

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Bernd Reuther, Frank Sitta, Grigorios Aggelidis, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP – Drucksache 19/4415 –

Folgen des Brexit für Deutschland und Europa: Verkehr und digitale Infrastruktur

Vorbemerkung der Fragesteller

Am 23. Juni 2016 stimmten 51,9 Prozent der britischen Wähler im sogenannten Brexit-Referendum für den Austritt des Vereinigten Königreichs aus der Europäischen Union (Brexit). Dieser Tag markiert eine historische Zäsur in der Geschichte der europäischen Integration, für die es keine Präzedenzfälle gibt.

In der Folge teilte das Vereinigte Königreich dem Europäischen Rat am 29. März 2017 mit, dass es gemäß Artikel 50 des Vertrags über die Europäische Union aus der EU auszutreten beabsichtigt. Damit begann eine Frist von zwei Jahren, die am 29. März 2019 mit dem Austritt des Vereinigten Königreichs aus der Europäischen Union enden wird.

Gegenwärtig laufen die Verhandlungen zwischen dem Vereinigten Königreich und der Europäischen Union über die Bedingungen des Austritts sowie die zukünftigen Beziehungen. Unabhängig davon, wie die Verhandlungen ausgehen, wird deren Ergebnis das Leben von Millionen Menschen über viele Jahre prägen.

Die europäische Integration hat Europa Frieden und Wohlstand gebracht und zu einem bislang beispiellosen Grad an Zusammenarbeit und Verflechtung der EU-Mitgliedstaaten geführt. Ob auf Reisen, beim Schüleraustausch, im Geschäftsleben oder in Wissenschaft und Forschung, zahlreiche Bürger, Unternehmen, staatliche wie nichtstaatliche Institutionen auf beiden Seiten des Ärmelkanals profitieren täglich von den Erleichterungen, welche der europäische Integrationsprozess gebracht hat.

Die Entscheidung des Vereinigten Königreichs, die Europäische Union zu verlassen, konfrontiert all diese Akteure mit erheblichen Unsicherheiten. So fürchten zahlreiche EU-Bürger, die sich im Rahmen der Arbeitnehmerfreizügigkeit entschieden haben, ein Leben in Großbritannien aufzubauen, nun um ihre sicher geglaubten Rechte. Mittelständische Betriebe müssen damit rechnen, dass neue Handelshemmnisse entstehen und sehen ihre langfristigen Planungen dadurch erschwert, dass sie keine Klarheit über die zukünftige Anwendbarkeit von EU-Recht haben. Hochseefischer sind in ihrer Existenz bedroht, weil das bestehende System der Fangquoten teilweise außer Kraft gesetzt werden wird. Universitä-

ten und Bildungseinrichtungen können derzeit nicht abschätzen, ob die grenzüberschreitende Forschung weiterhin im selben Maße möglich sein wird und ob Bildungsabschlüsse auch in Zukunft gegenseitige Anerkennung erfahren werden. Die Luftverkehrsindustrie benötigt zur reibungslosen Fortsetzung des Flugbetriebs ein neues Luftverkehrsabkommen, da der Sektor von den Regularien der Welthandelsorganisation (WTO) ausgenommen ist. Nicht zuletzt müssen sich auch staatliche Institutionen und Behörden auf erhebliche Veränderungen einstellen.

In den am 29. April 2017 vom Europäischen Rat verabschiedeten Leitlinien zu den Brexit-Verhandlungen wurden nationale Behörden, Unternehmen und andere Akteure aufgefordert, alle notwendigen Maßnahmen zu ergreifen, um sich auf die Folgen des Austritts des Vereinigten Königreichs vorzubereiten.

Diese Vorbereitungen werden dadurch erschwert, dass es nach wie vor keine Sicherheit über das zu erwartende Austrittszenario gibt. Ob „cliff-edge Brexit“, „hard Brexit“, ein Freihandelsabkommen nach dem Vorbild des Umfassenden Wirtschafts- und Handelsabkommens CETA oder gar ein Verbleib Großbritanniens im Binnenmarkt und der Zollunion, jedes dieser Szenarien hätte völlig andere Konsequenzen für die Betroffenen. Knapp sechs Monate vor dem Austritt Großbritanniens aus der Europäischen Union und knapp zweieinhalb Jahre vor dem zu erwartenden Ende der Übergangsphase gibt es mehr Fragen als Antworten. Zugleich stocken die Verhandlungen und die Wahrscheinlichkeit für ein No-Deal-Szenario, das unweigerlich zu großen Verwerfungen würde, steigt un-aufhörlich.

Die Fragesteller sind der Auffassung, dass unsere Bürgerinnen und Bürger ein Recht darauf haben, Antworten auf diese drängenden Fragen zu bekommen. Sie müssen sich darauf verlassen können, dass ihre Interessen im Zuge der Brexit-Verhandlungen gewahrt bleiben. Und sie haben Anspruch darauf, dass die Bundesregierung sich auch auf einen ungeordneten Brexit vorbereitet, ihnen Rechenschaft über den Stand dieser Vorbereitungen leistet und sie in ihren eigenen Vorbereitungen unterstützt.

Obwohl die Fragesteller bereits am 27. April 2018 eine umfassende Große Anfrage an die Bundesregierung richteten, um Antworten auf diese Fragen zu bekommen, steht eine Reaktion der Bundesregierung weiterhin aus und ist mit der Frist 31. Mai 2019 versehen worden. Die Antwort der Bundesregierung müsste dadurch erst zwei Monate nach einem erfolgten Brexit dem Deutschen Bundestag und den Bürgerinnen und Bürgern vorliegen. Auch hat der Deutsche Bundestag als zentraler Ort der politischen Debatte in Deutschland sich noch nicht in ausreichendem Maße mit den Folgen des Brexit beschäftigt. Währenddessen bereitet die britische Regierung sich öffentlichkeitswirksam auf den ungeordneten Austritt vor, publiziert „technische Hinweise“ an Bürgerinnen und Bürger sowie zahlreiche Branchen und Sektoren der Wirtschaft und des öffentlichen Lebens, um für alle Eventualitäten gewappnet zu sein. Auf eine entsprechende Reaktion der Bundesregierung wartet man bisher vergeblich. Ziel dieser Kleinen Anfrage ist, mehr über den aktuellen Stand der Vorbereitungen der Bundesregierung zu erfahren und endlich eine öffentliche Debatte über die Folgen des Austritts für Deutschland zu ermöglichen.

