



Brexit und Logistik

Niels Beuck, DSLV

Aktuelle Lage

Ab 1. Januar 2021 werden rund 150.000 Unternehmen zum ersten Mal Zollformalitäten erledigen müssen, mit geschätzten 215 Millionen Zollanmeldungen pro Jahr die zusätzliche 7 Mrd. GBP kosten könnten.

Die Speditions-, Logistik- und Zollagentenbranche in Deutschland ist auf das Ende der Übergangszeit gut vorbereitet. Sie wird ab dem 1. Januar 2021 eine entscheidende Rolle bei der Gewährleistung eines ordnungsgemäßen Warenflusses zwischen der EU und dem VK spielen, da die überwiegende Mehrheit der kleinen und/oder unerfahrenen Verlager Hilfe bei den neuen Anforderungen benötigen wird.

→ Die zu erwartenden Probleme liegen im Detail. Bestehende Probleme in der Zollabfertigung mit Drittländern spielen in Zukunft auch im Handel mit dem VK eine Rolle und bedürfen der Klärung. Auch der Readiness Faktor der (kleineren) Verlager bleibt eine nicht zu unterschätzende Quelle für Disruption.

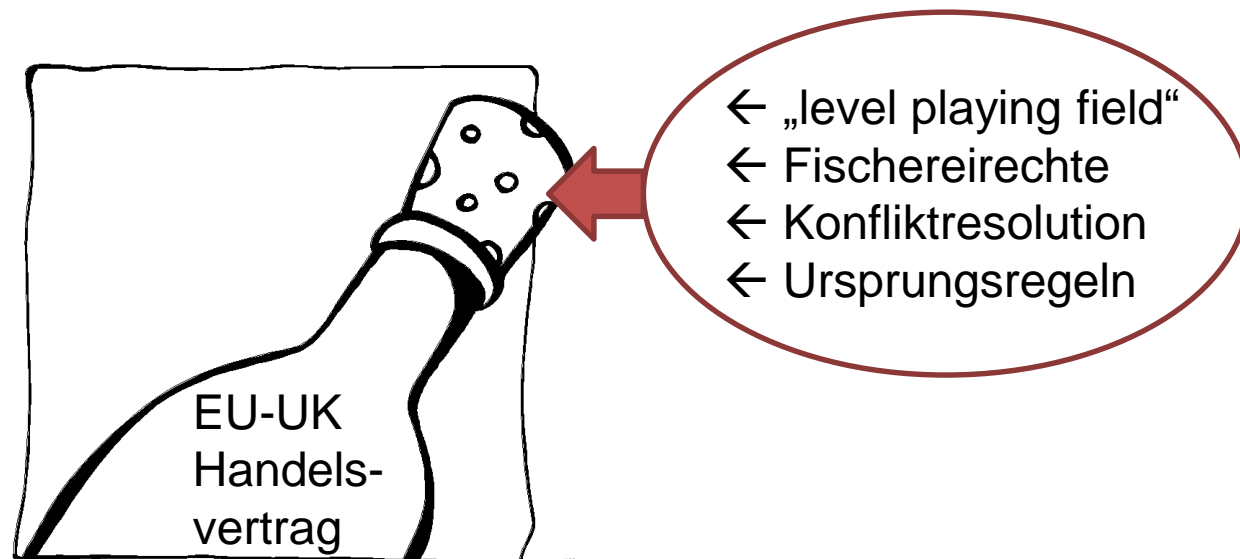


Stand der Verhandlungen

Die bisher neun Verhandlungsrunden haben noch zu keinem Abschluss der Verhandlungen geführt.

Bis **Ende Oktober** hätten die Verhandlungen eigentlich abgeschlossen sein sollen. Es wird vermutet, dass die Wahl in Amerika Einfluss auf die Verhandlungsstrategie des Vereinigten Königreichs hat.

Die nächsten Tage sind entscheidend. Es wird erwartet, dass es in Kürze zu einem Durchbruch bei den Verhandlungen kommen wird oder die Verhandlungen endgültig scheitern.





