

NGB extra

Inflatie en supply chain issues



Jikke Biermasz en Marijn van Tuijl¹

De coronacrisis heeft een enorme impact gehad op het internationale goederenverkeer. De aanvoer van grondstoffen en producten stakte met als gevolg tekorten. De prijzen van metalen, levensmiddelen en brandstoffen schieten opnieuw omhoog na de Russische inval in Oekraïne. De westerse economieën kampen ondertussen met sterk oplopende inflatie. Het lijken problemen waar (met name) importerende bedrijven die internationaal zakendoen mee te kampen hebben, maar inmiddels voelt iedereen de gevolgen van de onbalans in de internationale handel. De vraag naar veel producten is groter dan het aanbod. Dat resulteert in oplopende prijzen. Het drijft de vraag naar logistieke capaciteit op. Dat zorgt voor vertraging en stagnatie. Dat drijft vervolgens de vraag en de prijs op. Een vicieuze cirkel kortom.

In dit artikel willen wij ingaan op enkele juridische aspecten van ontwikkelingen in de internationale goederenhandel. Voor welke problemen zien partijen in de *supply chain* zich gesteld en welke rol speelt de regelgeving, nu en in de komende jaren?



Jikke Biermasz



Marijn van Tuijl

Supply chains

Voor het goed functioneren van een supply chain zijn diverse factoren van belang:

- een internationale koop-/ verkooptransactie en levering;
- een betalingsmodaliteit;
- het logistieke proces, waaronder het vervoer;
- im- en exportregelgeving; importtarieven en -quota;
- productregelgeving.

Deze aspecten overziend is duidelijk dat supply chains kwetsbaar zijn. Nakoming van koopovereenkomsten staat onder druk als de prijzen van producten snel stijgen, of als onderdelen niet leverbaar zijn. Was het ruim twee jaar geleden de coronacrisis die de productie in, en logistiek vanuit, China liet stagneren, in 2021 was het de “Ever Given” die het Suez kanaal afsloot. De tekorten die zijn ontstaan, spelen producenten en importeurs nog steeds parten.



Jikke Biermasz



Marijn van Tuijl

Internationale koop en levering

Voor Europese importeurs die afhankelijk zijn van de toevoer van grondstoffen, onderdelen en (eind)producten gaat het vooral om betrouwbaarheid. Is die betrouwbaarheid juridisch vorm te geven en af te dwingen? Ja en nee. Op papier, in overeenkomsten, is alles vast te leggen en de levering van producten kan in principe langs juridische weg worden afgedwongen. De praktijk is echter gecompliceerder.

Helaas blijkt het afdwingen van nakoming langs juridische weg vaak lastiger naarmate de leverancier verder weg is gevestigd. Langs contractuele weg kunnen wel waarborgen worden ingebouwd (bijvoorbeeld leveringsgaranties, boetebedingen, bepalingen over jurisdictie- en geschilbeslechting), maar in de praktijk is het afdwingen van nakoming op korte termijn niet gemakkelijk. Een contractuele oplossing heeft aldus haar beperkingen.

Dan zijn er de voorbeelden van leveranciers die zich op overmacht of onvoorziene omstandigheden beriepen toen de pandemie om zich heen greep. De juridische lat voor een beroep op overmacht of onvoorziene omstandigheden ligt naar Nederlands recht hoog. Maar in enkele gevallen is een beroep op onvoorziene omstandigheden wel gehonoreerd voor zover de gevolgen van een pandemie niet in de overeenkomst waren verdisconteerd. Inmiddels zal daar voor nieuwe overeenkomsten vermoedelijk kritischer over geoordeeld worden. Dat een pandemie kan ontstaan en welke gevolgen dat heeft, is immers minder onvoorzien dan vóór maart 2020.

Logistiek

De aanhoudend toenemende vraag naar producten heeft verder tot effect dat er een groot tekort is aan vervoerscapaciteit, vooral vanuit Zuidoost Azië. De vrachttarieven voor het vervoer van containers over zee naar de grote Europese havens zijn in twee jaar tijd verveelvoudigd en de containerrederijen maken monsterwinsten. Naast de toenemende grondstofkosten en leveringsonbetrouwbaarheid worden Europese importeurs dus ook geconfronteerd met fors stijgende kosten van logistiek en vertragingen. Rederijen voorspellen dat het tekort aan vervoerscapaciteit in ieder geval tot en met het tweede kwartaal van 2022 zal aanhouden, maar in die analyse zijn de gevolgen van de oorlog in Oekraïne nog niet meegenomen.

