

Der Brexit

Austrittsszenarien und mögliche Auswirkungen auf deutsche Speditions- und Logistikunternehmen

Als Spitzenverband repräsentiert der **Deutsche Speditions- und Logistikverband (DSLVL)** etwa 3.000 Mitgliedsbetriebe mit mehr als 530.000 Beschäftigten. Im Auftrag von Industrie und Handel organisieren und steuern Speditionen und Logistikdienstleister nationale und internationale Lieferketten. Sofern für die Beförderung von Gütern und Waren nicht eigene Beförderungsmittel eingesetzt werden, beauftragen Speditionen Transportunternehmen aller Verkehrsträger und befrachten Lkw, Eisenbahnen, Flugzeuge sowie See- und Binnenschiffe. Die Verbandspolitik des DSLVL wird insofern maßgeblich durch die verkehrsträgerübergreifende Steuerungsfunktion des Spediteurs bestimmt.

I. Einführung

Die britische Regierung hat am 29. März 2017 den sogenannten Brexit, also den Austritt des Vereinigten Königreichs aus der Europäischen Union (EU), erklärt. Die in der EU verbleibenden 27 Mitgliedstaaten müssen nun mit dem Vereinigten Königreich innerhalb von 24 Monaten ihr künftiges bilaterales Verhältnis in Form eines Austrittsabkommens regeln, in dem Einzelheiten für den Austritt sowie der Rahmen der zukünftigen Beziehungen festgelegt werden (Artikel 50 des [Vertrags über die Europäische Union](#) (EUV)). Dies scheint aufgrund der knappen Zeit kaum realisierbar. Es ist somit davon auszugehen, dass vorerst Übergangsregelungen verhandelt werden. Im Falle des Scheiterns dieser Übergangsverhandlungen käme es zu einem „harten Brexit“ mit der Folge, dass das Vereinigte Königreich aus der EU ausscheiden und als Drittland gelten würde. Eine Verlängerung der Zweijahresfrist käme ebenfalls in Betracht, diese müsste aber von allen 27 Mitgliedstaaten gebilligt werden.

Wie sich die Handelsbeziehungen zwischen der EU und dem Vereinigten Königreich in Zukunft entwickeln werden, ist noch völlig offen. Möglich wären neben der Vereinbarung einer Zollunion ein Beitritt des Vereinigten Königreichs zum Europäischen Wirtschaftsraum (EWR) („**Norwegen Modell**“) oder zur Europäischen Freihandelsassoziation EFTA plus gesonderte bilaterale Verträge („**Schweizer Modell**“) oder ein eigenes maßgeschneidertes britisches Modell. Sowohl das Norwegen-Modell wie auch die EU-Schweiz-Verträge setzen volle Personenfreizügigkeit, Beiträge zum EU-Budget und die Orientierung an der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofes (EuGH) für den Binnenmarkt voraus, so dass diese Optionen zum aktuellen Zeitpunkt eher unwahrscheinlich scheinen.

Die britische Regierung plant, nach Ablauf der Zwei-Jahresfrist mit einem „great repeal bill“ („Großes Aufhebungsgesetz“) das gesamte EU-Recht national außer Kraft zu setzen. Interessanterweise soll das Gesetz jedoch zeitgleich sämtliche EU-Vorschriften und Verordnungen in nationales britisches Recht umwandeln. Bestehende Entscheidungen des EuGH werden auch nach dem Brexit weiterhin Gültigkeit haben. Erst nach dem Austrittsdatum gefällte Entscheidungen werden im Vereinigten Königreich nicht mehr gelten.

II. Mögliche Szenarien für zukünftige handelsrechtliche Beziehungen

■ Zollunion

Die weitreichendste Möglichkeit der künftigen Zusammenarbeit zwischen dem Vereinigten Königreich und der EU wäre die Vereinbarung einer Zollunion, in einer solchen sich derzeit die Türkei befindet. Dies hätte aber zur Konsequenz, dass das Vereinigte Königreich weiterhin das geltende EU-Recht beachten müsste, ohne an den Rechtssetzungsverfahren beteiligt zu sein, da hierbei nur Mitgliedstaaten ein Stimmrecht haben. Da das Vereinigte Königreich durch das Brexit-Votum wieder seine politische Souveränität anstrebt, scheint dieses Verhandlungsergebnis unwahrscheinlich.