Worauf müssen sich Unternehmen ab dem 1.1.21 einstellen?

Brexit wird Auswirkungen auf ihr Unternehmen haben, wenn es ...

- ... Waren in das Vereinigte Königreich liefert oder dort Dienstleistungen erbringt, oder
- ... Waren oder Dienstleistungen aus dem Vereinigten Königreich erhält, oder
- ... Waren durch das Vereinigte Königreich befördert, oder
- ... Materialien oder Erzeugnisse des Vereinigten Königreichs verwendet, um im Rahmen von Präferenzregelungen mit EU-Partnerländern Handel zu treiben.

Sollte es zu keine Abkommen kommen, müssen noch weitere Formalien beachtet werden:

- Hersteller werden auch Zölle auf Waren entrichten müssen, die sie aus dem Vereinigten Königreich in die EU einführen.
- Möglicherweise werden sie von Zollkontingenten für bestimmte Waren betroffen sein, die aus dem Vereinigten Königreich in die EU eingeführt werden.
- Außerdem sollten sie wissen, dass britische Materialien oder Verfahren, die sie verwenden, nicht mehr als „Ursprungswaren“ im Rahmen bestehender EU-Präferenzregelungen gelten werden.

Dies bedeutet insbesondere ...

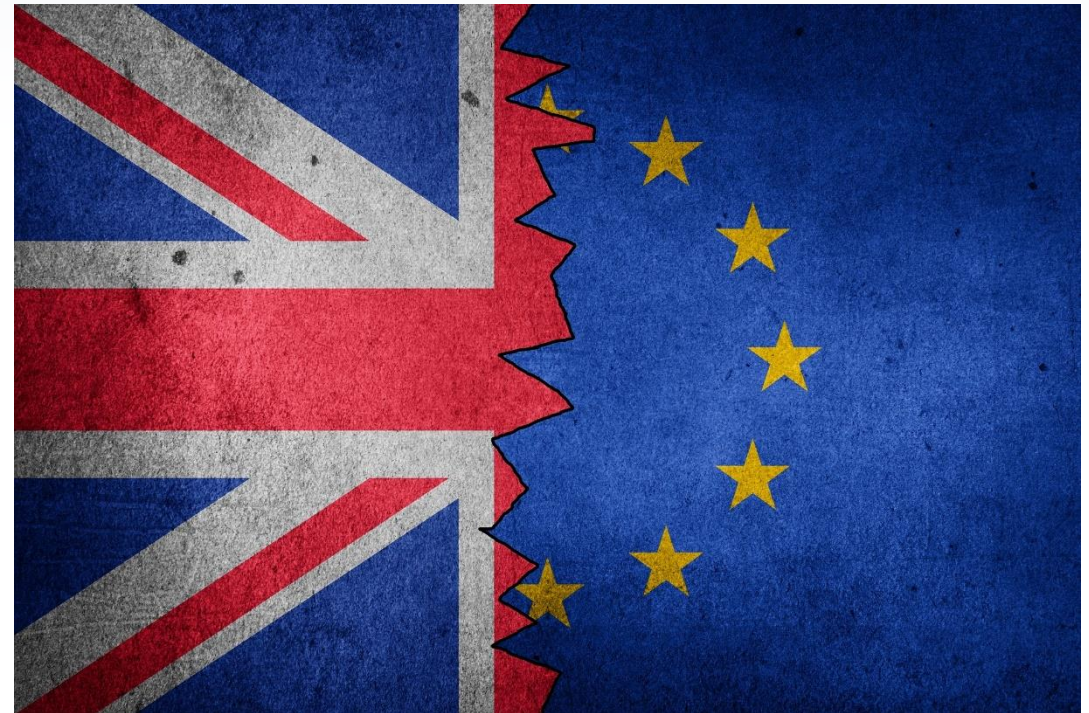
- Wenn Sie Waren in das Vereinigte Königreich einführen oder aus diesem ausführen oder wenn Sie Waren durch das Vereinigte Königreich befördern, müssen Sie eine Zollanmeldung einreichen.
- Darüber hinaus müssen Sie neben der Zollanmeldung möglicherweise auch Sicherheitsdaten übermitteln.
- Sie werden eine spezielle Lizenz benötigen, um bestimmte Waren (z. B. Abfälle, bestimmte gefährliche Chemikalien) ein- oder auszuführen.
- Sie werden bestimmte zusätzliche Formalitäten erfüllen müssen, wenn Sie verbrauchsteuerpflichtige Waren (Alkohol, Tabak oder Kraftstoff) in das Vereinigte Königreich einführen oder aus diesem ausführen.
- Grundsätzlich sind Sie in dem EU-Land mehrwertsteuerpflichtig, in das Sie Waren aus dem Vereinigten Königreich einführen. In der EU werden Sie für Waren, die Sie in das Vereinigte Königreich ausführen, von der Mehrwertsteuer befreit sein. Sie müssen dann jedoch die Mehrwertsteuervorschriften für Einfuhren in das Vereinigte Königreich erfüllen.
- Für Transaktionen mit dem Vereinigten Königreich werden andere MwSt.-Vorschriften und Verfahren gelten als für Transaktionen mit der EU.

