel meer harmonisatie mogen zijn tussen de afzonderlijke EU-lidstaten. Want nu verschillen de douaneformaliteiten nog van land tot land en dat maakt het ingewikkelder dan nodig."

Mighawry denkt dat de Britse autoriteiten, in tegenstelling tot de EU, de gevolgen van de brexit wel wat hebben onderschat. "Bepaalde deadlines zijn bijvoorbeeld weer uitgesteld tot oktober 2021 en januari 2022. Dit geeft het Verenigd Koninkrijk de nodige lucht. Ook zal de Britse douane snel moeten opschalen. Uit onderzoek van de NBCC is namelijk naar voren gekomen dat 70 procent van de Britse en Nederlandse bedrijven verder wil groeien." Of het voor bedrijven nog steeds financieel interessant is om met het Verenigd Koninkrijk te handelen kan hij niet in algemene zin zeggen: "Dat zal van situatie tot situatie verschillen. Bedrijven moeten zelf bepalen of transporten van en naar het Verenigd Koninkrijk winstgevend zijn. Afhankelijk van de omvang van hun afzetmarkt zouden ze een vestiging aan de andere kant van het Kanaal kunnen openen. Dan hoeven de goederen geen oversteek meer te maken."

Stena Line

Logistieke dienstverlener Rosendaal Transport uit Beek in de Achterhoek is gespecialiseerd in goederenvervoer door de Benelux, Duitsland en het Verenigd Koninkrijk en in warehousing. Het bedrijf telt ongeveer vijftig medewerkers en beschikt over 28 eigen voertuigen. Transportmanager Mark Nas vertelt dat Rosendaal Transport groeppagezendingen naar het Verenigd Koninkrijk uitvoert met ongeveer drie trailers per dag. Het gaat om begeleide transporten >>

'We wisten in de eerste periode niet zeker of het transporteren van goederen naar het Verenigd Koninkrijk nog wel winstgevend zou zijn'

waarbij trekker, trailer en chauffeur met de Stena Line van Hoek van Holland naar Harwich gaan en vice versa. Nas: "De periode tot de jaarwisseling was een spannende tijd voor ons. Tot het laatst was het onduidelijk of er wel een handelsakkoord

>>

zou komen en hoe dat er dan precies zou uitzien. Daarom lieten we de brexit maar rustig op ons afkomen. Maar het was een spannende periode, want we wisten niet zeker of het transporteren van goederen naar het Verenigd Koninkrijk nog wel winstgevend zou zijn." Nadat het handelsakkoord was afgesloten, schrok Nas wel van wat er op hem afkwam. Want de brexit had een grote impact op groeepagezendingen naar het Verenigd Koninkrijk. "Het afhandelen van de formaliteiten bij het transport van full loads afkomstig van één verlader is goed te doen. Maar bij groeepagevervoer in één trailer wordt het allemaal een stuk ingewikkelder. Dan moeten van tevoren per verlader exportdocumenten worden opgesteld en aangemeld bij de douane. Dat gaat per trailer om soms wel twintig verschillende documenten. Veel verladers zorgen hier zelf voor of laten het opstellen van het document uitvoeren door een agent. Als er echter één document niet in orde is of niet aanwezig, mag de trailer niet door en blijven alle goederen bij de grens staan. Vervolgens zijn wij de hele dag bezig met bellen en mailen om ervoor te zorgen dat de vracht weer verder mag. Dit is enkele malen voorgekomen en heeft dan een grote impact op onze operatie."

Logistieke kosten

Een ander heikel punt is volgens Nas de btw-afracht: "Ontvangers kunnen de btw op goederen later betalen. Als dat niet is gebeurd, moet de btw direct bij binnenkomst in Verenigd Koninkrijk worden voldaan. Als transporteur kun je dat bedrag voorschieten, maar dat wil je natuurlijk liever niet. Ook dit zorgt regelmatig voor veel geregeld en administratieve rompslomp. En dan heb ik het nog niet gehad over andere zaken die mis kunnen gaan, zoals bij het aanmelden van zendingen in Portbase en de Stena Line-portal en bij het uitwisselen van data

tussen de verschillende systemen van alle betrokken organisaties."

De meeste problemen ontstaan volgens Nas in het Verenigd Koninkrijk. "Wij werken intensief samen met WHB Logistics uit Milton Keynes, onze Engelse partner die gelukkig veel voor ons regelt. Tegelijkertijd worden we ondersteund door Gaston Schul. Met hun hulp zijn we goed door de overgangperiode heen gekomen en een aantal van onze klanten maakt inmiddels gebruik van hun exportportal. Dat helpt allemaal."

Maar is het vervoer naar het Verenigd Koninkrijk dan nog wel winstgevend voor Rosendaal Transport? "Het goederenaanbod

is momenteel groter dan de vervoerscapaciteit naar het Verenigd Koninkrijk", zegt Nas.

"Daarom zijn klanten bereid wat meer te betalen. Anders zouden wij hier waarschijnlijk mee stoppen. Maar de producten worden hierdoor wel wat duurder. We merken nu dat bedrijven door de stijgende logistieke kosten op zoek gaan naar goedkopere leveranciers uit andere landen. Dus of deze markt voor ons ook in de toekomst interessant blijft, kan ik niet met zekerheid zeggen."

2. Mark Nas (links) met assistent-planner Wouter Weijnen: "Als er echter één document niet in orde is of niet aanwezig, mag de trailer niet door en blijven alle goederen bij de grens staan." (Beeld: Bram Hilhorst, Peper & Zout Design)