Vorbemerkung der Bundesregierung

Gegenwärtig laufen in Brüssel die Verhandlungen zwischen dem Vereinigten Königreich und der Europäischen Union gemäß Artikel 50 EUV über den Austritt des Vereinigten Königreichs aus der Europäischen Union. Diese Verhandlungen, die ausschließlich zwischen der Europäischen Kommission mit ihrem Chefunterhändler Michel Barnier und der Regierung des Vereinigten Königreichs geführt

werden, sollen bis zum Herbst 2018 abgeschlossen werden. Die Bundesregierung unterstützt in diesem Zusammenhang voll und ganz die Verhandlungsführung der EU-Kommission.

Die Auswirkungen des Brexit werden maßgeblich vom Ausgang dieser Verhandlungen abhängen.

Artikel 50 EUV sieht vor, dass im Rahmen der Verhandlungen über den Austritt eines Mitgliedstaats auch „der Rahmen für die künftigen Beziehungen dieses Staates zur Union berücksichtigt wird“.

Der Europäische Rat (Artikel 50) hat dementsprechend im Dezember 2017 festgelegt: „Der Europäische Rat bekräftigt, dass er den Wunsch hat, eine enge Partnerschaft zwischen der Union und dem Vereinigten Königreich zu begründen. Eine Übereinkunft über die künftigen Beziehungen kann zwar erst fertiggestellt und geschlossen werden, wenn das Vereinigte Königreich ein Drittstaat geworden ist, aber die Union wird bereit sein, erste vorbereitende Gespräche zu führen, damit ein allgemeines Einvernehmen über den Rahmen für die künftigen Beziehungen erzielt wird, sobald dafür zusätzliche Leitlinien angenommen worden sind. Ein solches Einvernehmen sollte in einer politischen Erklärung zum Austrittsabkommen dargelegt werden und es sollte im Austrittsabkommen darauf Bezug genommen werden.“

Leitlinien des Europäischen Rates (Artikel 50) für die Brexit-Verhandlungen, 15. Dezember 2017

www.consilium.europa.eu/de/press/press-releases/2017/12/15/european-council-art-50-guidelines-for-brexit-negotiations/

Im März 2018 hat der Europäische Rat (Artikel 50) „mit Blick auf die Eröffnung der Verhandlungen über ein allgemeines Einvernehmen über den Rahmen für die künftigen Beziehungen, das in einer politischen Erklärung, die dem Austrittsabkommen beigefügt und auf die im Austrittsabkommen Bezug genommen wird, niedergelegt werden soll“ Leitlinien festgelegt, die unter anderem betonen, dass die vier Freiheiten des Binnenmarktes unteilbar sind und es kein „Rosinenpicken“ geben kann, das heißt keine Beteiligung am Binnenmarkt lediglich in einzelnen Sektoren, was die Integrität und das ordnungsgemäße Funktionieren des Binnenmarktes untergraben würde. Die Leitlinien bekräftigen gleichzeitig die Bereitschaft, Beratungen über ein ausgewogenes, ehrgeiziges und weitreichendes Freihandelsabkommen einzuleiten, insoweit es ausreichende Garantien für faire Wettbewerbsbedingungen gibt. Die Leitlinien wurden durch den Europäischen Rat (Artikel 50) im Juni 2018 erneut bekräftigt.

Leitlinien des Europäischen Rates (Artikel 50) zum Rahmen für die künftigen Beziehungen der EU zum Vereinigten Königreich, 23. März 2018

www.consilium.europa.eu/de/press/press-releases/2018/03/23/european-council-art-50-guidelines-on-the-framework-for-the-future-eu-uk-relationship-23-march-2018/

Für die Europäische Union bleiben diese Leitlinien des Europäischen Rates Grundlage und Maßstab der Verhandlungen über die politische Erklärung zum Rahmen der künftigen Beziehungen. Wie durch den Europäischen Rat im März 2018 festgelegt, gilt es „ein allgemeines Einvernehmen über den Rahmen für die künftigen Beziehungen“ zu erzielen.

Im Juli 2018 hat die britische Regierung ein Weißbuch zu den künftigen Beziehungen zur EU vorgelegt. Dieses enthält Vorschläge in zahlreichen Bereichen. Im Kern sollen dabei eine Wirtschafts- sowie eine Sicherheitspartnerschaft entstehen, die weit über bisher existierende Vereinbarungen der EU mit Drittstaaten hinausgehen.

Das Weißbuch „The future relationship between the United Kingdom and the European Union“ ist einsehbar unter:

www.gov.uk/government/publications/the-future-relationship-between-the-united-kingdom-and-the-european-union

Beim informellen Europäischen Rat in Salzburg im September 2018 hat sich der Präsident des Europäischen Rates Donald Tusk klar zu den britischen Vorschlägen im Weißbuch geäußert:

„Ich möchte unterstreichen, dass einige der Vorschläge von Premierministerin May aus Chequers eine positive Entwicklung im britischen Ansatz und den Willen, die negativen Effekte des Brexits zu minimieren, widerspiegeln. Damit meine ich, unter anderem, die Bereitschaft, im Bereich von Sicherheit und Außenpolitik eng zu kooperieren. In anderen Bereichen, wie der irischen Frage oder der Regelung der Frage der wirtschaftlichen Zusammenarbeit müssen die britischen Vorschläge überarbeitet und weiter verhandelt werden [...]“.

Die Bundeskanzlerin Dr. Angela Merkel hat in Salzburg unterstrichen, dass es „noch ein großes Stück Arbeit [gibt] ... wie die zukünftigen Handelsbeziehungen aussehen [...] Da waren wir uns heute alle einig, dass es in Sachen Binnenmarkt keine Kompromisse geben kann.“

Bereits zuvor hatte Michel Barnier hinsichtlich der Vorschläge im Handelsbereich im Einklang mit den Leitlinien des Europäischen Rates wiederholt bekräftigt, dass der Binnenmarkt mit seinen vier Freiheiten eine der zentralen, wenn nicht die zentrale Errungenschaft der EU ist, dessen Erfolg in eben diesen vier Freiheiten, dem gemeinsamen Regelwerk und den gemeinsamen Überwachungs- und Durchsetzungsmechanismen begründet ist. Die von der britischen Regierung vorgeschlagene Regelung würde dazu führen, dass diese gemeinsamen Regeln und Institutionen nicht oder nur teilweise Anwendung finden würden. Dies würde die Funktionsfähigkeit des Binnenmarkts stören und Wettbewerbsnachteile für europäische Unternehmen nach sich ziehen.

