

## **Antwort der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Oliver Luksic, Frank Sitta, Renata Alt,  
weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP  
– Drucksache 19/8666 –**

### **Auswirkungen des Brexits auf den deutschen Logistiksektor**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Die Frist für den Austritt des Vereinigten Königreichs aus der Europäischen Union („Brexit“) endet am 29. März 2019. Bisher ist noch unklar, in welcher Form der Austritt stattfinden wird. Ein Brexit ohne Austrittsabkommen und ohne Übergangsphase („harter Brexit“) am 30. März 2019 ist nicht ausgeschlossen. Für die deutsche und europäische Transport- und Logistikbranche ist derzeit nicht planbar, wie, unter welchen Voraussetzungen und unter welchen rechtlichen Rahmenbedingungen, insbesondere im Hinblick auf Zoll-, Außenwirtschafts-, Vertrags- sowie Versicherungsrecht, Verkehre nach und aus Großbritannien durchgeführt werden können und mit welchen Kosten zu rechnen ist. Jährlich betrifft das ca. 190 000 Fahrten mit deutschen LKW, die ca. 1,262 Millionen Tonnen Güter von Deutschland nach Großbritannien transportieren. Aus Großbritannien werden jährlich 0,803 Millionen Tonnen nach Deutschland transportiert. Planungssicherheit über den weiteren Warenverkehr von und nach dem Vereinigten Königreich ist von großer Bedeutung für die gesamte deutsche Wirtschaft, die durch zahlreiche Geschäftsbeziehungen und Lieferketten mit dem Vereinigten Königreich verbunden ist.

1. Wie wird der Marktzugang im Güterkraftverkehr zwischen Großbritannien und der Europäischen Union nach Kenntnis der Bundesregierung ab dem 30. März 2019 geregelt?

Es wird auf die Antwort zu Frage 8 verwiesen.

2. Wie schätzt die Bundesregierung die Höhe der Verzögerungen bei der Grenzabfertigung an der Grenze zwischen der EU und Großbritannien nach dem Brexit ein (in Stunden), und wie hoch dürfte der verzögerungsbedingte Schaden sein?

Hinsichtlich der Abfertigung wird sowohl bei den Grenz- als auch bei den Binnenzollstellen ein Mehraufkommen an Zollsachverhalten erwartet. Da die Rahmenbedingungen weiterhin unklar sind, sind seriöse Aussagen über den Umfang von Verzögerungen bzw. damit verbundene Schäden nicht möglich.

3. Inwieweit plant die Bundesregierung die Wirtschaft zu unterstützen, um die potentiellen Zeitverzögerungen, die sich durch die immense Zunahme der Zollanträge für den Export ergeben werden, so gering wie möglich zu halten?

Für den Fall eines unregelmäßigen Austritts ist gewährleistet, dass das Vereinigte Königreich dem Übereinkommen über ein gemeinsames Versandverfahren als Drittland beiträgt. Das Abkommen schafft Vereinfachungen: Zollförmlichkeiten und Zollkontrollen an der Grenze werden verringert. Beispielsweise unterliegen Waren, die in die EU eingeführt und zwischen den Ländern der EU und den Vertragsparteien des Übereinkommens befördert werden, während des Versandverfahrens keinen Einfuhrabgaben.

Die Zollverwaltung bereitet sich intensiv auf den Brexit vor, um die sach- und bedarfsgerechte Aufgabenwahrnehmung weiterhin zu gewährleisten. Einem etwaigen unregelmäßigen Brexit wird der Zoll dabei über eine temporäre Priorisierung innerhalb seiner Aufgabenbereiche, über einen flexiblen Personaleinsatz und durch die IT-gestützte Optimierung des Abfertigungsprozesses begegnen.