■ EWR- oder EFTA-Beitritt des Vereinigten Königreichs

Das Vereinigte Königreich könnte einen ähnlichen Status wie Norwegen erhalten, das Mitglied im EWR ist. Damit könnte das Vereinigte Königreich weiterhin die Vorteile des EU-Binnenmarktes nutzen, müsste aber auch die entsprechenden Pflichten erfüllen und die vier Freiheiten des Binnenmarktes (freier Waren-, Personen-, Dienstleistungs- und Kapitalverkehr) respektieren. Da das Vereinigte Königreich seine Grenzen wieder selbst kontrollieren möchte, ist ein EWR-Beitritt schon aufgrund der dort geltenden Personenfreizügigkeit unwahrscheinlich.

In Diskussion ist eine Mitgliedschaft des Vereinigten Königreichs in der Europäischen Freihandelsassoziation EFTA. Die Schweiz, die nicht dem enger angebundnen EWR angehören möchte, nutzt die EFTA als Basis für ihre Anbindung an die EU. Es gilt Freihandel bei allen Waren außer Agrargütern, ansonsten sind die Wirtschaftsbeziehungen über zahlreiche bilaterale Verträge geregelt. Fraglich ist, ob die EFTA-Mitglieder eine Aufnahme des Vereinigten Königreichs akzeptieren werden¹.

■ Freihandelsabkommen

Das Vereinigte Königreich strebt neben dem Austritt aus dem europäischen Binnenmarkt auch ein Ausscheiden aus der Zollunion an, da es nicht an gemeinsame Außenzölle mit der EU gebunden sein möchte. Stattdessen soll ein Freihandelsabkommen ausgehandelt werden. In einem solchen Abkommen verzichten die Vertragspartner untereinander auf Handelshemmnisse, betreiben jedoch gegenüber Drittländern eine autonome Außenhandelspolitik.

Das Ende der EU-Mitgliedschaft bedeutet für das Vereinigte Königreich zudem den Verlust aller Freihandelsabkommen mit Drittstaaten, da diese zwischen der EU und dem jeweiligen Partnerland abgeschlossen wurden. Das Vereinigte Königreich müsste also mit jedem einzelnen dieser Länder neue Verhandlungen führen, wobei es wenig wahrscheinlich scheint, dass die Inhalte der zu schließenden Freihandelsabkommen identisch sein werden mit den mit der EU bestehenden weitreichenden Abkommen.

¹ <http://www.sueddeutsche.de/politik/brexit-briten-sind-nicht-willkommen-1.3130430>

- **„Harter Brexit“**

Können sich EU und das Vereinigte Königreich innerhalb der Zwei-Jahres-Frist weder auf eine Übergangsvereinbarung noch auf eine Zollunion oder ein Freihandelsabkommen einigen, so tritt der sogenannte „harte Brexit“ ein, ein kurzzeitiger oder dauerhafter Rückfall des Vereinigten Königreichs auf den WTO-Status, bei dem der Handel wieder nach den Regeln der Welthandelsorganisation WTO erfolgt. Es käme zu Grenzkontrollen, Zöllen sowie zu unterschiedlichen Normen und Standards.

III. Zoll- und außenwirtschaftsrechtliche Auswirkungen des Brexit

- **Einfuhr/Ausfuhr**

Bei Warentransporten vom Vereinigten Königreich nach Deutschland handelt es sich ohne Vereinbarung einer Zollunion zwischen der EU und dem Vereinigten Königreich künftig um eine zollrechtliche Einfuhr in die EU, bei der eine Zollanmeldung in elektronischer Form abgegeben werden muss; für Lieferungen von Unionswaren in das Vereinigte Königreich sind elektronische Ausfuhranmeldungen erforderlich. Hierzu bedarf es sowohl einer zertifizierten Zollsoftware als auch fundierten zoll- und außenwirtschaftsrechtlichen Wissens. Zudem sind die komplexen Vorschriften für die Ermittlung des Zollwertes und der Bemessungsgrundlage für die Einfuhrumsatzsteuer (EUST) zu beachten.

Grundsätzlich fallen bei Importen aus dem Vereinigten Königreich die Regelzollsätze für Drittländer und die EUST an. Bei Abschluss eines Freihandels- bzw. Präferenzabkommens können Präferenzzollsätze zur Anwendung kommen, die niedriger sind oder zur Zollfreiheit führen. Hierzu muss eine Warenverkehrsbescheinigung vorgelegt werden, z. B. eine EUR.1.

- **Versandverfahren**

Ohne Abschluss eines entsprechenden Abkommens können Transporte von und nach dem Vereinigten Königreich künftig nur im Carnet TIR-Verfahren erfolgen, wenn die Waren nicht direkt an der Grenze verzollt werden sollen. Wird das Vereinigte Königreich Vertragspartei des „Übereinkommens über ein gemeinsames Versandverfahren“, können Waren im elektronischen Versandverfahren NCTS transportiert und die Vereinfachungen Zugelassener Versender/Empfänger genutzt werden.