Praktische Vorbereitungen

Die nationalen Behörden sind befugt, Vereinfachungen für den Handel umzusetzen und die entsprechenden Vorbereitungen zu treffen, um den Warenfluss zu verbessern.

Aber:

- Sich vorzubereiten bleibt primär eine Aufgabe der Unternehmen!
- Dies muss hauptsächlich auf lokaler Ebene bzw. in den Unternehmen innerhalb der Lieferkette erfolgen.



Readiness Faktor – Stand der Vorbereitungen bei den Zollbehörden

Speditionen haben sich in den vergangenen Jahren auf den Brexit vorbereiten können, aber nur Zugriff auf ihre eigene Einflussosphäre. Fragezeichen bleiben beim Readiness Faktor der Verlader und der Behörden im VK und den EU MS.

Grundsätzlich sollten Unternehmen, die Waren ins VK im- bzw. exportieren, vorab prüfen, inwieweit

- bestehende Bewilligungen angepasst werden können (z.B. Erweiterung des Länderkreises, Veredelungs- und Lagerorte im VK)
- neue zollrechtliche Bewilligungen zu beantragen sind, insbesondere die Bewilligung für den Betrieb eines Verwahrungslagers bei der Einfuhr von Waren. Für den Neuantrag sind Bearbeitungsfristen zu beachten.
- Referenzbeträge für eine Bewilligung Gesamtsicherheit ggf. neu zu berechnen sind. Dies ist z.B. der Fall,
 - wenn nach Beendigung der Übergangsfrist ohne Abschluss eines Freihandelsabkommens Nichtunionswaren aus dem VK eingeführt werden, die im Rahmen einer Bewilligung Gesamtsicherheit, z.B. für ein Verwahrungslager, abgesichert werden sollen oder
 - wenn im Rahmen eines gemeinsamen Versandverfahrens Waren ins VK ausgeführt werden.

Was u.a. zu beachten ist – *no matter what*

Pflichten der Importeure/Exporteure → Ab dem 1. Januar 2021 werden Unternehmen, die mit dem VK Handel treiben zu Im- und Exporteuren. Dies bedeutet, dass sie neue, in den einschlägigen Unionsvorschriften genannte Pflichten erfüllen müssen.

Zollförmlichkeiten und Überprüfungen und Kontrollen von Waren → Ab dem 1. Januar 2021 gelten die im Unionsrecht vorgesehenen Zollvorschriften für alle Waren, die aus dem VK in das Zollgebiet der Union oder aus dem Zollgebiet der Union in das VK verbracht werden.

Ursprungsregeln → ab Januar 2021 werden Unternehmen die Ursprungseigenschaft der gehandelten Waren nachweisen müssen, wenn diese unter eine Präferenzbehandlung fallen soll. Auf Waren, die die Ursprungsvoraussetzungen nicht erfüllen, werden Zölle erhoben.