Der Brexit hat überdies einen Mehrbedarf an Personal zur Folge. Rund 900 Stellen wurden mit dem Haushaltsgesetz 2019 dafür bereitgestellt. Das Personal wird die Zollverwaltung sukzessive verstärken. Neben der Ausbildung eigener Zollnachwachskräfte ist auch die Einstellung externer Kräfte in allen geeigneten Bereichen der Zollverwaltung ein wichtiger Eckpfeiler zur Personalgewinnung.

Darüber hinaus fanden aufgrund einer gemeinsamen Initiative des Bundesministeriums der Finanzen und der Spitzenverbände der deutschen Wirtschaft von Mitte September bis Anfang November 2018 bundesweit sieben Informationsveranstaltungen zum Thema „Brexit und Zoll“ statt. Die Wirtschaftsbeteiligten wurden vor allem über Zollförmlichkeiten im Warenverkehr mit Drittländern informiert und gebeten, sich – sofern sie im Warenhandel mit dem Vereinigten Königreich aktiv sind und bleiben wollen – ihrerseits auf den Brexit vorzubereiten.

Des Weiteren werden den Wirtschaftsbeteiligten Informationen auf [www.zoll.de](http://www.zoll.de) zur Verfügung gestellt, einschließlich von Links zu den Brexit-Informationen auf den Internetseiten der EU-Kommission und des Vereinigten Königreichs.

4. Inwieweit vertritt die Bundesregierung die Interessen der deutschen Wirtschaft gegenüber den Zollbehörden Belgiens und Frankreichs hinsichtlich der Grenzabfertigungsprozesse?

Die Bundesregierung steht im regelmäßigen Austausch mit den Spitzenverbänden der deutschen Wirtschaft und ist auf EU-Ebene in einem ständigen Austausch mit allen EU-Mitgliedstaaten unter Koordination der EU-Kommission. Hierbei werden die Interessen der deutschen Wirtschaft vertreten.

5. Plant die Bundesregierung, dem von der EU-Kommission im Rahmen der Notfallmaßnahmen für einen harten Brexit vorgelegten Verordnungsvorschlag, der vorsieht, dass für einen befristeten Zeitraum bis 31. Dezember 2019 bilaterale Verkehre zwischen der Europäischen Union und dem Vereinigten Königreich weiterhin auf der Grundlage der EU-Lizenz durchgeführt werden dürfen, zuzustimmen?

Es wird auf die Antwort zu Frage 8 verwiesen.

6. Wie steht die Bundesregierung zu dem im o. g. Kommissionsvorschlag enthaltenen Verhandlungsverbot der Mitgliedstaaten mit dem Vereinigten Königreich, insbesondere in Anbetracht der Tatsache, dass andere Mitgliedstaaten zwischenzeitlich bereits mit dem Vereinigten Königreich Verhandlungen im Verkehrsbereich geführt haben?

Die Bundesregierung hat der Ende März verabschiedeten EU-Notfallverordnung über gemeinsame Regeln zur Gewährleistung der grundlegenden Konnektivität im Güter- und Personenkraftverkehr im Hinblick auf den Austritt des Vereinigten Königreichs aus der Union zugestimmt. Dies schließt auch die in Artikel 5 enthaltene Formulierung zu bilateralen Abkommen oder Vereinbarungen ein.

7. Wie steht die Bundesregierung zur künftigen Regelung der Kabotageverkehre britischer Unternehmen in der EU und von EU-Unternehmen im Vereinigten Königreich?

Die Bundesregierung hat der EU-Notfallverordnung für den Straßengüterverkehr aus übergeordneten Sachgründen zugestimmt. Die Bundesregierung hat in diesem Zusammenhang mit Belgien, Dänemark, Italien und Österreich eine Protokollerklärung zur Kabotageregelung abgegeben. Das zukünftige Verhältnis zwischen der EU und dem Vereinigten Königreich wird nach Austritt des Vereinigten Königreichs aus der EU verhandelt werden.

8. Sollte die Verlängerung der Gültigkeit der EU-Lizenzen nicht möglich und die Verwendung von multilateralen CEMT-Genehmigungen (CEMT = Europäische Verkehrsministerkonferenz) notwendig sein, wie stellt die Bundesregierung ein faires Verteilungsverfahren der knappen CEMT-Genehmigungen sicher?