- **Aktive/Passive Veredelung**

Werden Waren aus dem Vereinigten Königreich in Deutschland bearbeitet, verarbeitet oder ausgebessert und danach in das Vereinigte Königreich oder in ein anderes Drittland ausgeführt, so kann dies in der aktiven Veredelung erfolgen, im umgekehrten Fall in der passiven Veredelung. Diese Zollverfahren bedürfen einer Bewilligung beim zuständigen Hauptzollamt und müssen ordnungsgemäß durchgeführt werden. Zudem muss eine Sicherheit hinterlegt werden.

■ **Zolllager**

Waren, die aus dem Vereinigten Königreich in die EU kommen, um zu einem späteren Zeitpunkt an Käufer in der EU oder in Drittländer geliefert zu werden, können in Zolllagern gelagert werden, für deren Einrichtung ebenfalls eine Bewilligung sowie eine Sicherheitsleistung erforderlich sind.

■ **Zolltarif/Präferenzen**

Der Gemeinsame Zolltarif (GZT) gilt in allen EU-Mitgliedstaaten. Mit Austritt aus der EU muss das Vereinigte Königreich einen eigenen nationalen Zolltarif einführen. Es ist zu erwarten, dass das Vereinigte Königreich den EU-Zolltarif als britischen Zolltarif bei der WTO einreichen wird. Insofern werden die ersten sechs Stellen des Warencodes (HS-Code) weiterhin übereinstimmen. Jedoch verschlüsselt die EU in den weiteren vier Stellen zusätzliche, z. B. außenhandelsstatistische Anforderungen, so dass hier erhebliche Abweichungen zu erwarten sind.

Da das Vereinigte Königreich mit dem Austritt aus der EU nicht mehr Vertragspartei von Präferenzabkommen ist, gelten diese nicht mehr, es fallen die für Drittländer geltenden Regelzollsätze an. Gleiches gilt für Antidumping- und Ausgleichszölle, da Untersuchungen des Dumpings/der Subventionierung für das gesamte Zollgebiet der Union erfolgen. Schließen das Vereinigte Königreich und die EU ein Freihandelsabkommen, so sind die präferenziellen Ursprungsregeln einzuhalten und Ursprungsnachweise bzw. Lieferantenerklärungen zu erstellen.

■ **Zugelassener Wirtschaftsbeteiligter (AEO)**

Der AEO-Status S (Sicherheit) ist Teil der EU-Zollsicherheitsinitiative und gewährt den Zugelassenen Wirtschaftsbeteiligten (AEO – Authorised Economic Operator) Vorteile bei der Risikobewertung mit der Folge reduzierter Kontrollen und der Berücksichtigung bei anderen sicherheitsbezogenen Maßnahmen. Auch wenn die Regelungen durch das „Große Aufhebungsgesetz“ in britisches Recht übernommen werden, stehen diese Vorteile britischen Unternehmen nach Austritt aus der EU nicht mehr zur Verfügung. Das Vereinigte Königreich muss zunächst ein entsprechendes Abkommen über die gegenseitige Anerkennung der Sicherheitsprogramme mit der EU neu verhandeln, ebenso wie mit den Drittländern, mit denen die EU bereits solche Abkommen geschlossen hat, z. B. die USA, Schweiz und China.

■ **Elektronische Voranmeldungen (ICS/ECS)**

Liegt kein Abkommen über die gegenseitige Anerkennung ihrer Sicherheitsprogramme zwischen der EU und dem Vereinigten Königreich vor, müssen zusätzlich elektronische Voranmeldungen (ICS/ECS) vor Eintreffen/Versenden der Waren in/aus der EU abgegeben werden.

■ **Exportkontrolle**

Nach EU-Austritt des Vereinigten Königreichs wird der genehmigungsfreie Export von Dual-Use Gütern in das Vereinigte Königreich nicht mehr möglich sein. Dies betrifft eine Vielzahl von Waren (exportkontrollierte Werkzeugmaschinen, Chemikalien, Halbleiter, besonders leistungsfähige Computer, Sensoren, Laser, etc.) sowie

dazugehörige Software und Technologie. Welche Ausführbestimmungen das Vereinigte Königreich für Exporte aus dem Vereinigten Königreich in die EU aufstellt, unterliegt nach dem Brexit der britischen Gesetzgebungshoheit. Das Vereinigte Königreich ist allerdings Teilnehmer an zahlreichen internationalen Regimen der Exportkontrolle, die den Rahmen für das Vereinigte Königreich vorgeben.