Hinsichtlich der Vorschläge im Zollbereich hatte Michel Barnier verdeutlicht, dass die EU die Kontrolle über ihre Außengrenzen und die dortigen Einnahmen dort schon aus rechtlichen Gründen nicht an einen Drittstaat abtreten kann. Außerdem hat er darauf verwiesen, dass die britischen Vorschläge eine Reihe von praktischen Fragen aufwerfen. Für den Bereich der inneren Sicherheit hatte Michel Barnier wiederholt betont, dass die britischen Vorschläge im Weißbuch wichtige Elemente enthalten, die eine enge Partnerschaft mit dem Vereinigten Königreich als Drittstaat in diesem Bereich auch in Zukunft möglich machen können. Hierzu gehört das Bekenntnis zur Europäischen Menschenrechtskonvention (EMRK) und zur Rolle des Europäischen Gerichtshofs (EuGH).

Für den Bereich der äußeren Sicherheit und der Verteidigung hatte er ebenfalls unterstrichen, dass hier die Konvergenz bei den Zielsetzungen sehr groß sei und eine sehr enge Partnerschaft auch in Zukunft von beiden Seiten angestrebt werde.

Über den Fortgang der Verhandlungen besteht in den entsprechenden Ratsgremien im Artikel-50-Format ein enger Austausch zwischen den EU27 und der EU-Kommission als Verhandlungsführerin. Der Deutsche Bundestag wird hierüber regelmäßig im Einklang mit den Vorgaben des EUZBBG unterrichtet.

Task Force für die Vorbereitung und Durchführung der Verhandlungen mit dem Vereinigten Königreich gemäß Artikel 50 EUV

https://ec.europa.eu/info/departments/taskforce-article-50-negotiations-united-kingdom_de

Die formellen Verhandlungen über die künftige Partnerschaft können erst beginnen, wenn das Vereinigte Königreich ein Drittstaat ist. Erst im Rahmen dieser Verhandlungen werden Einzelheiten des tatsächlichen und rechtlichen Rahmens der künftigen Beziehungen zwischen der EU und dem Vereinigten Königreich festgelegt werden. Vor Abschluss dieser Verhandlungen kann daher in vielen Bereichen noch keine belastbare Aussage über den Inhalt von Folgeregelungen und deren Auswirkungen auf bestimmte Sachverhalte getroffen werden. Die Bundesregierung wird zu gegebener Zeit in der jeweils vorgesehenen Form die deutschen Positionen in die Vorbereitung dieser Verhandlungen bzw. in die Verhandlungen selbst einbringen.

Neben den Austrittsverhandlungen spielen die Vorbereitungen auf den Austritt des Vereinigten Königreiches aus der Europäischen Union eine wichtige Rolle. Der Europäische Rat hat wiederholt, zuletzt in seinen Schlussfolgerungen von Juni 2018, an die Mitgliedstaaten, die Institutionen der Union und alle Beteiligten appelliert, ihre Arbeit zu intensivieren, um auf allen Ebenen und für alle Ergebnisse gerüstet zu sein. Die Bundesregierung nimmt diese Vorbereitungen sehr ernst. Sie trifft seit Sommer 2016 Vorkehrungen für alle Austrittsszenarien, auch für den Fall eines Austritts ohne Austrittsabkommen. Sie unterscheidet dabei zwischen notwendigem nationalem Gesetzgebungsbedarf im Zusammenhang mit dem Austritt und Verwaltungshandeln (zum Beispiel Aufstockung von Personal in der Zollverwaltung) sowie sonstigem Handlungsbedarf (zum Beispiel dem fortlaufenden Austausch mit Wirtschaft und Zivilgesellschaft).

Die Bundesregierung unterscheidet beim absehbaren nationalen Gesetzgebungsbedarf – ähnlich dem Vorgehen der Europäischen Kommission – drei Kategorien von Vorhaben:

1. Gesetzgebungsvorhaben, die unabhängig vom Ausgang der Brexit-Verhandlungen erforderlich werden;
2. Gesetzgebungsvorhaben in Vorbereitung auf eine eventuelle Übergangsphase auf der Grundlage des Entwurfs des Austrittsabkommens;
3. Gesetzgebungsvorhaben, die vom Regelungsumfang des Austrittsabkommens sowie von den Verhandlungen zum Rahmen des zukünftigen Verhältnisses und gegebenenfalls vom Willen des Gesetzgebers abhängen.

Seit dem Brexit-Referendum unterhält die Bundesregierung zudem einen engen Austausch mit dem Deutschen Bundestag, dem Bundesrat, der Zivilgesellschaft, Wissenschaft und Wirtschaft zur Unterrichtung über den Fortgang der Verhandlungen und über die Konsequenzen, die sich aus dem Austritt des Vereinigten Königreiches aus der EU ergeben können. Sie trifft Verbände und Unternehmen regelmäßig zu Einzel- und Sammelgesprächen. Sie unterstreicht dabei stets, dass

sich alle betroffenen Bürgerinnen und Bürger wie auch Unternehmen in Deutschland über die Folgen informiert halten sollten, die sich für sie aus dem Austritt ergeben können. Sie fordert dazu auf, rechtzeitig zum Austritt Ende März 2019 notwendige Maßnahmen zu ergreifen.

Auf folgende Informationen wird hingewiesen:

Auf der Internetseite des Bundespresseamtes finden sich zahlreiche Informationen zum Brexit. Die Bundesministerien halten ebenfalls fachspezifische Informationen bereit.

Das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWi) hält auf seiner Internetseite umfangreiche Informationen für Unternehmen bereit. Es hat zudem ein Brexit-Info-Telefon eingerichtet, an das sich Bürgerinnen und Bürger und Unternehmen mit ihren Fragen und Anliegen wenden können.

Die Bundesgesellschaft Germany Trade & Invest (GTAI) informiert regelmäßig über Aktuelles und Hintergründe zu den Brexit-Verhandlungen.

www.gtai.de/GTAI/Navigation/DE/Trade/Maerkte/Specials/special-brexit.html

Die vom BMWi geförderte Deutsch-Britische Industrie- und Handelskammer informiert über Auswirkungen des Brexit auf deutsche Unternehmen.

<https://grossbritannien.ahk.de/brexit-update/>

Die Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht (BaFin) gibt Unternehmen u. a. auf der Internetseite die Möglichkeit, sich im Bereich der Finanzdienstleistungen zum Thema Brexit zu informieren.

www.bafin.de/DE/Aufsicht/Uebergreifend/Brexit/brexit_node.html

Sie finden dort zur Unterstützung ihrer Vorbereitung u. a. Informationen zu Zulassungsverfahren, Internen Risikomodellen, Outsourcing und Antworten auf „häufig gestellte Fragen“.