Bei einem geregelten Austritt auf Basis des verhandelten Austrittsabkommens gilt die Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 für einen Übergangszeitraum bis Ende 2020 (einmalig verlängerbar um bis zu zwei Jahre) weiter fort. Während dieses Übergangszeitraums sind damit die EU-Gemeinschaftslizenzen im Hinblick auf Beförderungen von und nach Großbritannien und Nordirland weiterhin gültig.

Im Falle eines unregelmäßigen Austritts des Vereinigten Königreichs aus der EU wird der Marktzugang durch die Ende März 2019 verabschiedete EU-Notfallverordnung für den Straßengüterverkehr bis zum 31. Dezember 2019 geregelt.

Aufgrund der Verordnung sind für Güterkraftverkehrsbeförderungen zwischen Deutschland und dem Vereinigten Königreich während des Geltungszeitraums der Verordnung keine CEMT-Genehmigungen erforderlich. In Vorbereitung aller Eventualitäten hat die Bundesregierung jedoch ein Verfahren zur gerechten Verteilung der CEMT-Genehmigungen erarbeitet. Weitere Informationen dazu finden sich auf der Website des Bundesamtes für Güterverkehr (BAG) ([www.bag.bund.de/SharedDocs/Kurzmeldungen/DE/2019/CEMT\\_GB.html](http://www.bag.bund.de/SharedDocs/Kurzmeldungen/DE/2019/CEMT_GB.html)).

9. Was passiert mit den CEMT-Genehmigungen, die bereits beantragt wurden und aufgrund einer möglichen Einigung über die gegenseitige Verwendung der EU-Lizenz „in letzter Minute“ dann doch nicht benötigt werden?

Können diese zurückgegeben werden?

Erhalten die betroffenen Unternehmen die Verwaltungsgebühr i. H. v. 130 Euro pro Genehmigung zurück, oder besteht die Möglichkeit, aufgrund der unklaren rechtlichen Lage auf eine Genehmigungsgebühr für Brexit-Betroffene zu verzichten?

Es besteht keine Möglichkeit, auf die Genehmigungsgebühr für Brexit-Betroffene zu verzichten. Das BAG hat die Unternehmen rechtzeitig darauf hingewiesen, dass mit der bloßen Einreichung des Antrags zwar noch keine Gebühren erhoben werden, diese aber mit der Auftragsbearbeitung und Bescheidung des Antrags fällig werden. Unabhängig davon können die CEMT-Genehmigungen jederzeit zurückgegeben werden. Eine Rückerstattung der Verwaltungsgebühr in Höhe von 130 Euro erfolgt nicht. Weitere Informationen sind auf der Website des BAG verfügbar ([www.bag.bund.de/SharedDocs/Kurzmeldungen/DE/2019/CEMT\\_GB.html](http://www.bag.bund.de/SharedDocs/Kurzmeldungen/DE/2019/CEMT_GB.html)).

10. Wird sich die Bundesregierung für eine schnelle und kostengünstige Abwicklung des Grenzübertritts einsetzen, und wenn ja, in welcher Form plant sie Maßnahmen, um summarische Ein- und Ausgangsanmeldungen sowie ggf. Einfuhrabgaben auf die Transportunternehmen zu erleichtern?
11. Wie viele davon sind im Falle eines „harten Brexits“ dann ab wann einsatzfähig?

Die Fragen 10 und 11 werden gemeinsam beantwortet.

Im Falle eines unregulierten Austritts würde der Warenverkehr mit dem Vereinigten Königreich zollrechtlichen Förmlichkeiten sowie der Erhebung von Einfuhrabgaben unterliegen. Die schnelle und effiziente Abfertigung des Warenverkehrs mit Drittländern ist stets ein Anliegen der Bundesregierung. Dabei ist sie jedoch an das unmittelbar geltende europäische Zollrecht gebunden. Die EU-Mitgliedstaaten können auf nationaler Ebene keine Ausnahmen von Verpflichtungen zulassen, die sich aus dem EU-Recht ergeben.