IV. Umsatzsteuerrechtliche Auswirkungen

In der EU ist das Umsatzsteuerrecht zwar nicht vollständig harmonisiert, aber durch die europäische Mehrwertsteuersystemrichtlinie weitgehend vereinheitlicht, so dass in allen EU-Staaten vergleichbare Steuerregime existieren. Mit Ausscheiden aus der EU wird das Vereinigte Königreich nicht mehr als umsatzsteuerliches Gemeinschaftsgebiet, sondern als Drittland gelten mit folgenden Auswirkungen:

■ Nachweispflichten

Grenzüberschreitende Lieferungen in das Vereinigte Königreich werden keine innergemeinschaftlichen Lieferungen mehr sein, sondern steuerfreie Ausfuhrlieferungen. Das hat trotz möglicher Steuerbefreiungen allerdings die Konsequenz, dass für die Steuerbefreiung andere Belegnachweise erforderlich sind, z. B. der elektronische ATLAS-Ausgangsvermerk statt einer Gelangensbestätigung.

■ Transportleistungen in das Vereinigte Königreich

Bei sonstigen Leistungen, z. B. bei Transporten eines inländischen Unternehmers in das Vereinigte Königreich, bleibt es grundsätzlich bei der Leistungsortbestimmung nach § 3a Abs. 2 Umsatzsteuergesetz (UStG), also bei der Anwendung des Empfängerortsprinzips. Jedoch entfällt künftig die Umkehr der Steuerschuldnerschaft (Reverse-Charge-Verfahren) auf den Leistungsempfänger, wonach der britische Unternehmer die Steuer im Vereinigten Königreich abführt. Sinnvoll wäre es, wenn das Vereinigte Königreich seine nationalen Umsatzsteuervorschriften nach Austritt aus der EU in Anlehnung an die Mehrwertsteuersystemrichtlinie so gestaltet, dass das Reverse-Charge-Verfahren weiterhin Anwendung findet.

■ Unternehmereigenschaft

Der Nachweis der Unternehmereigenschaft nach dem Brexit kann von britischen Unternehmen nicht mehr anhand der von den EU-Mitgliedstaaten vergebenen Umsatzsteuer-Identifikationsnummer erbracht werden, sondern muss aufgrund anderer geeigneter Unterlagen erfolgen, beispielsweise mit einer Unternehmerbescheinigung.

■ Vorsteuervergütungsverfahren

Im Vereinigten Königreich ansässige Unternehmer, die in Deutschland für ihr Unternehmen Lieferungen oder sonstige Leistungen beziehen, können sich die ihnen in Rechnung gestellte Umsatzsteuer nur dann im Vorsteuervergütungsverfahren erstatten lassen, wenn zwischen dem Vereinigten Königreich und Deutschland ein Gegenseitigkeitsabkommen abgeschlossen wird.

■ **Anpassung der innerbetrieblichen EDV**

Die internen Abrechnungssysteme der Unternehmen müssen nach Austritt des Vereinigten Königreichs aus der EU umgestellt werden. Beförderungsleistungen sowie die weiteren sonstigen Leistungen werden künftig in anderen Zeilen in den Umsatzsteuer-Voranmeldungen und der Umsatzsteuer-Jahreserklärung zu melden sein, so dass entsprechende Anpassungen innerhalb der EDV-Systeme erforderlich sind.

V. **Auswirkungen des Brexit auf Transporte zwischen der EU und dem Vereinigten Königreich – Betrachtung der einzelnen Verkehrsträger**

Für den Güterverkehr gelten neben nationalen und internationalen Vorschriften zahlreiche europäische Normen, die bei der Organisation von Verkehren nach und von dem Vereinigten Königreich zu beachten sind. Insbesondere Arbeits-, Sozial-, Umwelt- und Sicherheitsregeln werden häufig auf EU-Ebene reguliert. Wie oben beschrieben sollen sämtliche europäische Normen in einem ersten Schritt durch das Große Aufhebungsgesetz in britisches Recht überführt werden. Fraglich ist, welche Regeln danach national auf den Prüfstand kommen und wo eine De-Regulierung zu erwarten ist. Die britische Foreign Trade Association (FTA) hat dazu einen interessanten Überblick verfasst². Für den Güterverkehrssektor sind folgende Punkte zu beachten:

1. **Auswirkungen auf den Straßengüterverkehr**

Der Straßengüterverkehr hat den höchsten Anteil aller Verkehre zwischen der EU und dem Vereinigten Königreich. 17.000 Lkw passieren Calais – Dover (und umgekehrt) jeden Tag, für die die Folgen des Brexit spürbar werden:

