

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Oliver Luksic, Frank Sitta, Bernd Reuther, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP – Drucksache 19/28216 –

Auswirkung des Brexits auf Mobilität und Logistik

Vorbemerkung der Fragesteller

Die bedrückenden Bilder von kilometerlangen Lkw-Staus an den Grenzübergängen Großbritanniens und die schwerwiegenden Auswirkungen sowohl für die betroffenen Fahrer als auch für die abhängigen Unternehmen sind allgemein bekannt (<https://www.verkehrsrundschau.de/nachrichten/brexit-bis-zu-3-6-stunden-wartezeit-fuer-lkw-fahrer-2842112.html>). Der Warenverkehr zwischen Großbritannien und der Europäischen Union ist in den vergangenen Monaten schwer getroffen worden. Durch die veränderten Handelsbeziehungen aufgrund des Brexits sowie durch die Eindämmung von Corona-Mutationen sind Verkehre erschwert. Einzelne Unternehmen haben ihre Transporte zum Teil vollständig eingestellt (<https://www.logistik-watchblog.de/recht/2836-brexit-warenverkehr-grossbritannien-erliegen.html>). Im Hinblick auf die hervorgehobene Bedeutung deutsch-britischer Handelsbeziehungen und die bereits durch die Corona-Krise enorm angespannte wirtschaftliche Lage in vielen Branchen sind die bestehenden praktischen Probleme an den Grenzen eine wachsende Belastung für die deutsche Wirtschaft.

1. Welche Kenntnis hat die Bundesregierung über Verzögerungen bei der Grenzabfertigung von Warentransporten an der Grenze zwischen der EU und Großbritannien bzw. an britischen Binnenzollstellen und bei britischen Zolldienstleistern zum aktuellen Zeitpunkt sowie in den vergangenen zwölf Monaten?
2. Welche Kenntnis hat die Bundesregierung über das Ausmaß bürokratischer Mehranforderungen, mit denen sich die Transportwirtschaft bei Warentransporten zwischen der EU und Großbritannien konfrontiert sieht?
3. Welche Kenntnis hat die Bundesregierung über Verzögerungen bei der Grenz- und Binnenabfertigung von Warentransporten direkt zwischen der Bundesrepublik Deutschland und Großbritannien zum aktuellen Zeitpunkt sowie in den vergangenen zwölf Monaten?

Die Fragen 1 bis 3 werden gemeinsam beantwortet.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie vom 13. April 2021 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

Das Vereinigte Königreich ist seit dem 1. Januar 2021 (ungeachtet des Handels- und Kooperationsabkommens mit der Europäischen Union) ein zollrechtliches Drittland. Das heißt, die seitdem in Bezug auf das Vereinigte Königreich geltenden Vorschriften des Unionszollrechts sind dieselben, die auch für jedes andere Drittland gelten. Daher sind Zollformalitäten für alle Waren zu erfüllen, die aus dem Vereinigten Königreich in das Zollgebiet der Europäischen Union oder aus dem Zollgebiet der Europäischen Union in das Vereinigte Königreich verbracht werden (ausgenommen Nordirland – hier gelten nach dem Abkommen über den Austritt des Vereinigten Königreichs aus der EU weiterhin die einschlägigen Regelungen der EU-Zollunion und des Binnenmarktes).

Die deutsche Zollverwaltung ist aktuell in der Lage, korrekt angemeldete Waren in der Regel zeitnah zollrechtlich abzufertigen. Zur Situation an britischen Zolldienststellen liegen der Bundesregierung keine Daten vor.

Da die zollrechtlichen Anforderungen einige Unternehmen vor Herausforderungen stellen, waren und sind diese mitunter von Verzögerungen betroffen. In diesem Zusammenhang hat sich gezeigt, dass auf Seiten etlicher Wirtschaftsbeitrügter noch Schwierigkeiten hinsichtlich der Anforderungen an die nach EU-Recht erforderlichen Zollformalitäten bestehen. Auch andere Mitgliedstaaten, insbesondere Frankreich, Niederlande und Belgien, berichten von diesen Schwierigkeiten der Wirtschaftsbeteiligten.

Für das Verbringen von Lebensmitteln in die EU gilt das gemeinschaftliche und harmonisierte Lebensmittelrecht, einschließlich der Anforderungen an die Lebensmittelsicherheit. Lebensmittel, die der VO 2017/625 unterliegen und aus dem Vereinigten Königreich kommen, müssen beim Verbringen in die EU dieselben sanitären und phytosanitären (SPS-)Bestimmungen einhalten und dieselben Anforderungen erfüllen wie derartige Lebensmittel aus anderen Drittländern auch. Für die Überwachung der Einhaltung dieser Regelungen an den Grenzkontrollstellen sind die Bundesländer zuständig. Erkenntnisse über eventuelle Verzögerungen hierbei liegen nicht vor.

