

**Onderwerp: Rondetafelgesprek Brexit woensdag 7 juni 2017*****Stena Line Group en Stena Line BV***

Stena Line is een familiebedrijf, opgericht in 1962 en heeft haar hoofdkantoor in het Zweedse Gotenburg. Stena Line maakt onderdeel uit van de 'Stena Sphere', een conglomeraat van internationale bedrijven met ca. 19.000 werknemers en een omzet van meer dan 55 miljard Zweedse kronen. Stena Line is één van Europa's grootste ferrymaatschappijen met 35 schepen en 20 routes in Noord-Europa. In 2016 heeft Stena Line rond 7,3 miljoen passagiers, 1,6 miljoen auto's en 2 miljoen vrachtwagens vervoerd. Ongeveer de helft van de activiteiten van Stena Line zijn direct of indirect gerelateerd aan het Verenigd Koninkrijk.

Met haar routenetwerk is Stena Line een belangrijk onderdeel van het Europese logistieke netwerk en het bedrijf ontwikkelt nieuwe intermodale oplossingen voor vracht door vervoer via spoor, weg en zee te combineren. Met haar uitgebreide passagiersfaciliteiten speelt Stena Line ook een belangrijke rol in het toerisme in Europa.

De Noordzee is een van Stena Line's grootste regio's en valt onder de verantwoordelijkheid van Stena Line BV in Hoek van Holland. Stena Line BV opereert momenteel met 8 schepen vanuit de havens in Hoek van Holland en Rotterdam Europoort, en biedt werk aan ongeveer 750 Fte's. Stena Line heeft dagelijks 12 afvaarten tussen Nederland en het V.K. en heeft vorig jaar ongeveer 800.000 passagiers, 160.000 auto's en 520.000 vrachtwagens over de Noordzee vervoerd, met een geschat marktaandeel van 30%. Een groot deel van de vrachttransporten zijn versproducten vanuit Nederland.

***Stena Line en de mogelijke gevolgen van de Brexit***

*In onze zienswijze hebben wij het vervoer van personen buiten deze discussie gehouden, gezien het feit dat het V.K. het Schengenakkoord niet heeft getekend.*

Het V.K. is een belangrijke markt voor Stena Line en zal dat ook blijven. Het is te vroeg om te zeggen in hoeverre onze activiteiten in en met het V.K. door de Brexit zullen worden beïnvloed. Wij hopen dat de discussies die nu tussen het V.K. en de EU plaatsvinden, zullen resulteren in een realistisch uitgangspunt, zodat het handels-, reis- en zakenklimaat kan worden voortgezet **zonder** extra knelpunten zoals strengere grenscontroles en zwaardere administratieve lasten. Het is essentieel voor alle betrokken partijen om de handel niet ingewikkelder te maken dan strikt noodzakelijk.

**Het is essentieel om ervoor te zorgen dat de huidige (naadloos verlopende) goederenstromen niet verstoord raken, de handel en de scheepvaartactiviteiten te beschermen om verdere groei mogelijk te maken.**

Sinds 1 januari 1993 bestaan er binnen de EU geen douanecontroles meer voor goederen en de voertuigen die deze vervoeren. Dit heeft de logistieke efficiëntie aanzienlijk verbeterd. De handel tussen het V.K. en haar EU-buren is sindsdien gegroeid. Door herinvoering van de douanecontroles wordt de handelsfacilitatie naar en met het V.K. weer teruggezet naar het niveau van begin jaren 90. Dit moeten we niet willen.



Willen de EU en het V.K. het huidige handelsvolume handhaven en maximaal gebruik maken van onze capaciteit, is een naadloze en snelle afhandeling in de havens van essentieel belang. Indien douanecontroles opnieuw worden ingevoerd in de havens, m.a.w. waar de goederen de grens overschrijden tussen de landen, dan wordt dat praktisch onmogelijk gemaakt.

### ***Douanecontroles post Brexit***

Als er geen (al dan niet tijdelijk) handelsakkoord wordt gesloten en het V.K. op 29 maart 2019 uit de EU is getreden, dan verandert -eenvoudig gezegd- de douanestatus van de goederen van 'communautair' (EU goederen z.g. vrije verkeer goederen) in 'niet communautair'.

Op onze terminals in Hoek van Holland en Rotterdam Europoort hebben wij over het algemeen meer dan 1800 vervoersbewegingen **per dag** (import en export samen). Indien voor alle vervoersbewegingen één of meerdere aangiften nodig zijn, zal de vertraging als gevolg van douaneprocedures significant zijn wat het vervoer van en naar het VK negatief zal beïnvloeden.

Vrachtwagens zullen vertraging oplopen, met congestie, niet alleen in en rond de havens maar ook bij voorbeeld in de omgeving van Hoek van Holland als gevolg. Dit leidt weer tot vertragingen of zelfs annuleringen van afvaarten. De gehele logistieke supply chain ondervindt hier de gevolgen van, met als grote slachtoffer de bederfelijke producten, zoals bloemen en verse groenten en fruit, die afhankelijk zijn van een snelle doorstroming.