■ **Kabotage**

Für den Straßengüterverkehr mit dem Vereinigten Königreich sind heute insbesondere die Berufszugangsverordnung VO (EG) Nr. 1071/2009 und die Marktzugangsverordnung VO (EG) Nr. 1072/2009 maßgebend. Grenzüberschreitende Beförderungen mit dem Vereinigten Königreich und Kabotagetransporte unterliegen danach der EU-Lizenzpflicht. Beide Verordnungen sind insofern im britischen Recht verankert. Sollten diese Verordnungen außer Kraft gesetzt werden, müssten sich das Vereinigte Königreich und die EU auf eine neue Regelung einigen. Anstelle der nicht kontingentierten EU-Lizenz müssten EU-Unternehmen im Verkehr mit dem Vereinigten Königreich zukünftig auf bilaterale Genehmigungen wie im Verkehr mit Drittstaaten zurückgreifen, die dann zwischen der EU bzw. den einzelnen EU-Mitgliedstaaten und dem Vereinigtem Königreich auszuhandeln sind. Die Auswirkungen auf die Durchführung von Kabotagetransporten werden wechselseitig aber eher gering sein.

Darüber hinaus könnten Beförderungen zwischen dem Vereinigten Königreich und den EU-Staaten zwar auf der Basis der vom Ministerrat der Europäischen Konferenz der Verkehrsminister (CEMT) erteilten multilateralen Kontingente für den internationalen Straßengüterverkehr durchgeführt werden. Voraussetzung wäre jedoch, dass die CEMT-Genehmigungen nicht ausschließlich für bilaterale

² <https://goo.gl/zvNYMU>

Beförderungen mit einem der 43 CEMT-Mitgliedstaaten – darunter alle EU-Staaten – genutzt werden. Die zukünftige Genehmigungssituation würde folglich die Durchführung von Straßengütertransporten begrenzen und mehr bürokratischen Aufwand und Kosten verursachen.

■ **Fahrermangel:**

Ein Ziel des Brexit ist es, die Einwanderung aus Osteuropa zu begrenzen oder sogar zu stoppen. Die Einschränkung der Personenfreizügigkeit wird aber automatisch und zwingend zu einer Beschränkung des Zugangs zum europäischen Binnenmarkt führen. Gegenwärtig wird im Vereinigten Königreich eine erhebliche Zahl von Immigranten zu Lkw-Fahrern geschult. Fällt dieser Rekrutierungspool weg, wird das zu Engpässen führen und die Löhne der Fahrer steigen lassen. Wahrscheinlich ist auch, dass der Brexit das Britische Pfund weiter schwächt und Fahrer aus anderen Ländern, die derzeit im Vereinigten Königreich tätig sind, sich deshalb entscheiden werden, in ihr Heimatland zurückzukehren, da der Wert ihres britischen Lohns fallen wird. Dies würde den Fahrermangel verstärken und letztlich auch zu höheren Fahrerlöhnen führen.

■ **Arbeitszeitrichtlinie**

Die EU-Arbeitszeitrichtlinie 2003/88/EG wurde im Vereinigten Königreich in nationales Recht umgesetzt und würde bis auf weiteres weiter gelten. Nach dem Austritt könnte das Vereinigte Königreich aber unabhängig von den Vorgaben der Arbeitszeitrichtlinie Änderungen im nationalen Arbeitsrecht vornehmen.

■ **Lenk- und Ruhezeiten sowie digitaler Tachograph**

Mit dem Austritt aus der EU entfällt für das Vereinigte Königreich die direkte Anwendbarkeit der Lenk- und Ruhezeiten-Verordnung auf Basis der Verordnung VO (EG) 561/2006 und auch die der Tachographenverordnung gemäß VO (EU) 165/2014. Als Unterzeichner des Europäischen Übereinkommens über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR) gelten die Regelungen der vorgenannten EU-Rechtsgrundlagen aber auch für deren Vertragspartner, wozu das Vereinigte Königreich nach dem Brexit weiterhin gehören wird. Das bedeutet, dass für einen Transport von einem EU-Staat in einen AETR-Staat (oder umgekehrt), der nicht EU-Mitglied ist, auf der gesamten Strecke das AETR gilt (so bereits heute bei einem Transport zwischen Deutschland und der Schweiz). Im Ergebnis blieben die Regelungen zu den Lenk- und Ruhezeiten sowie zum digitalen Tachographen nach dem Brexit in der Praxis weiterhin anwendbar, es ändert sich lediglich die Rechtsgrundlage.