Für das gewerbliche Verbringen von Tieren aus dem Vereinigten Königreich in die Europäische Union gelten ebenfalls die gleichen Voraussetzungen wie für andere Drittländer: Tiere sind zur Eingangsuntersuchungen an einer Grenzkontrollstelle vorzustellen. Lebende Tiere können jedoch nur an bestimmten Grenzkontrollstellen einer Eingangskontrolle unterzogen werden. Derzeit ist dies beispielsweise für Rinder und andere Huftiere an den Häfen der Kanal-küste noch nicht möglich.

4. Welche Auswirkungen hat dies nach Kenntnis der Bundesregierung auf die deutsche Volkswirtschaft und auf Warenströme von und nach Deutschland?
5. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung daraus, und plant sie, diesbezüglich Maßnahmen zu ergreifen, bzw. welche Maßnahmen wurden bisher diesbezüglich ergriffen?

Die Fragen 4 und 5 werden gemeinsam beantwortet.

Die gesamtwirtschaftlichen Auswirkungen lassen sich derzeit nicht beziffern, da hierzu bisher keine Indikatoren vorliegen.

Die Bundesregierung hat sich eng mit der Europäischen Kommission, den anderen EU-Mitgliedstaaten, den Bundesländern und Wirtschaftsvertreterinnen und Wirtschaftsvertretern abgestimmt und für eine umfassende und einheitliche Kommunikation Sorge getragen, um die Wirtschaftsbeteiligten auf Veränderungen im Handelsverkehr mit dem Vereinigten Königreich vorzubereiten. Auf

den Internetseiten der Bundesregierung sowie auf der Internetseite der Europäischen Kommission wurden und werden umfassende Informationen für Unternehmen bereitgestellt.

Um im Zollbereich hinreichend flexibel auf die quantitativen und örtlichen Auswirkungen des Brexits reagieren zu können, hat die Generalzolldirektion einen „Brexit-Pool“ eingerichtet, über den sich die Zolldienststellen IT-gestützt, bedarfsgerecht gegenseitig personell unterstützen (siehe auch die Antwort zu Frage 8).

Auf der Internetseite des Zolls (www.zoll.de) wurden frühzeitig Hinweise zu notwendigen vorbereitenden Maßnahmen durch die Wirtschaftsbeteiligten bereitgestellt und stehen weiter zur Verfügung. Die Zentrale Auskunft der Zollverwaltung beantwortet allgemeine Anfragen; ein Brexit-Chat-Bot unterstützt dieses Angebot. Die örtlich zuständigen Ämter beantworten Anfragen zu laufenden Zollverfahren bzw. mit Bezug zu bestimmten Zolldienststellen. Darüber hinaus führt die Generalzolldirektion fortlaufend Gespräche – v. a. mit Express- und Kurierdienstleistern –, um praktische Schwierigkeiten zu identifizieren und sie bestmöglich gezielt zu beheben.

6. Inwieweit unterstützt die Bundesregierung die deutsche Wirtschaft gegenüber den Zollbehörden benachbarter Staaten hinsichtlich der Grenzabfertigungsprozesse?

Spezifische technische (Zoll-)Informationen, die andere Mitgliedstaaten (Frankreich und Niederlande) zur Verfügung gestellt haben, sind über www.zoll.de erreichbar. Informationen der britischen Regierung zum dortigen (Zoll-) Rechtsrahmen sind ebenfalls verlinkt.

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

Das Handels- und Kooperationsabkommen zwischen der EU und dem Vereinigten Königreich sieht neben der gegenseitigen Anerkennung der EU-Gemeinschaftslizenz und der Lizenz des Vereinigten Königreichs für grenzüberschreitende Beförderungen zwischen dem Vereinigten Königreich und der EU auch die Möglichkeit für begrenzte Kabotagebeförderungen im Straßengüterverkehr vor. Für EU-Unternehmer sind maximal zwei Kabotagebeförderungen innerhalb von sieben Tagen nach Entladung im Vereinigten Königreich erlaubt. Für Unternehmer aus dem Vereinigten Königreich sind im Anschluss an eine grenzüberschreitende Beförderung in einen Mitgliedstaat der EU insgesamt zwei Beförderungen zwischen unterschiedlichen EU-Mitgliedstaaten oder eine Kabotagebeförderung innerhalb eines EU-Mitgliedstaats erlaubt.