Bescheinigungen, Genehmigungen, Kennzeichnung oder Etikettierung → Mit dem 1. Januar 2021 endet die Gültigkeit der Genehmigungen, die von den Behörden des VK für das Inverkehrbringen von Produkten auf dem Unionsmarkt erteilt wurden.

Kraftverkehrsunternehmen → Ab dem 1. Januar 2021 verfügen die im VK niedergelassenen Kraftverkehrsunternehmen über keine Gemeinschaftsgenehmigung mehr.

Welche Zollformalitäten/-kontrollen gelten ab 1.1.2021 für den Handel mit UK

Werden Nicht-Unionswaren in das Zollgebiet der Europäischen Union verbracht (EINFUHR), so gelten die folgenden Schritte, bevor für die Waren eine Zollanmeldung abgegeben wird oder bevor sie wieder ausgeführt werden:

- Einreichung einer summarischen Eingangsanmeldung (ENS, Entry Summary Declaration);
- Ankunft der Waren;
- Gestellung der Waren beim Zoll;
- Überführung der Waren in das Verfahren der vorübergehenden Verwahrung.

Die ENS wird elektronisch erfasst und enthält die für die Durchführung einer Risikoanalyse erforderlichen Daten. Waren, die nicht aus der Europäischen Union stammen, befinden sich vom Zeitpunkt ihrer Gestellung beim Zoll bis zu ihrer Überführung in ein Zollverfahren oder bis zu ihrer Wiederausfuhr in der vorübergehenden Verwahrung.

Waren, die aus der Europäischen Union in ein Drittland ausgeführt werden (AUSFUHR), unterliegen den folgenden Verfahren:

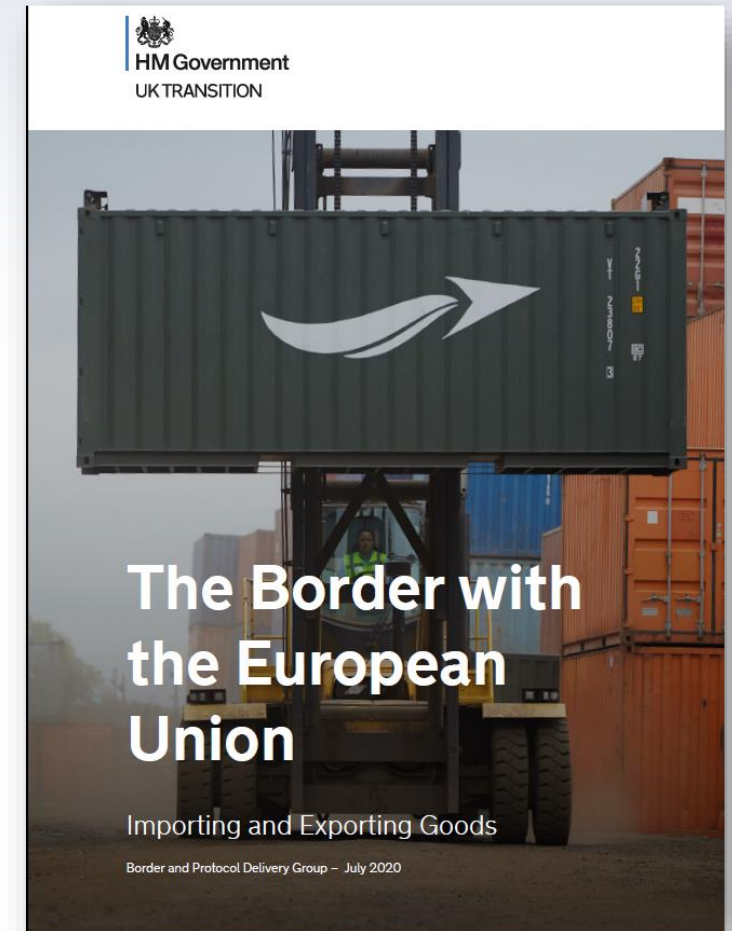
- Zunächst muss eine Ausfuhranmeldung eingereicht werden.
- Die Ausfuhrzollstelle validiert die Ausfuhranmeldung.
- Die Ausfuhrzollstelle führt auf der Grundlage der eingereichten Anmeldung eine Risikoanalyse durch. Die Waren können eventuell überprüft werden.
- Wenn die Ausfuhrzollstelle die Waren zur Ausfuhr freigibt, sendet sie der Ausgangszollstelle eine Vorab-Ausfuhranzeige oder „Anticipated Export Record“, AER.
- Der Wirtschaftsbeteiligte befördert die Waren zur Ausgangszollstelle.
- Die Ausgangszollstelle kann eine zusätzliche Risikoanalyse durchführen und beschließen, die Waren zu kontrollieren.
- Die Ausgangszollstelle gibt grünes Licht für den Ausgang. Die Waren müssen das Gebiet der Union innerhalb von 150 Tagen nach der Freigabe durch den Zoll verlassen.
- Wenn die Waren das Zollgebiet der Union verlassen haben, unterrichtet der Beförderer die Ausgangszollstelle, die dann die Ausfuhrzollstelle über die Ergebnisse des Ausgangs unterrichtet.
- Die Ausfuhrzollstelle bestätigt die Ausfuhr und informiert den Anmeldeur. Dies ist wichtig für die Mehrwertsteuerbefreiung.