Die EU-Kommission hat zu zollrechtlichen Einzelheiten im Fall eines unregulierten Austritts einen Leitfaden veröffentlicht, der auch Aussagen zu summarischen Ein- und Ausgangsmeldungen enthält: „Guidance on Customs matters in case of no deal“ ([https://ec.europa.eu/info/brexit/brexit-preparedness/preparedness-notices\\_en#tradetaxud](https://ec.europa.eu/info/brexit/brexit-preparedness/preparedness-notices_en#tradetaxud)).

12. Werden nach Kenntnis der Bundesregierung ausreichende Infrastrukturen zur Zollabfertigung an der EU-Grenze zu Großbritannien vorhanden sein, insbesondere genügend Personal, adäquate Infrastrukturen auf der Seite der Zollstellen sowie genügend (private) Dienstleister (Zollagenten, Zollspeditionen)?

Entsprechend der Aufforderung der EU-Kommission bereiten sich die EU-Mitgliedstaaten auf den Brexit vor. Auf Seiten der deutschen Zollverwaltung werden bei Austritt des Vereinigten Königreichs aus der EU genügend Personal und eine adäquate Infrastruktur vorhanden sein. Zur Frage, ob genügend (private) Dienstleister (Zollagenten, Zollspeditionen) vorhanden sein werden, können keine Angaben gemacht werden.

13. Wie viele der im Haushalt 2019 zusätzlich bewilligten 900 Planstellen in der Zollverwaltung wurden bisher besetzt, und wie viele sollen im Laufe des Jahres 2019 noch besetzt werden?
14. An welchen Standorten wurden die zusätzlichen Stellen der Zollverwaltung geschaffen?

Die Fragen 13 und 14 werden gemeinsam beantwortet.

Hinsichtlich der im Haushalt zusätzlich bewilligten rund 900 Planstellen wurden rund 70 Planstellen im Haushaltsjahr 2019 ausgebracht, weitere rund 830 Planstellen sollen über einen Haushaltsvermerk in den Jahren 2021 bis 2026 sukzessive zulaufen. Ungeachtet des tatsächlichen Planstellenzulaufs wurden im Rahmen der Personalführung bereits im Jahr 2018 knapp 250 Nachwuchskräfte in Bereiche zugeführt, die im Falle eines unregelmäßigen Austritts betroffen sein werden. Besonders im Fokus standen dabei die internationalen Frachtflughäfen Leipzig, Frankfurt/Main, Köln und München sowie der Seehafen Hamburg. In diesem Jahr werden im Fall eines unregelmäßigen Austritts nach derzeitiger Planung zum 1. August noch einmal 431 Arbeitskräfte des mittleren Dienstes und 201 Arbeitskräfte des gehobenen Dienstes bundesweit in Brexit-Bereichen eingesetzt. Dabei soll der konkrete Einsatzbereich in den jeweiligen Dienststellen nach dem individuellen Bedarf der Hauptzollämter festgelegt werden.

15. Welche Zollsätze wird die EU nach Kenntnis der Bundesregierung nach dem Brexit auf Importe aus Großbritannien anwenden?

Die EU wird auf Importe aus dem Vereinigten Königreich die Zollsätze anwenden, die seitens der EU gegenüber Drittländern nach WTO-Recht einschlägig sind.

16. Welche Vorkehrungen hat die Bundesregierung im Hinblick auf die Schaffung von Schnittstellen für die Übermittlung erforderlicher elektronischer Meldungen für den Warentransport über deutsche Häfen und Flughäfen getroffen?