Die Deutsche Bundesbank hat auf ihrer Internetseite einen Bereich mit bankenaufsichtlichen Informationen u. a. für Kreditinstitute, die im Zuge des Brexit über Standortverlagerungen bzw. -erweiterungen nachdenken („incoming banks“), geschaltet.

www.bundesbank.de/Navigation/DE/Aufgaben/Bankenaufsicht/Einzelaspekte/Brexit/brexit.html

Zudem wurden eine Hotline (069 9566 7372) sowie eine zentrale E-Mail-Adresse (Brexit@bundesbank.de) für betroffene Kreditinstitute eingerichtet.

Die Zollverwaltung stellt auf ihrer Website Informationen zum Brexit in Bezug auf die zoll- und verbrauchsteuerrechtlichen Themen zur Verfügung.

www.zoll.de/DE/Fachthemen/Zoelle/Brexit/brexit_node.html

Die Webseite der nationalen Auskunftsstelle des Bundes für REACH, CLP und Biozide (Helpdesk der Bundesstelle für Chemikalien) hat zu den Auswirkungen des Brexit auf das Chemikalienrecht, insbesondere die REACH-Verordnung, einen Link zu den umfangreichen Informationen auf der Webseite der Europäischen Chemikalienagentur ECHA eingerichtet.

www.reach-clp-biozid-helpdesk.de/de/Aktuelles/Aktueller-Monat_04_REACH_Brexitseite%20ECHA.html

Zudem informieren und beraten zahlreiche Fachverbände zu Fragen des Austritts. 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

Im Bereich Finanzdienstleistungen halten viele Unternehmensverbände umfangreiche, auf die jeweiligen Sektoren bezogene Informationen bereit, z. B. (zu Banken) über <https://bankenverband.de/dossier/brexit/> und (zu Versicherungen) <https://positionen.gdv.de/brexit-und-versicherungen/>.

Im Bereich der Humanarzneimittel informieren die deutschen Zulassungsbehörden, das Bundesinstitut für Arzneimittel und Medizinprodukte (BfArM) und das Paul Ehrlich Institut (PEI), über die Auswirkungen des Brexit. Sie stellen Informationen für pharmazeutische Unternehmer zur Verfügung.

www.bfarm.de/DE/Arzneimittel/Arzneimittelzulassung/ZulassungsrelevanteThemen/Brexit/_node.html; www.pei.de/DE/infos/pu/auswirkungen-brexit-vorbereitungen-paul-ehrlich-institut.html

Darüber hinaus stellt auch die Europäische Arzneimittelagentur auf ihrer Internetseite Informationen zu den Auswirkungen des Brexit für Unternehmen zur Verfügung.

www.ema.europa.eu/ema/index.jsp?curl=pages/about_us/general/general_content_001891.jsp&mid=WC0b01ac0580cb2e5b

Die Bundesregierung überprüft den Stand der Planungen fortlaufend und entwickelt ihre Planungen zu allen Austrittsszenarien entsprechend dem Fortgang der Verhandlungen weiter. Die Bundesregierung stimmt sich in dieser Frage eng mit den europäischen Partnern und der Europäischen Kommission ab.

Die Bundesregierung unterrichtet den Deutschen Bundestag regelmäßig über den Stand der legislativen und sonstigen Planungen.

1. Wie beabsichtigt die Bundesregierung die deutsche Schifffahrt und die deutschen Seehäfen vor möglichen Nachteilen hinsichtlich der Wettbewerbsfähigkeit zu schützen, wenn Großbritannien nach einem Brexit möglicherweise EU-Flaggen von innerbritischen Seetransporten (Kabotage) ausschließt und/oder weniger strenge Umwelt-/CO₂-Abgaben erhebt als die EU?

In Großbritannien besteht gegenwärtig weder ein Kabotagevorbehalt zugunsten von Schiffen unter der eigenen Flagge, noch liegen Anhaltspunkte hinsichtlich der Einführung eines solchen Vorbehalts vor. Zudem besteht die Möglichkeit, eine umfangreiche Kabotagefreiheit in einem Abkommen über die zukünftigen Beziehungen zwischen der Europäischen Union (EU) und Großbritannien vorzusehen.

Umwelt- und Klimaschutzstandards werden für die Seeschifffahrt überwiegend auf internationaler Ebene in Form völkerrechtlicher Übereinkommen festgelegt. An diese bleibt Großbritannien auch nach dem Brexit gebunden. Solange die EU keine strengeren Standards festlegt, sind insoweit keine Wettbewerbsnachteile zu

befürchten. Der Bundesregierung sind keine Bestrebungen Großbritanniens bekannt, die auf eine Aufweichung bestehender Umwelt- oder Klimaschutzregelungen abzielen.

2. Wie beabsichtigt die Bundesregierung nach einem Brexit sicherzustellen, dass die (marktführenden) britischen Sicherheitsfirmen ihre Zulassung in der EU nicht verlieren und weiter an Bord von Schiffen unter EU-Flagge zum Schutz gegen Piraterie eingesetzt werden dürfen?

Die Zulassung zur gewerblichen Seeschiffbewachung ist nicht durch Unionsrecht geregelt. Nach deutschem Recht benötigen private Sicherheitsunternehmen, die bewaffnete Dienstleistungen mit dem Ziel der Piratenabwehr auf Seeschiffen unter deutscher Flagge anbieten möchten, unabhängig vom Sitz ihrer Niederlassung eine Genehmigung des Bundesamts für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle. Die Genehmigung nach § 31 Absatz 1 der Gewerbeordnung erfolgt im Benehmen mit der Bundespolizei.

Bereits erteilte Zulassungen oder Zertifizierungen durch ausländische staatliche Stellen werden anerkannt (§ 15 Absatz 1 SeeBewachV bezüglich Mitgliedstaaten der EU oder Vertragsstaaten des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum) bzw. können anerkannt werden (§ 15 Absatz 2 SeeBewachV bezüglich Drittstaaten), sofern sie den deutschen Anforderungen im Wesentlichen entsprechen. Welche Voraussetzungen nach dem Austritt für die Anerkennung britischer Zulassungen gelten, hängt vom Ausgang der Verhandlungen ab; es wird insoweit auf die Vorbemerkung verwiesen.

3. Wie beabsichtigt die Bundesregierung mit möglichen Zollschränken, die den maritimen Verkehr beeinflussen, umzugehen?
Sind von Seiten der Bundesregierung Aufstockungen bei Personal, für neue Zollgebäude, Informationstechnik und Abfertigungsterminals geplant?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 8 auf Bundestagsdrucksache 19/4398 verwiesen.