Border Operating Model



Am 1. Januar 2021 endet die Übergangsperiode und das Vereinigte Königreich wird als souveräne Nation eine Außengrenze haben. Dies bedeutet zwangsläufig, dass der Warenverkehr zwischen dem Vereinigten Königreich und der EU kontrolliert wird.

Um der Industrie zusätzliche Zeit für die notwendigen Vorkehrungen zu geben, hat die britische Regierung beschlossen, die neuen Grenzkontrollen bis zum 1. Juli 2021 in drei Schritten einzuführen. Das **Border Operating Model**, das im Juli diesen Jahres veröffentlicht wurde, beschreibt die drei Phasen und legt die Prozesse fest, wie der Warenverkehr zwischen der EU und dem Vereinigten Königreich zukünftig organisiert werden soll.



Border Operating Model – 3 Phasen

Phase 1 (ab 1. Januar 2021)

- Voranmeldungen (Summarische Eingangsanmeldungen/Safety and Security declarations) entfallen für einen Zeitraum von sechs Monaten für alle Waren.
- Für die meisten Waren können vollständige Einfuhranmeldungen nachträglich in einem Zeitraum von bis zu sechs Monaten eingereicht werden.
- Falls Zölle gezahlt werden müssen, gibt es die Möglichkeit zum Zahlungsaufschub. Die Zahlung wird zum Zeitpunkt fällig, an dem die vollständige Einfuhranmeldung abgegeben wird.
- Für genehmigungs- bzw. überwachungspflichtige Güter ist eine vollständige Einfuhranmeldung zum Zeitpunkt der Einfuhr notwendig. Hierzu zählen beispielsweise Tabak, Alkohol oder giftige Chemikalien. Für diese Produkte gelten bereits ab 1. Januar 2021 die Einfuhrvorschriften für Waren aus Drittländern.
- Für lebende Tiere sowie Pflanzen und Pflanzenprodukte mit hohem Risiko sind Voranmeldungen und Gesundheitsnachweise erforderlich. Zwar sind Dokumentenkontrollen vorgesehen, diese erfolgen jedoch nicht vor Ort bei der Einfuhr. Physische Kontrollen für Waren mit hohem Risiko finden am Bestimmungsort der Ware oder an einem anderen zugelassenen Empfangsort statt.

Border Operating Model – 3 Phasen (II)

Phase 2 (ab 1. April 2021)

- Für alle Waren mit tierischem Ursprung, wie beispielsweise Fleisch, Honig oder Milchprodukte, sowie für alle Pflanzen und Pflanzenprodukte sind Voranmeldungen und Gesundheitsnachweise erforderlich.