■ **Berufskraftfahrerqualifikation**

Mit der Umsetzung der EU-Richtlinie zur Berufskraftfahrerqualifikation – Richtlinie 2003/59/EG – in nationales Recht (ROAD TRAFFIC The Vehicle Drivers (Certificates of Professional Competence) Regulations 2007) wurden die Vorgaben zur Berufskraftfahrerqualifikation Teil des britischen Rechts. Auch wenn der Brexit dem Vereinigten Königreich nach dem Austrittszeitpunkt gestattet, von den Vorgaben der EU-Richtlinie abzuweichen, bestünden immer noch die Vorgaben des AETR, wonach „der Fahrer Inhaber eines Befähigungsnachweises

über den erfolgreichen Abschluss einer von einer Vertragspartei anerkannten Ausbildung für Fahrer im Güterkraftverkehr“ sein muss.

Andere Bereiche des Straßengüterverkehrs unterliegen heute bereits völkerrechtlichen Übereinkommen, die das Vereinigte Königreich ebenfalls unterzeichnet hat, wie z. B. das Internationale Übereinkommen über die Beförderung gefährlicher Güter (ADR), temperaturgeführte Beförderungen leicht verderblicher Lebensmittel (ATP-Übereinkommen) oder straßenverkehrsrechtliche Regelungen nach dem Wiener Übereinkommen. Bei Maßen und Gewichten gelten im Vereinigten Königreich heute bereits Normen entsprechend der EU.

2. Auswirkungen auf den Luftverkehr

Im Bereich Luftsicherheit verlieren nach Vollzug des Brexit mehrere EU-Verordnungen ihre Geltung im Vereinigten Königreich, darunter die Verordnungen (EU) 2015/1998, 21254/2009 und 1215/1998. Diese betreffen die sicheren Lieferketten und das System der reglementierten Beauftragten und bekannten Versender. Damit müssten künftig alle Güter aus dem Vereinigten Königreich sicherheitsüberprüft werden (100 Prozent Screening). Es wird allerdings erwartet, dass das Vereinigte Königreich durch noch zu schließende Abkommen über die gegenseitige Anerkennung ihrer Sicherheitsprogramme mit der EU die europäischen Luftsicherheitsregeln vollumfänglich beibehalten wird, da das Vereinigte Königreich immer schon der Treiber bei der Erhöhung der Sicherheitsstandards gewesen ist.

Größere Herausforderungen stehen den Luftverkehrsgesellschaften bevor. Die mittelfristige Entwicklung der britischen Luftfahrt-Industrie wird davon abhängen, in welchem Umfang das Vereinigte Königreich noch am gemeinsamen Luftverkehrsbinnenmarkt teilhaben kann. Denkbar ungünstigste Variante – sowohl für das Vereinigte Königreich als auch für Deutschland – wäre ein Szenario, in dem die Wirtschaftsbeziehungen zwischen dem Vereinigten Königreich und der EU auf WTO-Status und die Luftverkehrsbeziehungen auf bilateralen Status früherer Prägung (vor dem Eintritt des Vereinigten Königreichs in die EU) zurückfallen.

Zur zukünftigen Gestaltung der Luftverkehrsbeziehung mit der Europäischen Union sind verschiedene Modelle denkbar:

■ Aufnahme des Vereinigten Königreichs in die European Common Aviation Area (ECAA)

Neben dem oben bereits skizzierten Beitritt zu EFTA/EWR könnte das Vereinigte Königreich auch uneingeschränkter Marktzugang zum europäischen Luftverkehr über einen Beitritt zum gemeinsamen Luftverkehrsbinnenmarkt (EU plus neun weitere Staaten) erhalten. Eine Mitgliedschaft ist jedoch an klare Bedingungen geknüpft. Die ECAA-Mitglieder müssen sich zu einer engen wirtschaftlichen Zusammenarbeit mit der EU verpflichten und eine Reihe von Assoziierungsvereinbarungen abschließen. Alle Luftverkehrsgesetze und Verordnungen der EU müssen uneingeschränkt angewandt werden. Dazu zählen nicht nur die Verordnungen zum Liberalisierungspaket mit Regelungen zu Marktzugang und Lizenzierung der Fluggesellschaften, sondern auch alle Gemeinschaftsregelungen zu Sicherheit, Flugsicherung, Umwelt, Arbeitsrecht, Beihilfen, Verbraucherrechte, Flughafengebühren, Bodenabfertigung oder der Slotvergabe.

Dagegen spricht, dass ECAA-Mitglieder nicht an der Erarbeitung von weiteren regulativen Veränderungen in der Europäischen Union beteiligt werden, wie sie z. B. die neue Luftverkehrsstrategie der EU vorsieht. Es ist kaum vorstellbar, dass ein so bedeutendes Land wie das Vereinigte Königreich dies akzeptieren würde, da es in der Vergangenheit eine herausragende Rolle bei der Gestaltung der europäischen Luftverkehrspolitik einnahm.

