

Faktaark

Maj 2017

Storbritanniens vej ud af EU

20. februar 2016

David Cameron udskriver afstemning om Brexit

23. juni 2016

52 pct. af briterne stemmer for at forlade EU. David Cameron træder tilbage.

13. juli 2016

Theresa May bliver ny premierminister.

29. marts 2017

Artikel 50

om udtræden af EU aktiveres af Storbritannien efter en afstemning i det britiske parlament giver mandat til forhandlingerne.

8. juni 2017

Parlamentsvalg i Storbritannien

29. marts 2019

Forhandlingerne om Brexit skal være afsluttet. EU's medlemslande kan ved enstemmighed forlænge forhandlingerne. En endelig aftale vedtages ved kvalificeret flertal i EU's Ministerråd og ved Europa-Parlamentets godkendelse

Kilder

- ¹ Statistics on UK-EU trade, House of Commons Library, 6. januar 2017.
- ² Opgørelse fra den britiske rederiforening - UK Chamber of Shipping

Dansk søfart og Brexit

EU's og Storbritanniens økonomier er tæt forbundne. EU er Storbritanniens største handelspartner, og Storbritannien er et vigtigt marked for mange EU-lande, herunder Danmark. For de danske rederier udgør Storbritannien det tredjestørste marked. Derfor er der meget på spil, når forhandlingerne om Storbritanniens fremtidige tilknytning til EU indledes i den kommende tid.

Europæisk søfart og Storbritannien

I 2015 eksporterede UK varer og tjenester til EU for 230 mia. pund (44,5 pct. af UKs samlede eksport). UK's import fra EU var i samme år 291 mia. pund (53,1 pct. af UKs samlede import)¹.

Størstedelen af samhandelen foregår via skibe, hvoraf en stor del sker med ro-ro fartøjer, som dagligt transporterer tusindvis af lastbiler til og fra UK. Siden toldkontrollen i de europæiske havne blev ophævet i begyndelsen af 1993, er trafikken over den Engelske Kanal steget markant. Fra 1 mio. lastbiler i 1992 til 4 mio. i 2015. Tilsvarende er trafikken mellem UK og Irland steget fra 54.000 lastbiler til 392.000 lastbiler i samme periode².

Storbritanniens geografiske placering betyder, at der også er en stor omlastningsaktivitet i landet.

Her bliver råvarer eller forbrugsgoder lastet om og sendt til destinationer, som ikke dækkes af de direkte forbindelser mellem fra Asien og Europa.

Danske rederier og Storbritannien

Storbritannien er et vigtigt marked for danske rederier. I 2016 var landet danske rederiers tredjestørste marked og stod for 5,3 pct. af danske rederiers udenlandske aktiviteter. Det svarer til 8,8 mia. kr. i 2016.

Foruden den mere traditionelle skibsfart er Storbritannien hjem for verdens største offshore vind-sektor. Der er også væsentlige forekomster af olie og gas på britisk sokkel, og danske rederier har en ikke uvæsentlig rolle i serviceringen af den britiske olie- og gasindustri.

Udfordringer for danske rederier i forbindelse med Brexit

Brexit rejser en række spørgsmål for danske rederier og dansk erhvervsliv. Hvor store udfordringerne i sidste ende bliver, vil helt afhænge af briternes udspil og af den endelige aftale, som UK og EU kan nå til enighed om.

Forhandlingerne vil både omhandle reglerne for Storbritanniens udtræden af EU, herunder størrelsen af UK's finansielle forpligtelser overfor EU, samt en tilknytningsaftale, der bestemmer Storbritanniens efterfølgende tilknytning til EU. Sandsynligvis vil det være nødvendigt at forhandle en form for overgangsordning, da forhandlingerne kan trække ud.

Markedsadgangen skal sikres

Det er helt afgørende, at danske og europæiske rederier fortsat har fri og lige adgang til det britiske marked. Det gælder både en smidig adgang uden omfattende toldkontrol for godstransport, samt fortsat adgang for europæiske rederier til det britiske marked for offshore.

Derudover skal rederierne også fortsat have mulighed for at sejle cabotage mellem de britiske havne, som det er tilfældet i dag. Desværre har britiske rederier og fagforeninger ytret ønske om beskyttelse af sejlads i britisk farvand mod udenlandsk konkurrence, ved at der efter Brexit skal stilles krav om en højere grad af lokalt indhold i form af arbejdspladser eller indkøb i Storbritannien.

Krav til konkurrencedygtige rammevilkår i EU

EU's retningslinjer for maritim statsstøtte regulerer medlemslandenes skattemæssige rammevilkår, som f.eks. DIS- og tonnageskatteordningerne. Storbritannien vil ikke længere være underlagt disse regler, der sikrer ens rammevilkår for søfarten i Europa. På enkelte områder har EU også "overimplementeret" en række internationale regler og konventioner, som Storbritannien ikke længere skal følge. Brexit stiller samlet set krav til søfarten i EU om at sikre konkurrencedygtige rammevilkår,

så EU fortsat er et attraktivt sted at drive rederi på linje med UK.

Generel handelspolitisk usikkerhed

Brexit vil betyde flere års usikkerhed om briternes handelspolitiske relationer til både EU og en lang række andre markeder. Udover forhandlingerne med EU vil den britiske regering også være nødsaget til at forhandle en lang række handelsaftaler bilateralt med ikke-EU lande, da de eksisterende EU-baserede aftaler sandsynligvis ikke vil gælde, når Storbritannien træder ud af EU. Storbritannien er omfattet af mere end 55 handelsaftaler gennem EU-medlemskabet.

Danmark mister en allieret i EU

Danmark og Storbritannien har traditionelt delt forholdsvis liberale grundholdninger med hensyn til regulering af arbejdsmarkedet, handelspolitik og erhvervsliv generelt. Det har derfor været oplagt for Danmark at indgå i alliancer med britiske stemmer både i EU's ministerråd og i Europa-Parlamentet. Derudover har den store tilstedeværelse af britiske embedsmænd i EU-Kommissionen været vigtig for at sikre, at selvregulering og markedsforhold tages i betragtning, når ny lovgivning udformes. Når briterne træder ud af EU, skal Danmark derfor finde nye allierede.