Phase 3 (ab 1. Juli 2021)

- Ab diesem Zeitpunkt gibt es keine Vereinfachungen mehr. Vollständige Einfuhranmeldungen sind zum Zeitpunkt der Einfuhr abzugeben.
- Vorabanmeldungen (summarische Eingangsanmeldungen/Safety and Security Declarations) werden für alle Einfuhren verpflichtend.
- Physische Kontrollen und Probenentnahmen von SPS-Waren werden verstärkt durchgeführt. Die Kontrollen finden an britischen Grenzkontrollstellen statt.

Goods Vehicle Movement Service (GVMS)

Ab dem 1. Januar 2021 sind Zollanmeldungen für VK-Ausfuhren in die EU und Nordirland erforderlich, unabhängig davon, ob ein Freihandelsabkommen geschlossen wurde. Sie werden ab Juli 2021 auch für Einfuhren aus der EU benötigt.

Für das Voranmeldemodell wird ein neues Goods Vehicle Movement Service (GVMS) entwickelt, das ab dem 1. Januar 2021 in Nordirland und für die Einfuhr nach Großbritannien (GB) für Transitbewegungen genutzt wird und ab 1. Juli 2021 für alle Transporte.

Waren, die zwischen GB, NI und in die EU transportiert werden, unterliegen dem Nordirland-Protokoll und unterliegen daher nicht denselben „Kernmodellen“ wie der Handel zwischen GB und EU.

Speditionsunternehmen sind im September 2020 eingeladen worden, an einem Benutzertest des neuen GVMS teilzunehmen. Optimistisch geht man davon aus, dass es bis Mitte nächsten Jahres aufgebaut ist.

Was ist das Kent Access Permit?

Unter normalen Geschäftsbedingungen können im Hafen von Dover etwas mehr als 1.000 Lkws und am Folkestone-Terminal von Eurotunnel rund 400 Lkws gehalten werden.

Die französischen Behörden werden für alle Waren, die vom VK in das Zollgebiet der EU in Hauts-de-France reisen, vollständige EU-Zoll- und Warenkontrollen einführen (für Lkw, die mit der Fähre vom Hafen von Dover kommen oder den Eurotunnel nutzen). Die französischen Behörden haben die Kapazität ihrer Einrichtungen erhöht, diese Kontrollen könnten jedoch den grenzüberschreitenden Verkehr verlangsamen, was sich negativ auf den Straßenverkehr im VK auswirken könnte.

Abhilfe soll der Kent Access Permit (KAP) bringen → nur solche Lkw sollen von Kent nach Dover weiterfahren dürfen, die die nötigen Unterlagen vorweisen können.

Kent Access Permit – Aktueller Stand

Gemäß der geplanten Gesetzgebung will die britische Regierung verlangen, dass jeder Transportunternehmer, der bestimmte Straßen in Kent benutzt, die zum Hafen von Dover und zum Eurotunnel führen, im Besitz einer „Kent Access Permit“ (KAP) ist. Andernfalls müssten die Betreiber mit einer Geldstrafe von 300 GBP rechnen.

Logistics UK sieht dies kritisch: *„The current proposals create an internal UK border by introducing Kent Access Permits, adding more red tape to the work which hauliers will be obliged to comply with.“*

KAPs sollen an Fahrer ausgegeben werden, die ein grünes oder gelbes Ergebnis bei einer Prüfung durch das **Smart-Freight-System (SFS)** erhalten haben, das zur Zeit von der Regierung entwickelt wird. Dies soll sicher stellen, dass die Waren bereits vor Reiseantritt bereit sind, die Grenze zu überqueren (being border ready).

Zwischen dem 3. und 23. August 2020 wurde eine öffentliche Konsultation mit Interessenvertretern zu den geplanten Maßnahmen, einschließlich des KAP, durchgeführt. Eine Zusammenfassung der Antworten, einschließlich der nächsten Schritte, wird innerhalb von drei Monaten nach der Konsultation veröffentlicht.