■ **Bilaterales Abkommen mit der EU**

Das Vereinigte Königreich könnte versuchen, mit der EU – ähnlich wie die Schweiz – ein bilaterales Abkommen abzuschließen, das freien Zugang zum zwischenstaatlichen Luftverkehrsbinnenmarkt gewährt. Es bindet die Schweiz an viele EU-Luftverkehrsgesetze und wurde als Paket mit sechs weiteren bilateralen Abkommen (z. B. Verbraucherschutz, Umweltgesetze) abgeschlossen. Wenn eines dieser Abkommen beendet wird, enden gleichzeitig auch alle anderen.

Das Vereinigte Königreich wäre beim Abschluss eines solchen bilateralen Abkommens nicht mehr Teilnehmer der horizontalen Luftverkehrsabkommen, die die EU mit vielen Drittstaaten abgeschlossen hat. Ebenso wenig Teil der bilateralen Abkommen der EU mit anderen Staaten, insbesondere des Open-Skies-Abkommens mit den USA, das den Fluggesellschaften beider Seiten – von Inlandverkehren abgesehen – freien Zugang zu allen Flughäfen in der EU und den USA gewährt.

3. Auswirkungen auf den Schienengüterverkehr

Auswirkungen auf Speditionen werden im Schienengüterverkehr nicht erwartet. Der Brexit kann allerdings für Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) den Zugang zum nationalen Eisenbahnverkehrsmarkt erschweren. Das Vereinigte Königreich wird ein Interesse daran haben, durch Abschluss bilateraler Verträge mit der EU auch weiter Teil der ERA-Arbeitsgruppen (European Railway Agency) und des ETS (Emission Trading Scheme) der Europäischen Union zu bleiben, um weiterhin die technischen Spezifikationen im Bereich des Eisenbahnbetriebs mitzugestalten.

Ohne eine entsprechende Einigung wird das Vereinigte Königreich seinen Zugang zum einheitlichen europäischen Eisenbahnraum allerdings verlieren und in Zukunft als Drittland gelten. Auch der Zugang zu den Schienengüterverkehrskorridoren wird nicht weiter bestehen. Dies beeinflusst aber hauptsächlich die EVU, große Umstellungen sind für Spediteure bei der Organisation von Bahnverkehren in das Vereinigte Königreich dagegen nicht zu erwarten. Auf internationaler Ebene wird es keine Änderungen geben.

Das Vereinigte Königreich wird weiterhin Mitglied internationaler Organisationen wie der O-TIF (Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail) bleiben. Sowohl technische Vorschriften als auch die Sicherheits- und Umweltregeln gelten so vollumfänglich weiter.

4. Auswirkungen auf den Seeverkehr

Die Auswirkungen des Brexit auf den Seeverkehr sind aufgrund dessen internationaler Natur begrenzt. Das Vereinigte Königreich wird Mitglied internationaler Organisationen wie der IMO (International Maritime Organization) bleiben. Sicherheits- und Umweltbestimmungen beruhen im Wesentlichen auf solchen internationalen IMO-Konventionen wie SOLAS (Sicherheit) und MARPOL (Umwelt). Diese Regeln werden weiterhin auf alle Transporte von und in das Vereinigte Königreich Anwendung finden.

Durch Ausscheiden aus der EU wird im Vereinigten Königreich die Kabotage im Seeverkehr (Verordnung (EWG) Nr. 3577/92 des Rates zum short sea shipping) wegfallen. In diesem Fall können weder Schiffe unter britischer Flagge Kabotageoperationen in der EU durchführen noch europäische Schiffe im Vereinigten Königreich. Dies wird insbesondere die Fährverkehre zwischen dem europäischen Festland und dem Vereinigten Königreich (z. B. Calais und Dover) betreffen.

Auch kann nach einem Brexit im Kurzstreckenseeverkehr zwischen dem europäischen Festland und dem Vereinigten Königreich nicht mehr das Konzept des „zugelassenen Linienverkehr“ genutzt werden. Im Seeverkehr befindliche Waren sind grundsätzlich Nicht-Unionswaren, da beim Seeverkehr regelmäßig das Zollgebiet der Union verlassen wird. Dies bedeutet aktuell, dass auch bei einem Seetransport zwischen Häfen der Union und dem Vereinigten Königreich die Ware jedes Mal neu zollrechtlich behandelt werden muss, da sie durch das Verlassen des Hoheitsgebiets der EU den Status der Unionsware verliert und zur Nicht-Unionware wird.