Importeurs hebben daarmee in ieder geval de uitdaging om al deze variabelen te verdisconteren in de afspraken en prijzen die zij met hun afnemers maken. Contracten met langlopende prijsafspraken en bindende leveringstoezeggingen vormen het grootste risico. Het is noodzakelijk om jegens afnemers op de Europese markt vooraf een voorbehoud te maken voor de tijdige toelevering van grondstoffen en onderdelen en bijgevolg voor wat betreft de levertermijnen van eindproducten.

Ontwikkelingen in regelgeving

Maar hier blijft het niet bij. In de Europese regelgeving is een duidelijke trend waarneembaar die in de komende jaren effect zal hebben op supply chains. Waar het zakelijke handelsverkeer van oudsher gekenmerkt wordt door contractsvrijheid, zijn er vanuit verschillende invalshoeken initiatieven die de internationale handel verder (gaan) reguleren. We noemen enkele actuele voorbeelden.

Markttoezicht verordening

Een belangrijke invalshoek vormt de verschuiving van traditionele supply chains, waarbij producten geproduceerd in derde landen in de EU in de handel worden gebracht door importeurs, naar de handel via platforms (die vaak buiten de EU zijn gevestigd). De EU signaleert de opkomst van platforms en andere leveranciers die rechtstreeks, zonder tussenkomst van een importeur, aan bedrijven en consumenten leveren. Er is dan geen in de EU gevestigde importeur die instaat voor de veiligheid en conformiteit van geïmporteerde producten. De EU wetgever beschouwt dat als een probleem. Als het gaat om naleving en handhaving moet er altijd in de EU een aanspreekpunt zijn.

In 2021 is de Markttoezicht verordening (Verordening (EU) 2019/1020) in werking getreden. Hierin is bepaald dat lidstaten doel- en risicogericht de veiligheid en compliance van geïmporteerde goederen moeten controleren. Ook wordt de fulfilmentdienstverlener geïntroduceerd. Dat is een logistiek dienstverlener die bijvoorbeeld opslag en verzending binnen de EU verzorgt. De fulfilmentdienstverlener wordt verantwoordelijk voor de veiligheid en compliance van producten als er geen importeur is. Dit is een verantwoordelijkheid die normaal gesproken niet op het bord van een logistiek dienstverlener ligt. De Douane en de NVWA fungeren in Nederland als toezichthouders. Zij zullen de komende jaren het toezicht en de handhaving van deze verordening gaan vormgeven.

Levensmiddelen, -grondstoffen en landbouwproducten

Sinds november 2021 geldt in Nederland de Wet oneerlijke handelspraktijken landbouw- en voedselvoorzieningsketen. Deze wet is eveneens gebaseerd op Europese regelgeving en beschermt (ook niet-EU) leveranciers van deze producten tegen oneerlijke contractuele bedingen ten behoeve van afnemers, onder meer op het vlak van (buitengewoon lange) betalingstermijnen, in relatie tot grote(re) en machtige(re) afnemers. Deze regulering van de handel in een specifieke bedrijfstak is opmerkelijk omdat zij ingrijpt op wat altijd aan de contractsvrijheid werd overgelaten. De ACM kan boetes opleggen tot 10% van de jaaromzet van de afnemer.

Supply chain due diligence

De EU ontwikkelt daarnaast wetgeving die Europese bedrijven verplicht bij leveranciers buiten de EU een due diligence te verrichten naar veilige en gezonde arbeidsomstandigheden van werknemers, naar voorkoming en beperking van milieuschade en om na te gaan of de bedrijfsvoering van de leverancier in lijn is met de doelstellingen volgens het Klimaatakkoord van Parijs.

Tenslotte – inval in de Oekraïne en Rusland sancties

De recentste ontwikkeling is de Russische inval in Oekraïne en de sancties die afgekondigd zijn door onder meer de EU, de Verenigde Staten en het Verenigd Koninkrijk. Door de sancties (met als gevolg stijging van onder meer brandstofprijzen), maar ook door het stilvallen van de export uit Oekraïne zelf (in recente jaren een belangrijke leverancier van graan, maïs, metalen en andere grondstoffen), is inmiddels te zien dat de oorlog grote gevolgen zal hebben voor bepaalde bedrijfstakken en financiële markten.

De relatieve stabiliteit van supply chains van vóór de coronacrisis keert naar alle waarschijnlijkheid niet op korte termijn terug. De ontwikkeling van Europese regelgeving leidt ertoe dat Europese marktdeelnemers steeds verdergaande verplichtingen krijgen die tot doel hebben om (wat wij beschouwen als) de Europese normen en waarden op het gebied van arbeid, productveiligheid, milieu, eerlijke handel en duurzaamheid ook bij leveranciers buiten Europa ingang te doen vinden. Het zijn en worden spannende tijden voor bedrijven die internationaal handelen.

1. Beiden advocaat en partner bij Ploum en gespecialiseerd in internationale handel, logistiek en het toezicht daarop.

INHOUDSOPGAVE