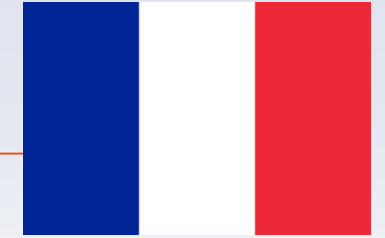
Smart Freight Service

Damit Spediteure und Lkw-Fahrer die richtigen Unterlagen bei sich haben, entwickelt die britische Regierung eine neue Technologie für die Roll-on-Roll-off-Frachtindustrie (RoRo), die als Smart Freight Service (SFS) bekannt ist. SFS soll dazu beitragen, den Prozess der Feststellung der „border readiness“ schwerer Nutzfahrzeuge zu vereinfachen und zu automatisieren. Für das Ende des Übergangszeitraums soll der Dienst eingeführt werden, damit nur Fahrzeuge, die die korrekten Unterlagen für die Grenzkontrollen dabei haben, zu den Ausfuhrhäfen fahren.

SFS soll ein webbasiertes Portal enthalten, das die Unternehmen unterstützt, indem es Informationen zum Export von Waren aus dem VK in die EU kennzeichnet. Über SFS sollen Details des Warentransports vor Beginn des Transports übermittelt werden.

Während das Ampelsystem des SFS-Portals landesweit freiwillig wäre, hat die Regierung vorgeschlagen, seine Nutzung in Kent verpflichtend zu machen.

Aktueller Stand - Readiness Frankreich



Leitprinzipien: Die intelligente Grenze basiert auf drei Prinzipien: dem Schutz des Territoriums, der Verfolgung von Warenströmen und dem möglichst ungehinderten Fluss des Warenaustauschs.

Der französische Zoll hat eine Lösung entwickelt, die auf miteinander verbundenen IT-Systemen basiert. Häfen und Tunnelbetreiber arbeiteten zusammen, um Infrastrukturen anzupassen und lokale Akteure zu sensibilisieren, um sich auf die Umsetzung der intelligenten Grenze vorzubereiten. Der französische Zoll hat dafür ein spezielles Informationssystem entwickelt: den SI Brexit. Es fungiert als Schnittstelle zwischen den Systemen der maritimen Unternehmen und den bestehenden Zollabfertigungssystemen: Delta G und NCTS

Wichtiges Hilfsmittel ist der Logistic Envelope (LE): Der LE erlaubt Verladern und Transporteuren mehrere Zollerklärungen unter einem einzigen Barcode zu sammeln. Dies erleichtert und beschleunigt die Zollabfertigung. Sie wird über eine Plattform generiert, die in Französisch und Englisch zugänglich ist, sowohl über einen Computer als auch über ein mobiles Gerät, und die keine Authentifizierung erfordern.

Quelle: [„Preparing for Brexit – Customs guidelines“](#) by French Customs

1. Get an EORI number to trade with the UK
2. Decide who will be completing your customs declarations
3. Check applicable customs duties and taxes
4. Make sure your goods are not subject to special regulations
5. Decide who will be transporting your products
6. Secure your customs clearance procedures for exports
7. Plan ahead for your customs clearance procedures for imports

Aktueller Stand – Readiness Belgien



Der belgische Zoll hat sich in der Vorbereitung auf die folgenden 5 Themenfelder konzentriert:

- Thema 1: der Zoll hat die Aufsicht über alle Warenströme zwischen der EU und Großbritannien (370 neue Stellen)
- Thema 2: Informieren des Handels und von Privatpersonen über die Folgen des Brexit im Bereich des Zolls
- Thema 3: Schaffen von entsprechenden Flächen auf privaten Terminals für Waren vor der Zollabfertigung (entsprechende Verfahren sind auf der Seite des belgischen Zolls einsehbar)
- Thema 4: Zollabfertigung im Eurostar-Terminal (Bahnhof Brüssel-Süd) → EU Außengrenze!
- Thema 5: eine „Gnadenfrist“ für Verstöße im Zusammenhang mit dem Brexit für Unternehmen, die in gutem Glauben handeln (2 Monate nach Brexit)