4. Welche Maßnahmen wird die Bundesregierung treffen, wenn die gegenseitige Anerkennung von Reedereien, also Kabotagerechte und Qualifizierungsnachweise für Seeleute, aufgehoben werden sollten.

Bezüglich der Einräumung von Kabotagerechten wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

5. Setzt sich die Bundesregierung dafür ein, dass Großbritannien seine Stimme in der europäischen Sicherheitsagentur EMSA behält?

Nach der EMSA-Verordnung (EG) Nr. 1406/2002 haben EU-Mitgliedstaaten und die Kommission ein Stimmrecht im Verwaltungsrat der EMSA.

Die Agentur steht aber der Beteiligung von Drittstaaten offen, die mit der Europäischen Union Übereinkünfte geschlossen haben, nach denen sie das Unionsrecht auf dem Gebiet der Sicherheit und der Gefahrenabwehr im Seeverkehr sowie der Verhütung von Verschmutzung durch Schiffe und dem Eingreifen bei ihrem Eintreten übernommen haben und anwenden.

6. Wie hoch wird nach Einschätzung der Bundesregierung der gesamtwirtschaftliche Schaden in der Transport- und Logistikbranche durch Marktbarrieren und Wettbewerbsnachteile infolge des Brexit ausfallen?

Die wirtschaftlichen Auswirkungen des Brexit auf die Transport- und Logistikbranche hängen maßgeblich von dem Ausgang der Verhandlungen zwischen Großbritannien und der EU ab. Im Übrigen wird auf die Studie im Auftrag des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie verwiesen: www.bmwi.de/Redaktion/DE/Publikationen/Studien/oekonomische-effekte-eines-brexit-auf-die-deutsche-wirtschaft.html.

7. Wie schätzt die Bundesregierung die Wettbewerbsverzerrungen durch ungleiche Exportkontrollvorschriften auf den Bereich Transport und Logistik ein?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine eigenen Erkenntnisse vor.

Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

8. Soll nach Einschätzung der Bundesregierung die EU-Lizenz als Marktzugangsvoraussetzung durch ein anderes Dokument ersetzt werden?

Wenn nicht, werden nach einem Austritt Großbritanniens aus der EU im bilateralen Straßengüterverkehr weiterhin EU-Lizenzen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 gegenseitig anerkannt?

Im Falle des Zustandekommens eines Austrittsabkommens zwischen der EU und Großbritannien würde die Gemeinschaftslizenz nach Artikel 4 der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 im Rahmen der Übergangsphase anerkannt werden. Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

9. Sollte die EU-Lizenz oder ein entsprechendes Folgedokument künftig als Marktzugangsberechtigung gegenseitig anerkannt werden, ist nach Einschätzung der Bundesregierung dann vorgesehen, dass trotz des Drittlandstatus Großbritanniens Kabotageverkehre gemäß der Artikel 8 und 9 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 gegenseitig gestattet werden?

Ob weiterhin Kabotageverkehre zulässig sein werden, wird Gegenstand der Austrittsverhandlungen zwischen der EU und Großbritannien sein.

Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

10. Müssen britische Transportunternehmen weiterhin die EU-Marktzugangsvoraussetzungen als Unternehmer, Verkehrsleiter und bezüglich der fachlichen Eignung erfüllen?

Wenn nein, sieht die Bundesregierung hierin nicht einen Präzedenzfall, für andere Drittstaaten ebenfalls entsprechende nicht kontingentierte Marktzugangsbedingungen für die Europäische Union zu fordern?

Dies wird Gegenstand der Austrittsverhandlungen zwischen der EU und Großbritannien sein.

Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

11. Sollte die EU-Lizenz oder ein entsprechendes Folgedokument künftig als Marktzugangsberechtigung nicht anerkannt werden, wird die Bundesregierung ein Verhandlungsmandat mit Großbritannien erhalten, um den bilateralen Straßengüterverkehr zu regeln, wie dies mit anderen Drittstaaten üblich ist, oder soll das Verhandlungsmandat über den Marktzugang mit Großbritannien künftig bei der Europäischen Union liegen?

Es wird auf die Antwort zu Frage 8 verwiesen.

12. Liegen für den Fall, dass die Europäische Union ein Verhandlungsmandat mit Großbritannien über den Marktzugang erhält und bilaterale Genehmigungskontingente im Namen aller EU-Staaten mit Großbritannien aushandelt, Erkenntnisse über den künftigen Verteilungsschlüssel der vereinbarten Genehmigungskontingente innerhalb der Staaten der Europäischen Union vor?

Wäre dann sichergestellt, dass deutsche Transportunternehmen über genügend Genehmigungen verfügen, um auch künftig ihre Verkehre mit Großbritannien abwickeln zu können?

Für den Fall, dass die EU ein derart ausgestaltetes Verhandlungsmandat erhält, wird die deutsche Verhandlungsposition die Interessen der hiesigen Transportunternehmen berücksichtigen.

13. Sind für den Fall, dass das CEMT-Kontingentsystem nach dem Brexit für Großbritannien eine größere Relevanz erhielte, Verhandlungen mit dem International Transport Forum (ITF) vorgesehen?

Die möglichen Auswirkungen des Brexit werden auch im ITF diskutiert. Die Bundesregierung hat bereits Maßnahmen im Hinblick auf eine Erhöhung der Anzahl der den deutschen Unternehmen zur Verfügung stehenden CEMT-Genehmigungen getroffen.

14. Werden britische Fahrer, die von einem Unternehmen mit Sitz in der EU angestellt sind, nach dem Brexit eine Fahrerbescheinigung nach Artikel 5 der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 benötigen?

Würden damit auch die Befähigungsnachweise zur Bescheinigung einer Grundqualifikation oder beschleunigten Grundqualifikation, die entsprechend der EU-Richtlinie 2003/59/EG von einer britischen Behörde ausgestellt wurden, ihre Gültigkeit verlieren?

Für den Fall eines Austritts Großbritanniens mit Austrittsabkommen und übergangsweiser Fortgeltung der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 wären Fahrerbescheinigungen in der Übergangsphase nicht erforderlich. Für den Fall eines Austritts ohne Austrittsabkommen ergibt sich für EU-Unternehmen die Verpflichtung, für britische Fahrer eine Fahrerbescheinigung zu beantragen.

Im Fall eines unregelmäßigen Austritts Großbritanniens verlieren die Befähigungsnachweise zur Bescheinigung der Grundqualifikation und der beschleunigten Grundqualifikation ihre Gültigkeit; gleiches gilt für absolvierte Weiterbildungen. Sofern britische Staatsangehörige nach dem Brexit in einem Unternehmen mit Sitz in der EU, dem EWR oder der Schweiz eingesetzt oder beschäftigt werden, müssen sie über eine Grundqualifizierung und regelmäßige Weiterbildungen nach

der Richtlinie 2003/59/EG verfügen. Neue Grundqualifizierungen oder regelmäßige Weiterbildungen wären dann nach dem Brexit in dem Staat zu absolvieren, in dem das Unternehmen seinen Sitz hat.

Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

15. Inwieweit wird von Seiten der Bundesregierung bei der Planung des Brexit die dringende Notwendigkeit berücksichtigt, dass Großbritannien rechtzeitig vor dem Ausscheiden aus der Zollunion (bzw. vor Auslaufen eventueller Übergangslösungen, die den Status einer Zollunion noch über den März 2019 aufrechterhalten könnten) dem „Übereinkommen über ein Gemeinsames Versandverfahren“ beitrifft?

Bei den Abstimmungen auf EU-Ebene befürwortet die Bundesregierung den Beitritt Großbritanniens zum Versandübereinkommen.

16. Werden nach Einschätzung der Bundesregierung sowohl in den betroffenen EU-Staaten als auch in Großbritannien die nötigen personellen und räumlichen Maßnahmen getroffen, um die geregelte Abwicklung der Versandverfahren an den künftigen Grenzen mit dem Vereinigten Königreich zu gewährleisten?

Werden in dem Zusammenhang auch die Erfahrungen an der Schweizer Grenze, wo mittels des „Transito“-Verfahrens der Durchsatz von Lkw mit zollpflichtigen Ladungen deutlich beschleunigt werden konnte, berücksichtigt?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine eigenen Erkenntnisse vor.

17. Bestehen von Seiten der Bundesregierung bereits Erkenntnisse darüber, ob Großbritannien nach dem Ausscheiden aus der Zollunion von der Kombinierten Nomenklatur abzuweichen plant?

Falls ja, ist der Bundesregierung bekannt, ob es in Großbritannien beabsichtigt ist, zumindest die Vorgaben des Harmonisierten Systems der Weltzollorganisation (WZO) für die ersten sechs Stellen der Warencodes weiter zu nutzen?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine eigenen Erkenntnisse vor.

18. 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, gestaffelt nach Austrittszenarien)?

Wie hoch dürfte der verzögerungsbedingte Schaden sein?

Durch den Austritt verursachte Belastungen (wie etwaige Verzögerungen bei der Warenabfertigung an der Grenze) hängen vom Verhandlungsergebnis ab. Konkrete Aussagen sind beim derzeitigen Stand der Verhandlungen nicht möglich.

Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 3b auf Bundestagsdrucksache 19/4398 verwiesen.

19. Gibt es Berechnungen, wie hoch der finanzielle Schaden für den Bereich Transport und Logistik durch gesteigerte Zollformalitäten ausfallen wird?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine eigenen Erkenntnisse vor.

20. Welchen Status werden nach Meinung der Bundesregierung Güter haben, die als Teillieferungen über Großbritannien intra-UK nach Irland weitertransportiert werden?

Müssen diese dann als Ausfuhr und erneute Einfuhr deklariert werden?

Die künftige zollrechtliche Abwicklung des Warenverkehrs zwischen Großbritannien und der EU ist Gegenstand der Austrittsverhandlungen zwischen der EU und Großbritannien. Solange die Verhandlungen andauern, kann über konkrete Aspekte zur zollrechtlichen Abwicklung keine Aussage getroffen werden.

21. Setzt sich die Bundesregierung für ein für grenzüberschreitend tätige Unternehmen dringend notwendiges vereinfachtes Verfahren zur Zollabwicklung zwischen der EU und dem Vereinigten Königreich im Fall des Brexit ein, und wie beurteilt die Bundesregierung auf Selbstveranlagung beruhende Modelle, um industrieübergreifend einen reibungslosen Warenverkehr ohne zusätzlichen administrativen Aufwand sowohl für Unternehmen als auch die Zoll- und Steuerbehörden in der EU und im Vereinigten Königreich unabhängig vom Ausgang der Verhandlungen zu garantieren?

Es obliegt der Europäischen Kommission innerhalb des ihr erteilten Mandats auf ein Ergebnis hinzuwirken, welches die mit dem Austritt verbundenen Belastungen möglichst abmildert und sich innerhalb des vom EU-Zollrecht vorgegebenen Rahmens bewegt. Etwaige erforderliche Zollrechtsänderungen fallen aufgrund der ausschließlichen Kompetenz für das europäische Zollrecht in die Zuständigkeit der EU-Kommission.

22. Werden nach Einschätzung der Bundesregierung künftig die EU-Sozialvorschriften im Straßengüter- und -personenverkehr auch in Großbritannien angewandt?

Falls nein, gilt künftig das AETR-Abkommen (AETR: Europäisches Übereinkommen über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals) mit Großbritannien?

Oder gilt nationales Recht auf britischem Territorium und außerhalb des AETR-Abkommens bzw. der EU-Sozialvorschriften?

Für den Fall eines Austritts Großbritanniens mit Austrittsabkommen und vorübergehender Fortgeltung der EU-Regelungen zu den Sozialvorschriften würden diese in der Übergangsphase weiter auf den gesamten Streckenabschnitt Anwendung finden. Im Falle eines Austritts ohne Austrittsabkommen gelten die Regelungen des AETR ggf. im Zusammenspiel mit den EU-Sozialvorschriften wie bei Beförderungen zwischen EU-Mitgliedstaaten und Drittstaaten, die – wie Großbritannien – AETR-Zeichnerstaaten sind.

Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

23. Wird nach Einschätzung der Bundesregierung der sog. Smart-Tachograph, der in den kommenden Jahren in der Europäischen Union eingeführt werden soll, nach einem Brexit auch in Großbritannien als Kontrollgerät anerkannt?

Die entsprechenden Vorbereitungen zur Aufnahme der EU-Regelungen zum „Smart-Tachograph“ in das AETR-Übereinkommen werden derzeit im Rahmen der zuständigen Arbeitsgruppe bei der UNECE getroffen.

24. Werden von einer britischen Behörde ausgestellte Fahrerlaubnisse in Zukunft in der EU anerkannt (nach § 28 Absatz 1 der Fahrerlaubnis-Verordnung – FeV – sind neben EU-Fahrerlaubnissen auch EWR-Fahrerlaubnisse anzuerkennen)?

Falls nicht, würde die Sechs-Monats-Regel des § 29 Absatz 1 Satz 4 FeV zur Anwendung kommen?