Der Zollkodex der Union verpflichtet Zollbehörden und Wirtschaftsbeteiligte zum elektronischen Datenaustausch. In Deutschland erfolgt dieser Austausch über das IT-Abfertigungssystem ATLAS (Automatisiertes Tarif- und Lokales Zollabwicklungssystem). Für die Bearbeitung des elektronischen Nachrichtenaustauschs mit dem Vereinigten Königreich nach dem Brexit sind zu den verschiedenen Austrittsszenarien in ATLAS bereits Vorbereitungen getroffen. Die systemischen Umstellungen und Anpassungen werden entsprechend der konkreten rechtlich-inhaltlichen Regelungen zum Zeitpunkt des Brexit erfolgen. Die jeweils aktuellen Informationen sind als ATLAS-Teilnehmerinformationen (insbesondere ATLAS-Teilnehmerinformation 1757/19) auf [www.zoll.de](http://www.zoll.de) verfügbar und geben die belastbaren Stände öffentlich zugänglich wieder.

17. Beabsichtigt die Bundesregierung, entsprechende Maßnahmen auch bei den britischen Zollbehörden anzuregen?

Die Verhandlungen zum Brexit und zu den damit einhergehenden erforderlichen Maßnahmen werden nicht von der Bundesregierung, sondern von der EU-Kommission geführt.

18. Wie werden die deutschen Transportunternehmen und andere Betroffene darüber informiert, welche Regelungen im Fall eines harten Brexits ab dem 30. März 2019 gelten?

Die Bundesregierung hat ihren engen Austausch mit dem Deutschen Bundestag, dem Bundesrat, den Ländern, der Zivilgesellschaft, Wissenschaft und Wirtschaft, den sie seit dem Brexit-Referendum unterhält, in den vergangenen Wochen und Monaten weiter intensiviert. Sie trifft Verbände und Unternehmen in einem engen Rhythmus zu Einzel- und Sammelgesprächen. Sie unterrichtet über den Stand der Verhandlungen und unterstreicht die Dringlichkeit der eigenen Vorbereitung auf den Austritt. Alle Betroffenen sollten die individuell notwendigen Maßnahmen in Angriff genommen haben, um sich auf die Änderung der Lage einzustellen.

Die Bundesregierung hält auf ihren Internetseiten (nachstehend eine Auswahl) Informationen bereit, die für die individuelle Vorbereitung der betroffenen Unternehmen dienlich sein können:

- Bundespresseamt: [www.bundesregierung.de/breg-de/themen/europa/brexit](http://www.bundesregierung.de/breg-de/themen/europa/brexit)
- Auswärtiges Amt: [www.auswaertiges-amt.de/de/aussenpolitik/europa/brexit/vorbereitungenbundesregierung/2153016](http://www.auswaertiges-amt.de/de/aussenpolitik/europa/brexit/vorbereitungenbundesregierung/2153016)
- Bundesministerium für Wirtschaft und Energie: [www.bmwi.de/Redaktion/DE/Artikel/Europa/brexit.html](http://www.bmwi.de/Redaktion/DE/Artikel/Europa/brexit.html). Hier ist insbesondere auch ein Fragen-und-Antworten-Katalog zum „No-Deal-Szenario“ für Unternehmen abrufbar: [www.bmwi.de/Redaktion/DE/FAQ/Brexit-Unternehmen/faq-brexit-unternehmen.html](http://www.bmwi.de/Redaktion/DE/FAQ/Brexit-Unternehmen/faq-brexit-unternehmen.html)
- Bundesministerium der Finanzen: [www.bundesfinanzministerium.de/Web/DE/Themen/Schlaglichter/Brexit/brexit.html](http://www.bundesfinanzministerium.de/Web/DE/Themen/Schlaglichter/Brexit/brexit.html)
- Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur: [www.bmvi.de/DE/Themen/Mobilitaet/Brexit/brexit.html](http://www.bmvi.de/DE/Themen/Mobilitaet/Brexit/brexit.html)

Zahlreiche Fachverbände bieten ebenfalls Informationen zum Austritt an. Beispielsweise hat der Bundesverband der Deutschen Industrie ein Kompendium mit einem umfangreichen Leitfaden und praxisorientierten Fragen zur Vorbereitung von Unternehmen herausgegeben: <https://bdi.eu/themenfelder/europa/#publikation/news/der-brexit-kommt-was-ist-zu-tun/>.