*Een voorbeeld:* Bij het ferryverkeer is er vaak pas vlak voor verscheping bekend welke goederen zijn geladen en in welke vervoerseenheden. Dit is absoluut niet te vergelijken met bijvoorbeeld de volle container ladingen binnen het deepsea of shortsea container vervoer waar deze informatie ruim van te voren beschikbaar is.

Veel groepage ladingen (groenten, fruit, bloemen en planten, maar ook stukgoederen) worden 60 tot 15 minuten voor vertrek van een schip nog aangeleverd, terwijl de belading van deze voertuigen vlak voor aanlevering heeft plaats gevonden. Als er dan ook nog een uitvoeraangifte bij de Douane moet worden ingediend en die 'clearance' moet geven voor de uitvoer, heeft dit een uiterst negatieve impact op het vervoervolume naar het V.K. Los van de denkbare impact op de kwaliteit van de goederen die straks in het V.K. worden aangeboden.

### **Voornaamste onderwerpen waar Stena Line zich ernstig zorgen over maakt:**

- **Fysieke infrastructuur.** Het is onmogelijk om de fysieke infrastructuur in de havens op korte termijn aan te passen indien wij zullen moeten overgaan op douanecontroles. De havens zullen **nimmer** voldoende grond ter beschikking hebben om alle wachtende vracht auto's te accommoderen.

**Digitale infrastructuur.** De individuele uit- en invoergegevens van vracht/goederen maar ook van het schip moeten worden uitgewisseld. Dit kan niet meer op papier, dus moeten er spoedig maatregelen getroffen worden om data uitwisseling mogelijk te maken.

**IT-systemen Douane.** De systemen van o.a. Nederland en het V.K. moeten naadloos op elkaar gaan aansluiten. De verschillende douanes zullen verregaande afspraken moeten maken inzake hun (IT) protocollen en de acceptie van elkaars gegevens. Aangiftes zullen verder gedigitaliseerd moeten worden om handelsbelemmeringen tot een minimum te beperken.

- **Kennis en opleiding van de medewerkers en voldoende capaciteit.** Als er daadwerkelijk weer moet worden teruggegaan naar de situatie van vóór 1993, zullen er declaranten moeten worden opgeleid. Het



gaat immers niet alleen over simpele in- en uitvoer. Er zijn ook vele producten (b.v. automotive) die onder een “actieve of passieve veredeling” status gaan vallen, zoals een versnellingsbak die wordt gekocht in Duitsland, die vervolgens naar Engeland wordt getransporteerd en later in de afgemonteerde auto of truck weer terug naar Europa komt. Daar is een behoorlijke kennis voor nodig. Dus zal er moeten worden opgeleid. Er zijn natuurlijk nog steeds declaranten in Nederland, maar hun aantal is beperkt.

- **Verschil in (nationale) douanewetgeving.** Er moeten direct c.q. zo spoedig mogelijk discussies met en tussen de douane in beide landen worden opgestart om de verschillen in wetgeving boven water te krijgen en hiervoor oplossingen te vinden.
- **Overgangsfase.** Belangrijk is zeker ook de overgang van oude naar nieuwe regims. De afgelopen decennia is het in- en uitvoeren eenvoudiger geworden en kon men er soepel mee omgaan. Een verandering in de andere richting zou moeilijker zijn en zal de noodzakelijke transitietijd vereisen.
- **Uniforme regels voor alle havens – level playing field.** Als er afspraken worden gemaakt dan moeten deze gaan gelden tussen alle havenplaatsen op het continent en het V.K., met dezelfde procedures. De Engelse en Franse onderhandelaar zullen zonder twijfel proberen gunstige afspraken te maken voor de Kanaaltunnel en de ferries tussen Calais en Dover, vanwege de infrastructurele beperkingen en de kans op enorme files. De Nederlandse havens en belangen moeten niet worden onderschat of vergeten.

### ***Voorkeur en visie Stena Line***

Het heeft de uitdrukkelijke voorkeur van Stena Line dat er een handelsverdrag tussen de EU en het V.K. wordt gesloten en dat de Brexit geen negatieve gevolgen heeft voor de gehele logistieke keten. Ter gelijker tijd is het van uiterst belang om nu actie te ondernemen als die niet op tijd komt, dus uiterlijk op 29 maart 2019 in werking treedt. In die situatie ligt het voor de hand dat er tijdelijke afspraken worden gemaakt. In het slechtste geval komt er helemaal geen handelsverdrag.

Los van of er wel of geen handelsverdrag wordt gesloten, kan en moet Nederland ook zelfstandig actie ondernemen. Aangiften, controles en administratie zullen hoe dan ook veranderen. We moeten streven naar een pragmatische samenwerking met het V.K., waarbij **digitalisering** en het **wegnemen van handelsbelemmeringen** de hoogste prioriteiten zijn.

Als ferry- en havenoperator denkt Stena Line uiteraard graag mee en stelt voor dit samen met o.a. representanten vanuit de logistieke sector te doen. We zijn ervan overtuigd dat door samen op zoek te gaan naar werkbare en toekomstbestendige oplossingen en door een goed handelsverdrag, de handel vanuit Nederland en/of via de Nederlandse havens ook na de Brexit sterk, competitief en aantrekkelijk zal zijn.

#### **Annika Hult**

Algemeen Directeur Stena Line BV, Trade Director Stena Line North Sea  
*Annika.Hult@stenaline.com*