Im Rahmen der Verhandlungen über das Handels- und Kooperationsabkommen hat die Bundesregierung stets betont, dass es sich bei dem Recht, Kabotagebeförderungen innerhalb eines anderen Staates durchzuführen, um ein Privileg des gemeinsamen EU-Binnenmarktes handelt, welches nur solchen Staaten gewährt werden sollte, die Teil dieses gemeinsamen Binnenmarktes sind. Die Aufnahme der vorgenannten begrenzten Kabotagebeförderungen in das Handels- und Kooperationsabkommen war Ergebnis schwieriger Verhandlungen zwischen der EU und dem Vereinigten Königreich zu allen Aspekten der zukünftigen Beziehungen.

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

Die deutschen Flug- und Seehäfen sind grundsätzlich auf den Warenverkehr mit Drittländern ausgerichtet, so dass die Infrastrukturen vorhanden sind. Für den Brexit-bedingten Personalmehrbedarf aller deutschen Zolldienststellen wurden mit dem Haushaltsgesetz 2019 rund 900 Planstellen bereitgestellt. Um hinreichend flexibel auf Umfang und Bewegung der Warenströme aus dem Vereinigten Königreich reagieren zu können, hat die Generalzolldirektion zudem einen „Brexit-Pool“ eingerichtet, über den sich die Zolldienststellen IT-gestützt, bedarfsgerecht gegenseitig personell unterstützen. Dieses Verfahren hat sich als sinnvoll herausgestellt. Gerade bei den beiden Flughafendienststellen Köln-Bonn und Leipzig als Drehkreuze insbesondere für Express- und Kurierdienstleister können eingehende Zollanmeldungen durch flexible Zuschaltung von Personal aus anderen Dienststellen daher zeitnah abgearbeitet werden. Entsprechende Unterstützungen erfolgen auch bei anderen Dienststellen, die gegebenenfalls auch nur vorübergehend ein Mehraufkommen an Zollanmeldungen abzuarbeiten haben.

Aussagen zur Ausstattung bzw. zur Anzahl privater Dienstleister können von der Bundesregierung nicht getroffen werden.

9. Wie viele Planstellen beim Zoll sind aktuell unbesetzt (bitte nach Rolle und Standort aufschlüsseln)?

In der Zollverwaltung erfolgt die Stellenbewirtschaftung zentral bei der Generalzolldirektion im Wege der sogenannten „Topfbewirtschaftung“. Die Planstellen und Stellen dienen dabei der direkten Finanzierung von Personen. Aus diesem Grund sind die den einzelnen Dienststellen zugewiesenen Planstellen bzw. Stellen immer besetzt. Aufgrund der vorgenannten „Topfbewirtschaftung“ ist ein Ausweis unbesetzter Planstellen/Stellen bei einzelnen Dienststellen nicht möglich.

Im Haushalt sind in Kapitel 0813 insgesamt 41.716,2 Planstellen und Stellen für die Zollverwaltung ausgebracht. Hiervon sind zum Stichtag 31. März 2021 insgesamt rund 37.728 besetzt. Weitere Besetzungen werden voraussichtlich bereits in der ersten Jahreshälfte 2021 durch extern ausgebildetes Personal erfolgen. Im Sommer 2021 laufen zudem turnusmäßig die ausgebildeten Nachwuchskräfte zu. Dabei zählt sich dieses Jahr erstmals die Verdopplung der Einstellungsermächtigungen des gehobenen Dienstes im Jahr 2018 aus. Die Zollverwaltung wird daher in diesem Jahr mit rund 1.500 Nachwuchskräften gestärkt.

10. An welchen Standorten wurden in den vergangenen fünf Jahren Stellen der Zollverwaltung geschaffen?

Der Begriff „Standorte der Zollverwaltung“ bezieht sich in diesem Zusammenhang auf die Bezirke der Hauptzollämter bzw. Zollfahndungsämter. Im Saldo wurden in den letzten fünf Jahren an 47 von insgesamt 49 Standorten der Zollverwaltung zusätzliche Dienstposten eingerichtet.

Diese sind neben den Standorten der Generalzolldirektion die Standorte der Hauptzollämter Aachen, Augsburg, Berlin, Bielefeld, Braunschweig, Bremen, Darmstadt, Dortmund, Dresden, Duisburg, Düsseldorf, Frankfurt am Main,

Frankfurt (Oder), Gießen, Hamburg, Hannover, Heilbronn, Itzehoe, Karlsruhe, Kiel, Koblenz, Köln, Krefeld, Landshut, Lörrach, München, Münster, Nürnberg, Oldenburg, Osnabrück, Potsdam, Regensburg, Rosenheim, Saarbrücken, Schweinfurt, Singen, Stralsund, Stuttgart, Ulm und die Standorte der Zollfahndungsämter Berlin-Brandenburg, Dresden, Essen, Frankfurt am Main, Hamburg, Hannover, München und Stuttgart.

11. 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?