Mit seiner „Brexit Checkliste“ ist der deutsche Industrie- und Handelskammertag ähnlich vorgegangen: [www.ihk.de/brexitcheck](http://www.ihk.de/brexitcheck).

Auch die EU-Kommission stellt auf ihrer „Preparedness“ Webseite umfangreiche Informationen zu den Änderungen im Falle eines unregulierten Austritts in den einzelnen Rechtsbereichen bereit: [https://ec.europa.eu/info/brexit/brexit-preparedness/preparedness-notices\\_de](https://ec.europa.eu/info/brexit/brexit-preparedness/preparedness-notices_de).

19. Erstellt die Bundesregierung ein Informationsportal zu den Auswirkungen des Brexit auf den Logistiksektor, insbesondere auch für die Regelungen, die dann in Großbritannien gelten werden und an die sich deutsche Unternehmen im Verkehr mit Großbritannien halten müssen, und wenn ja, ab wann könnte ein solches Portal zur Verfügung stehen?

Ein gesondertes Informationsportal zu den Auswirkungen des Brexit auf den Logistiksektor ist nicht geplant.

20. Hat die Bundesregierung Kenntnis über das Transportaufkommen zwischen Deutschland und dem Vereinigten Königreich im Jahr 2018, und wenn ja, wie viele Fahrten wurden jeweils von und nach dem Vereinigten Königreich unternommen und wie viele Tonnen befördert?

Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes wurden im Seeverkehr zwischen Deutschland und dem Vereinigten Königreich im Zeitraum von Januar bis November 2018 insgesamt rund 15,4 Millionen t Güter umgeschlagen. Hiervon entfielen rund 8,0 Millionen t auf den Empfang aus dem Vereinigten Königreich und rund 7,4 Millionen t auf den Versand in das Vereinigte Königreich. Zur Anzahl der Fahrten liegen keine Informationen vor.

Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes wurden im Schienengüterverkehr zwischen Deutschland und dem Vereinigten Königreich im Zeitraum von Januar bis September 2018 insgesamt rund 0,36 Millionen t Güter befördert. Hiervon entfielen rund 0,16 Millionen t auf den Empfang aus dem Vereinigten Königreich und rund 0,20 Millionen t auf den Versand in das Vereinigte Königreich. Zur Anzahl der Fahrten liegen keine Informationen vor.

Statistische Angaben zum Straßengüterverkehr zwischen Deutschland und dem Vereinigten Königreich liegen dem Statistischen Bundesamt für das Jahr 2018 bislang nicht vor.

21. Mit welcher Methodik erfasst die Bundesregierung das Transportaufkommen zwischen Deutschland und anderen Ländern, und gibt es in dieser Hinsicht Unterschiede in der Erfassung zwischen EU- und Nicht-EU-Staaten?

Die der Güterverkehrsstatistik der Eisenbahn und der Seeverkehrsstatistik zugrundeliegende Methodik ergibt sich jeweils aus den spezifischen Qualitätsberichten des Statistischen Bundesamtes, die auf der Homepage des Statistischen Bundesamtes veröffentlicht werden ([www.destatis.de/DE/Home/inhalt.html](http://www.destatis.de/DE/Home/inhalt.html)). Entsprechende Angaben zur Güterverkehrsstatistik enthalten die vom Kraftfahrt-Bundesamt veröffentlichten methodischen Erläuterungen zu Statistiken über den Verkehr deutscher Lastkraftfahrzeuge bzw. zu Statistiken über den Verkehr europäischer Lastkraftfahrzeuge.

22. Wie werden sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Bestimmungen für die Ein- und Ausfuhr von Formel-I-Fahrzeugen, -Ersatzteilen und -Materialien zwischen der Europäischen Union und dem Vereinigten Königreich im Fall eines harten Brexits ändern?