Aktueller Stand – Readiness der Niederlande



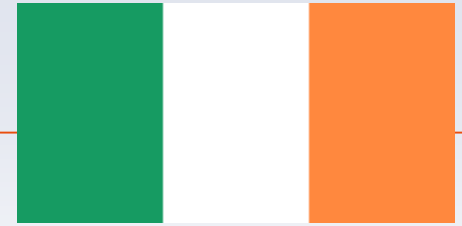
Grundregel: KEIN DOKUMENT KEIN TRANSPORT

Die Teilnahme an der niederländischen Lieferkettenlösung (über das Port Community System -Portbase) ist für alle Fährterminals und die meisten Kurzstrecken-Terminals obligatorisch.

Händler und Transportunternehmen müssen jetzt handeln und die 5 Schritte ausführen, um vor dem 1. Januar 2021 für den Brexit bereit zu sein, egal ob Sie Fahrer, Transportunternehmen, Spediteur, Importeur oder Exporteur sind. Jeder hat eine Rolle zu spielen. Man hat keinen Zugang zu den niederländischen Terminals ohne digital vorab angemeldete Zolldokumente.

1. Beantragen Sie eine EORI Nummer beim Zoll
2. Entscheiden Sie, wer die Einfuhr- und Ausfuhrdeklarationen vornimmt (z.B. über einen Spediteur oder Zollagenten).
3. Entscheiden Sie, wer verantwortlich ist für Voranmeldung von Zolldokumenten.
4. Melden Sie sich bei Portbase an.
5. Prüfen Sie vorab, ob das Terminal die Zolldokumente erhalten hat.

Aktueller Stand – Readiness Irlands



Der irische Zoll rechnet mit 20 Millionen Zollerklärungen (x13), 4 Millionen Transit Bewegungen (x100) und 25 Millionen safety & security Zollerklärungen (x250).

Dublin Port:

- + 24% des Geländes wurde neu zugewiesen, um den BREXIT-Anforderungen gerecht zu werden.
- Containerdepots wurden aus dem Hafen verlegt.
- Die Verweilzeiten in den Häfen wurden verkürzt und die Gebühren erhöht.
- + 30 Mio. in die Entwicklung des Hafens von Dublin investiert

Fazit

Auch knapp einen Monat vor einem potentiellen No Deal bestehen weiterhin regulative Unsicherheiten. Es gibt in der gesamten Branche unterschiedliche Bereitschaftsniveaus. Dies kann von verschiedenen Faktoren abhängen, wie z. B. den verwendeten Transportmitteln (z. B. Fahrzeugfähre vs. Container-Kurzstreckenseeverkehr), der Art der Kunden und ihrer Waren (z. B. SPS-Waren vs. allgemeine Waren ohne Einschränkungen), dem internationalen Netzwerk und der Rolle des Spediteurs (Transportmittel in Eigenbesitz im Vergleich zu Unteraufträgen), Anzahl der beteiligten Häfen / Korridore usw.

Grundsätzlich ist die Branche so gut vorbereitet ist, wie es nur geht. Die Speditionsbranche bietet Lösungen für den Brexit an, da es deren Kerngeschäft ist, sicherzustellen, dass Waren unabhängig von den geltenden Formalitäten über Grenzen hinweg transportiert werden.

Zum jetzigen Zeitpunkt kann jedoch niemand vollständig vorbereitet sein, da sowohl auf britischer als auch auf EU-Seite noch nicht alle spezifischen Details bekannt sind. Für das VK ist noch viel in Planung. Auf EU-Seite ist die grundsätzliche Gesetzgebung natürlich bekannt, die praktischen Regelungen in den verschiedenen Häfen jedoch nicht. Bestehende Kommunikation richtet sich an die nationalen Betreiber und betrifft nur nationale Maßnahmen.



Kontakt
Niels Beuck

DSLVBundesverband Spedition und
Logistik e. V.
Friedrichstraße 155-156 | Unter den
Linden 24 | 10117 Berlin
Telefon: +49 30 405022850
E-Mail: NBeuck@dslv.spediteure.de
www.dslv.org | twitter.com/DSLVBerlin