Falls nein, wird Großbritannien in die Anlage 11 zur FeV aufgenommen, was zur Folge hätte, dass Führerscheine, die von einer britischen Behörde ausgestellt werden, prüfungsfrei und unbürokratisch nach § 31 Absatz 1 FeV in EU-Führerscheine umgetauscht werden können?

Mit dem Brexit sind unabhängig vom Ausstellungsdatum alle von Großbritannien ausgestellten Führerscheine so zu behandeln, als wären sie von einem Drittstaat ausgestellt worden. Dabei ist zu berücksichtigen, dass Großbritannien am 28. März 2018 das (Wiener) Übereinkommen über den Straßenverkehr vom 8. November 1968 ratifiziert hat und dieses dort am 28. März 2019 in Kraft tritt.

Britische Staatsangehörige dürfen danach vorübergehend entsprechend ihrer in Großbritannien erteilten Fahrberechtigung in Deutschland am Verkehr teilnehmen. Die Fahrerlaubnis ist durch einen gültigen nationalen oder internationalen Führerschein in Verbindung mit dem nationalen Führerschein nachzuweisen.

Bei Wohnsitznahme in Deutschland muss spätestens nach sechs Monaten der britische Führerschein in einen EU/EWR-Führerschein umgeschrieben werden.

25. Gelten die deutschen Mindestlohnvorschriften künftig auch für Fahrer aus Großbritannien, sofern diese sich in Deutschland aufhalten?

Für die Anwendbarkeit der Mindestlohnvorschriften auf Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer eines im Ausland ansässigen Arbeitgebers ist es ohne Bedeutung, ob es sich bei dem Sitzstaat des Arbeitgebers um einen Mitgliedstaat der EU oder einen Drittstaat handelt.

26. Gelten die EU-Entsendevorschriften, die im Bereich des mobilen Personals in vielen EU-Staaten seit einiger Zeit angewandt werden, und somit auch die Lohn- und Sozialbestimmungen der jeweiligen EU-Staaten künftig auch für Fahrer, die aus Großbritannien in die entsprechenden EU-Staaten fahren?

Für die Anwendbarkeit der europäischen wie auch der nationalen (arbeitsrechtlichen) Entsenderegelungen auf Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer eines im Ausland ansässigen Arbeitgebers ist es ohne Bedeutung, ob es sich bei dem Sitzstaat des Arbeitgebers um einen Mitgliedstaat der EU oder einen Drittstaat handelt. Die Frage des anzuwendenden Sozialversicherungsrechts ist abhängig vom Ausgang der Austrittsverhandlungen.

27. Gibt es bereits Vorschläge, wie notwendige Sicherheitsbestimmungen des Flugverkehrs (sichere Lieferketten, System der reglementierten Beauftragten und der bekannten Versender) sichergestellt werden können?

Welchen personellen, administrativen oder personellen Mehraufwand haben die Versender zu erwarten?

Was geschieht mit den Marktzugängen sowie den Start- und Landerechten?

Wie können hier aus Sicht der Bundesregierung sichere und effiziente Transportketten weiterhin fortbestehen?

Zur Gewährleistung einer sicheren Lieferkette im Frachtverkehr mit Drittstaaten ist gemäß Ziffer 6.8.1.1 des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 vorgesehen, dass jedes Luftfahrtunternehmen, das Fracht oder Post von einem Flughafen in einen Drittstaat zwecks Transfer, Transit oder Entladen an einem unter die Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 fallenden Flughafen befördert, als ACC3 („Air Cargo/Mail Carrier operating into the Union from a Third Country Airport“ – Unternehmen, das Luftfracht oder Luftpost von einem Drittstaatsflughafen in die Union befördert) zu benennen ist. Zudem können Stellen in Drittstaaten, die Teil der Lieferkette eines Luftfahrtunternehmens mit dem Status ACC3 sind oder werden wollen, als „reglementierter Beauftragter in einem Drittland“ (Third Country Regulated Agent, RA3) oder als „bekannter Versender in einem Drittland“ (Third Country Known Consignor, KC3) benannt werden. Benannt werden können nur Unternehmen, die entsprechende Sicherheitsstandards erfüllen. Dieses System sichert das Fortbestehen sicherer und effizienter Transportketten auch nach dem Ausscheiden Großbritanniens aus der EU.

Bezüglich des zu erwartenden personellen oder administrativen Mehraufwands für die Versender liegen der Bundesregierung keine eigenen Erkenntnisse vor.

Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

28. Wie sieht die Bundesregierung die weitere Mitgliedschaft Großbritanniens in der Europäischen Agentur für Flugsicherheit?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung auf die Schriftliche Frage 132 des Abgeordneten Reinhard Houben auf Bundestagsdrucksache 19/4421 verwiesen.

Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

29. Inwiefern kann nach Einschätzung der Bundesregierung der heutige Status quo bei Drittstaatenabkommen im Luftverkehr möglichst in einem zukünftigen Abkommen abgebildet werden, da die Konnektivität der europäischen, insbesondere aber auch der deutschen Flughafenstandorte betroffen sein wird?

Die EU-Kommission plant, ihren internationalen Partnern mitzuteilen, dass während der Übergangszeit nach dem Austrittsabkommen Großbritannien einem EU-Mitgliedstaat gleichgestellt und auch für die Zwecke internationaler Übereinkünfte als EU-Mitgliedstaat behandelt werden soll.

Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

30. Wie schätzt die Bundesregierung den Schutz von Investitionen in die Luftverkehrswirtschaft ein, wenn Großbritannien im Sinne der EU-Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 nicht mehr die Eigentumsvoraussetzungen für Flugzeuge in EU-Eigentümerschaft erfüllt?

Welche Lösungen plant die Bundesregierung zum Schutz dieser Investitionen?

Die Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 setzt voraus, dass EU-Mitgliedstaaten und/oder Staatsangehörige von EU-Mitgliedstaaten zu mehr als 50 Prozent am Eigentum eines EU-Luftfahrtunternehmens beteiligt sind und es tatsächlich kontrollieren. Hiervon abweichende Regelungen können in einem Luftverkehrsabkommen vereinbart werden.

Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

31. Wird sich die Bundesregierung für den Erhalt des fünften Freiheitsrechtes im Luftverkehr einsetzen, so dass bei Flügen mit Wet-Lease-Geräten ein Wechsel des Fluggeräts im Zielgebiet möglich bleibt?

Und werden auch Co-Terminal- und Stop-Over-Rechte nach Vorstellungen der Bundesregierung erhalten bleiben?

Die Bundesregierung ist an einer engen Partnerschaft mit Großbritannien im Luftverkehr interessiert. Näheres hängt vom Ausgang der Austrittsverhandlungen zwischen der EU und Großbritannien ab.

Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

32. Wie schätzt die Bundesregierung das Thema der Typzulassung ein?

Werden aus Sicht der Bundesregierung zukünftig jeweils eine Zulassung in Großbritannien und eine in den restlichen 27 EU-Ländern benötigt?

Sofern kein Austrittsabkommen geschlossen wird, welches diesen Punkt anderweitig regelt, werden Lufttüchtigkeits- und Umweltzeugnisse für Luftfahrzeuge und zugehörige Produkte, Bau- und Ausrüstungsteile, die von der Luftfahrtbehörde Großbritanniens erteilt worden sind, nicht mehr in den EU-Mitgliedstaaten gültig sein. Ob Zeugnisse der Luftfahrtbehörden der EU-Mitgliedstaaten in Großbritannien nach dem „Brexit“ auch ohne ein Abkommen weiter anerkannt werden, ist von Großbritannien festzulegen.

Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

33. Wie können aus Sicht der Bundesregierung nach dem Brexit Wettbewerbsverzerrungen zu Gunsten Großbritanniens beim EU-ETS vermieden werden?

Der Europäische Rat hat in seinen Leitlinien festgelegt, dass die künftige Partnerschaft mit Großbritannien globale Herausforderungen angehen sollte, insbesondere in den Bereichen Klimawandel und nachhaltige Entwicklung.

Unabhängig hiervon wird die emissions- und handelsintensive europäische Industrie im EU-ETS (Emission Trading System) durch das Instrument der kostenlosen Zuteilung von Zertifikaten vor unfairem internationalen Wettbewerb geschützt. Dies ist auch in der Richtlinie 2018/410 für die vierte Handelsperiode von 2021 bis 2030 gewährleistet und unabhängig davon, ob Großbritannien weiterhin am EU-ETS teilnimmt. Zur zukünftigen Kooperation mit Großbritannien

im Emissionshandel liegt noch keine abgestimmte Position innerhalb der EU vor. Die Bundesregierung wird sich zu gegebener Zeit in die entsprechenden Abstimmungen auf EU-Ebene einbringen.

34. Wird die Bundesregierung die sich durch den Statuswechsel Großbritanniens vom EU-Mitgliedstaat zum Drittstaat ergebenden Besteuerungskonsequenzen bzw. offenen Fragen im Bereich der Besteuerung im Rahmen eines Brexit-Übergangsgesetzes adressieren, um bestehende Rechtsunsicherheit zu beseitigen, und wenn ja, wann ist mit der Vorlage des Gesetzentwurfs zu rechnen?

Der Referentenentwurf eines Gesetzes über steuerliche Begleitregelungen zum Austritt des Vereinigten Königreichs Großbritannien und Nordirland aus der Europäischen Union wurde am 8. Oktober 2018 vorgelegt.

35. Wie schätzt die Bundesregierung die Auswirkungen des Brexit auf die geschäftlichen Aktivitäten der Deutschen Bahn AG in Großbritannien, beispielsweise bei Arriva, ein?

Eine negative Entwicklung der wirtschaftlichen Lage in Großbritannien aufgrund des Brexit kann sich nachteilig auf die Nachfrage nach den von der Deutschen Bahn angebotenen Schienenverkehrsleistungen in Großbritannien auswirken. Der infolge der Brexit-Entscheidung gesunkene Wechselkurs des britischen Pfund (GBP) gegenüber dem Euro hat dazu geführt, dass sich die in Großbritannien in GBP erbrachten Umsätze und Ergebnisse in der in Euro geführten Bilanz bzw. Gewinn- und Verlustrechnung negativ niederschlagen.

Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

36. Wie schätzt die Bundesregierung die Auswirkungen des Brexit auf die European Railway Agency (ERA) und deren Mitarbeiter ein?

Werden die englischen Mitarbeiter die ERA verlassen?

Und wenn ja, welche Vorstellungen hat die Bundesregierung zur weiteren Entwicklung der ERA?

Für das Personal der Agentur gelten die Bestimmungen der Verordnung (EU) 2016/796 über die Eisenbahnagentur der Europäischen Union. Diese sieht grundsätzlich nur die Beschäftigung von Bürgern aus EU-Mitgliedstaaten vor. Verfügen Beschäftigte nicht über die Staatsangehörigkeit eines EU-Mitgliedstaates, können sie entlassen werden. Für die Beschäftigten der EU-Kommission hat diese bereits geregelt, dass von dieser Möglichkeit grundsätzlich kein Gebrauch gemacht wird. Ob die Agentur als Dienstherr entsprechend verfährt, bleibt abzuwarten.

37. Was will die Bundesregierung tun, um Deutschland als Schifffahrtsstandort wettbewerbsfähiger zu machen und um den Bestrebungen Großbritanniens zu begegnen, einer der wettbewerbsfähigsten Schifffahrtsstandorte vor den Toren der EU zu werden?

Die Bundesregierung erwägt gegenwärtig keine Maßnahmen mit Bezug auf bisher nicht näher spezifizierte Bestrebungen Großbritanniens.

Unabhängig vom Brexit setzt die Bundesregierung weiterhin auf ihre Schifffahrtspolitik und deren Weiterentwicklung, um die politischen Rahmenbedingungen für die Erhaltung der Wettbewerbsfähigkeit des maritimen Standortes

Deutschland mit einer qualitativ hochwertigen und leistungsstarken Handelsflotte zu schaffen und sichere und zukunftsfähige Arbeits- und Ausbildungsplätze in der maritimen Wirtschaft in Deutschland sicherzustellen.

Auch auf europäischer Ebene wird die Bundesregierung weiterhin für eine Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit des maritimen Sektors der Europäischen Union eintreten. Hierzu kommt beispielsweise der Abschluss weiterer EU-Freihandelsabkommen in Frage, wodurch Standortvorteile durch Öffnung der Seeverkehrsmärkte von Drittstaaten für die EU erreicht werden können.

38. Wie schätzt die Bundesregierung die Auswirkungen des Brexit auf die Flagge Gibraltars und die dortige Hafenverwaltung ein?

Über die Auswirkungen des Brexit auf die Flagge Gibraltars und den dortigen Hafenstandort liegen der Bundesregierung keine eigenen Erkenntnisse vor.

39. Wie will die Bundesregierung Wettbewerbsverzerrungen vermeiden, wenn Großbritannien im Zuge des Brexit geringere Umweltstandards als die EU für Schiffe ansetzt und nicht mehr Teil von bestimmten Emissionssondergebieten sein wird (SECA/NECA)?

Die Ausweisung von Emissions-Überwachungsgebieten liegt nicht in die Zuständigkeit der EU. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