Die deutsche Zollverwaltung verfügt mit dem IT-Verfahren ATLAS über ein stabiles und leistungsstarkes IT-Verfahren zur elektronischen Zollabfertigung in den Bereichen Einfuhr, Ausfuhr und Versand. Die Zollabfertigung von Sendungen aus dem bzw. in das Vereinigte Königreich unterscheidet sich rechtlich und technisch nicht von der Abfertigung anderer Sendungen aus Drittländern bzw. in Drittländer. In jedem Fall ist die (in der Regel elektronische) Abgabe einer Zollanmeldung in ATLAS durch den Wirtschaftsbeteiligten erforderlich. Anlässlich des Brexits war hierfür keine Implementierung neuer Schnittstellen erforderlich. Die Wirtschaftsbeteiligten konnten und können die bisherigen Schnittstellen des nationalen IT-Verfahrens ATLAS für die Abfertigung der entsprechenden Sendungen nutzen. Auf europäischer Ebene fanden Anpassungen an europäischen IT-Systemen statt, von denen Schnittstellen zwischen europäischen und britischen IT-Systemen betroffen waren. Auf deren Umstellung hatte die Bundesregierung keinen Einfluss.

Die Bundesregierung unterstützt zudem die verstärkte Nutzung des elektronischen Frachtbriefs zur Verbesserung und Vereinfachung der Logistikabläufe und Kontrolltätigkeiten. Für das vertragsrechtliche Dokument des Frachtbriefs existieren bereits seit vielen Jahren Regelungen im Handelsgesetzbuch und in internationalen Übereinkommen, die den Einsatz eines digitalen Frachtbriefs bei nationalen und grenzüberschreitenden Beförderungen per Flugzeug, Binnenschiff, Lkw oder Eisenbahn erlauben. Die Bundesregierung unterstützt derartige Regelungen.

12. Wie werden die deutschen Transportunternehmen und andere Betroffene darüber informiert, welche Regelungen im Güterverkehr mit Großbritannien zu beachten sind, insbesondere im Hinblick auf den Brexit sowie auf Corona und Corona-Mutationen?

Die Verbände der deutschen Transport- und Logistikwirtschaft werden von der Bundesregierung per E-Mail informiert, wenn im Güterverkehr mit dem Vereinigten Königreich neue Regelungen, insbesondere im Hinblick auf Corona und Corona-Mutationen, zu beachten sind.

13. Hat die Bundesregierung Kenntnis über das Transportaufkommen zwischen Deutschland und dem Vereinigten Königreich in den vergangenen fünf Jahren, und wenn ja, wie viele Fahrten wurden jeweils von und nach dem Vereinigten Königreich unternommen und wie viele Tonnen befördert?

Die Entwicklung des Transportaufkommens und der Anzahl der Fahrten zwischen Deutschland und dem Vereinigten Königreich sind in der folgenden Tabelle dargestellt:

Fahrten und Transportaufkommen zwischen Deutschland (DE) und dem Vereinigten Königreich (UK)

Jahr	Von DE nach UK		Von UK nach DE	
	Fahrten (Anzahl) ¹	Transportaufkommen (in Tonnen) ²	Fahrten (Anzahl) ¹	Transportaufkommen (in Tonnen) ²
Straßenverkehr				
2016	264 184	3 911 512	212 769	2 944 593
2017	288 550	4 201 167	259 416	3 574 996
2018	257 963	3 859 149	207 164	2 922 504
2019	241 539	3 561 256	139 699	2 135 095
2020	Noch nicht verfügbar		Noch nicht verfügbar	
Seeverkehr				
2016	2 854	6 702 378	2 587	11 231 496
2017	2 743	7 256 353	2 412	10 067 476
2018	2 720	7 649 411	2 041	8 651 247
2019	2 235	6 042 589	1 727	8 223 238
2020	2 030	5 609 915	1 703	9 642 249
Binnenschifffahrt				
2016	395	557 017	78	116 667
2017	345	435 389	59	68 651
2018	258	359 843	46	66 142
2019	356	441 705	22	26 027
2020	277	340 004	42	55 547
Bahnverkehr				
2016	Nicht verfügbar	179 324	Nicht verfügbar	164 815
2017		220 895		183 956
2018		262 111		200 563
2019		259 121		206 581
2020		202 226		158 131
Luftverkehr				
2016	18 840	124 740	13 752	118 031
2017	18 531	137 014	13 807	122 039
2018	18 347	142 878	13 425	122 904
2019	18 493	138 854	13 929	122 045
2020	10 621	154 767	9 736	123 141

¹ Fahrten: beim Straßenverkehr Lastfahrten, beim Luftverkehr Starts

² Beim Seeverkehr exklusive, ansonsten inklusive Eigengewichte der Ladungsträger

Quelle: Statistisches Bundesamt; Kraftfahrt-Bundesamt

