

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Oliver Luksic, Frank Sitta, Renata Alt, Dr. Jens Brandenburg (Rhein-Neckar), Dr. Marco Buschmann, Carl-Julius Cronenberg, Dr. Marcus Faber, Otto Fricke, Markus Herbrand, Katja Hessel, Ulla Ihnen, Olaf in der Beek, Dr. Christian Jung, Pascal Kober, Konstantin Kuhle, Alexander Müller, Hagen Reinhold, Bernd Reuther, Dr. Stefan Ruppert, Matthias Seestern-Pauly, Michael Theurer, Manfred Todtenhausen, Gerald Ullrich, Nicole Westig und der Fraktion der FDP

Auswirkungen des Brexits auf den deutschen Logistiksektor

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.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie wird der Marktzugang im Güterkraftverkehr zwischen Großbritannien und der Europäischen Union nach Kenntnis der Bundesregierung ab dem 30. März 2019 geregelt?
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?
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?
4. Inwieweit vertritt die Bundesregierung die Interessen der deutschen Wirtschaft gegenüber den Zollbehörden Belgiens und Frankreichs hinsichtlich der Grenzabfertigungsprozesse?

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?
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?
7. Wie steht die Bundesregierung zur künftigen Regelung der Kabotageverkehre britischer Unternehmen in der EU und von EU-Unternehmen im Vereinigten Königreich?
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?
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?
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?
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)?
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?
15. Welche Zollsätze wird die EU nach Kenntnis der Bundesregierung nach dem Brexit auf Importe aus Großbritannien anwenden?
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?
17. Beabsichtigt die Bundesregierung, entsprechende Maßnahmen auch bei den britischen Zollbehörden anzuregen?

18. Wie werden die deutschen Transportunternehmen und andere Betroffene darüber informiert, welche Regelungen im Fall eines harten Brexits ab dem 30. März 2019 gelten?
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?
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?
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?
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?
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?
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?
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?
26. Sind versicherungsaufsichtsrechtliche oder sonstige Maßnahmen geplant, die den Versicherungsschutz deutscher Unternehmen aufrechterhalten, den diese bei britischen Versicherern eingedeckt haben, und wenn ja, welche?

Berlin, den 6. März 2019

Christian Lindner und Fraktion