Als Vereinfachung im Seeverkehr besteht die Möglichkeit für Schifffahrtsgesellschaften, die in der Union ansässig sind, einen Linienverkehr für Zollzwecke nach Art. 155 Abs. 2 Unionszollkodex (UZK) zu beantragen. In der Folge gelten Waren, die sich auf Schiffen im Linienverkehr für Zollzwecke befinden, grundsätzlich als Unionsware, das heißt, sie müssen beim Einlaufen in den Hafen nicht zollrechtlich behandelt werden. Diese Möglichkeit würde mit einem Austritt des Vereinigten Königreichs entfallen.

VI. Fazit

Der Brexit wird zu Marktbarrieren, Wettbewerbsnachteilen für in der EU und im Vereinigten Königreich ansässige Unternehmen, einen erheblichen Verlust von Rechtssicherheit und zu zusätzlichen Kosten durch bürokratischen Mehraufwand führen. Deutsche Speditionen und Logistikunternehmen werden durch Grenzkontrollen und damit verbundene Wartezeiten, höhere Kosten und enorme Hürden durch Zollabfertigung und Nachweispflichten belastet. Die konkreten Folgen des Austritts des Vereinigten Königreichs aus der EU für deutsche Speditionen und Logistikunternehmen sind schwer abschätzbar.

Die rechtlichen Rahmenbedingungen werden erst feststehen, wenn der Austritt endgültig vollzogen ist, voraussichtlich im Frühjahr 2019. Von allen EU-Staaten hat Deutschland mit den größten Einbußen zu rechnen: 15 Prozent der weltweiten Importe in das Vereinigte Königreich stammen aus Deutschland, 10 Prozent der Exporte aus dem Vereinigten Königreich gehen nach Deutschland.

Unternehmen mit Sitz in der EU profitieren heute von einem uneingeschränkten Binnenmarkt, der auf den vier Grundfreiheiten freier Warenverkehr, Personenfreizügigkeit, Dienstleistungsfreiheit sowie freier Kapital- und Zahlungsverkehr basiert. Die Personenfreizügigkeit, die jedem EU-Bürger das Recht einräumt, in jedem Land der EU zu leben und zu arbeiten, ist strittigster Punkt der Austrittsverhandlungen.

Gerade gegen diese Grundfreiheit haben sich die Bürger des Vereinigten Königreichs mit ihrem Votum ausgesprochen, um künftig den Zuzug von Personen aus der EU zu kontrollieren. Andererseits wollen sie weiterhin die Vorteile des EU-Binnenmarkts nutzen. Aus EU-Sicht kann das Vereinigte Königreich aber keinen Zugang mehr zum EU-Binnenmarkt behalten, wenn es die Grundfreiheiten der EU ablehnt.

Der Austritt des Vereinigten Königreichs aus der EU ist ein deutlicher Rückschlag für die europäische Integration und birgt die Gefahr einen Präzedenzfall zu schaffen, der ähnliche Diskussionen in anderen EU-Ländern auslösen oder verstärken könnte. Aus ökonomischer Perspektive wäre ein möglichst offener Zugang des Vereinigten Königreichs zum EU-Binnenmarkt und damit auch umgekehrt der EU zum britischen Markt die sinnvollste Form der Kooperation. Jedoch müssen hierbei die Grundprinzipien und die Integrität des Binnenmarktes gewahrt bleiben.

VII. Positionen des DSLV

Der DSLV spricht sich als Dachverband deutscher Speditionen und Logistikdienstleister für ein Europa ohne Barrieren aus und bedauert die Entscheidung des Vereinigten Königreichs, aus der EU auszutreten. Um die negativen wirtschaftlichen Folgen des Brexit möglichst gering zu halten, hält es der DSLV für dringend erforderlich, dass die EU und das Vereinigte Königreich ihre künftigen Beziehungen in einem weitreichenden Partnerschafts- und Freihandelsabkommen regeln. Jedoch darf es keine Sonderregelungen geben, die es dem Vereinigten Königreich erlauben, vom EU-Binnenmarkt zu profitieren, ohne die entsprechenden Pflichten zu erfüllen. Der Brexit sollte möglichst zügig verhandelt und vollzogen werden, um Rechtssicherheit für die Wirtschaft zu schaffen.

Berlin, 5. Dezember 2017

DSLVL Deutscher Speditions- und Logistikverband e. V.
Unter den Linden 24 | Friedrichstraße 155-156
10117 Berlin
www.dslv.org

Kontakt:

Niels Beuck
Leiter Europäische Angelegenheiten | Sicherheitspolitik
Leiter Schienengüterverkehr | Kombiniertes Verkehr
Telefon: +49 (0)30 40 50 228-50
E-Mail: NBeuck@dslv.spediteure.de