Auf die Antwort zu den Fragen 10 und 11 wird Bezug genommen. Nach dem geltenden europäischen Zollrecht können Waren aus Drittländern unter bestimmten Voraussetzungen im Rahmen der „vorübergehenden Verwendung“ unter vollständiger oder teilweiser Befreiung von Einfuhrabgaben in das Zollgebiet der Union eingeführt werden, um dort vorübergehend genutzt und anschließend in unverändertem Zustand wiederausgeführt zu werden.

23. Wie werden sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Bestimmungen für die Ein- und Ausfuhr von Pferden zwischen der Europäischen Union und dem Vereinigten Königreich im Fall eines harten Brexits ändern, auf die die britische Regierung in einer eigenen technischen Notiz zu den Auswirkungen eines harten Brexits vom 19. Dezember 2018 keine Antwort finden konnte?

Für den Fall eines unregelmäßigen Austritts des Vereinigten Königreiches aus der EU ist geplant, das Vereinigte Königreich in die Liste derjenigen Drittländer aufzunehmen, die für die Einfuhr von Tieren zugelassen sind. Dies betrifft auch die Einfuhr von Pferden. Die entsprechende Befassung des Ständigen Ausschusses für Pflanzen, Tiere, Lebensmittel und Futtermittel wird in den kommenden Sitzungen erfolgen. Hinsichtlich der Einfuhr in das Vereinigte Königreich wird auf die Informationen auf folgender Internetseite verwiesen: [www.gov.uk/guidance/importing-animals-animal-products-and-high-risk-food-and-feed-not-of-animal-origin-after-eu-exit](http://www.gov.uk/guidance/importing-animals-animal-products-and-high-risk-food-and-feed-not-of-animal-origin-after-eu-exit).

24. Plant die Bundesregierung vereinfachte Exportanmeldeprozeduren für eine Übergangsphase und eventuell bestimmte risikoarme Produktgruppen, um die Wirtschaft zu unterstützen und damit zeitkritische Lieferketten auch im Interesse der britischen Bevölkerung im Falle eines „harten Brexits“ bestmöglich übergangsweise aufrecht zu erhalten?

Auf die Antwort zu den Fragen 10 und 11 wird Bezug genommen.

25. Wird es Übergangsregelungen für sogenannte Rückwaren geben, also die zollfreie Rückführung von EU-Waren, die sich zum Zeitpunkt des Brexits im Vereinigten Königreich befinden?

Die EU-Kommission hat in ihrem in der gemeinsamen Antwort zu den Fragen 10 und 11 genannten Leitfaden festgelegt, unter welchen Voraussetzungen die Befreiung von Einfuhrabgaben für Rückwaren möglich ist.

26. Sind versicherungsaufsichtsrechtliche oder sonstige Maßnahmen geplant, die den Versicherungsschutz deutscher Unternehmen aufrechterhalten, den diese bei britischen Versicherern eingedeckt haben, und wenn ja, welche?

Mit dem Brexit-Steuerbegleitgesetz wurde ein neuer § 66a des Versicherungsaufsichtsgesetzes geschaffen. Hiernach kann die Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht für den Fall eines unregelmäßigen Austritts den bislang bereits in Deutschland tätigen Versicherungsunternehmen und Einrichtungen der betrieblichen Altersversorgung aus dem Vereinigten Königreich durch Verwaltungsakt die Möglichkeit einräumen, Maßnahmen zu ergreifen, um eine Fortführung bestehender Versicherungsverträge, der Verträge in Bezug auf betriebliche Altersversorgung und die ordnungsgemäße Abwicklung bestehender oder bereits beendeter Versicherungsverträge oder Verträge in Bezug auf die betriebliche Altersversorgung sicherzustellen. Dies dient der Wahrung der Interessen der Versicherungsnehmer, der Begünstigten aus den Versicherungsverträgen, der Versorgungsberechtigten und der inländischen Zedenten.