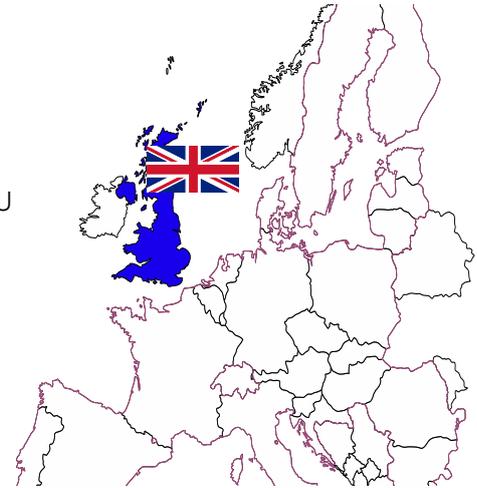




BREXIT

.. und die möglichen Folgen für den „Supply Chain“ deutscher Unternehmen

Die britische Regierung hat am 29.03.2017 den Austritt des VK aus der EU erklärt. Gemäß Artikel 50 des EU-Vertrags muss im Falle eines Austritts binnen 24 Monaten der bilaterale Status zwischen der EU und dem ausgetretenen Mitgliedsland geklärt werden. Zwischenzeitlich wurde eine 12-monatige Übergangsfrist vereinbart. Nach Ablauf dieser Frist d.h. zum 01.04.2020 tritt der BREXIT in Kraft. Falls keine Regelung zustande käme es zu einem „harten BREXIT“, d.h. die EU betrachtet das VK als Drittland. Nach Ablauf der Zwei-Jahresfrist plant die britische Regierung ein „great repeal bill“ (Aufhebungsgesetz) mit dem das gesamte EU-Recht national außer Kraft gesetzt wird.



Mögliche Szenarien

Zollunion

Vorteile: VK kann die Vorteile des EU Binnenmarktes nutzen. Details sind abzustimmen.

Voraussetzung: VK akzeptiert in Teilen das EU Recht ohne ein Stimmrecht zu haben.

Chance: sehr gering

Freihandelsabkommen

VK muss neue „FHA“ mit jedem Drittstaat abschließen.

Vorteil:

Die EU und VK vereinbaren individuelle Regelungen, wobei die EU Standardwerke mit diversen Ländern bereits geschlossen hat. Diese sind sehr weitgehend und es ist fraglich, ob VK diese umfassenden Regelungen akzeptieren wird.

Voraussetzungen:

Einhaltung bestimmter Grundregeln der EU (Einsatz standardisierter EU-Verträge). Üblicherweise ziehen sich die Verhandlungen über mehrere Jahre hin.

Chance: mittelmäßig

EWR oder EFTA Beitritt

Vorteile: VK kann Vorteile des EU Binnenmarktes nutzen

Voraussetzung: Einhaltung der entsprechenden. Pflichten (sog. „4 Freiheiten“). Freier Waren-, Personen-, Dienstleistungs- und Kapitalverkehr.

Chance: gering

„harter“ BREXIT

Sofern keine Übergangsvereinbarung noch eine Zollunion oder ein Freihandelsabkommen binnen der 24 Monatsfrist vereinbart wird bedeutet der „harte BREXIT“ eine Einstufung des VK auf den „WTO Status“.

Folge:

Einführung von Grenzkontrollen, Zöllen sowie unterschiedlichen Normen und Standards.

Chance: mäßig

Zoll- und außenwirtschaftsrechtliche Auswirkungen



Einfuhr / Ausfuhr

Sofern keine Zollunion besteht:

- Zollrechtliche Einfuhr in die EU d.h. Zollanmeldungen wie bei Drittländern (ca. 250 Mio. Zollsendungen pro Jahr)
- Zollrechtliche Ausfuhr aus der EU d.h. Ausfuhranmeldungen
- Regelzollsätze für Drittländer und EUST fallen an.

Aktive / Passive Veredelung

Sofern keine Zollunion besteht:

- Ein- und Ausfuhr zur Veredelung erfordern eine Zollgenehmigung durch das HZA
- Zollgarantien für EUST und Zölle sind zu stellen
- Alternativ können Zolllager genutzt werden



YOU CALL. WE MOVE.

M.G. INTERNATIONAL

SINCE 1891

Zolltarif / Präferenzen

Sofern keine Zollunion besteht:

- Das VK (Einfuhr) wird einen eigenen Zolltarif einführen
- EU (Einfuhr) der „GZT“ (gemeinsame Zolltarif) betrachtet GB als Drittland
- Präferenzabkommen sind nicht mehr gültig
- Neue HS-Codes (letzten vier Stellen im VK) sind zu erwarten
- Ursprungsnachweise, Lieferanten-erklärungen sind erforderlich

Umsatzsteuerrechtliche Auswirkungen

Nachweispflicht

Das VK gilt mit dem Ausscheiden aus der EU umsatzsteuerrechtlich als Drittland d.h. das grenzüberschreitende Lieferungen in das VK keine innergemeinschaftlichen Lieferungen mehr sein werden, sondern steuerfreie Ausfuhr-lieferungen.

Folge: Elektronische ATLAS Ausgangsvermerke sind erforderlich

Fazit

Der BREXIT wird zu Marktbarrieren, Wettbewerbsnachteilen für die in der EU und im VK ansässigen Unternehmen, durch einen erheblichen Verlust von Rechtssicherheit, und zu zusätzlichen Kosten führen. So ist u.a. die Frage des Transits durch das VK in die Republik Irland noch nicht geklärt.

Die Industrie wird durch Grenzkontrollen, längere Wartezeiten, zusätzliche Zollabfertigungen und Nachweispflichten belastet. Die konkreten Folgen des Austritts des Vereinigten Königreichs aus der EU sind derzeit nur schwer abschätzbar. Von allen EU-Staaten hat Deutschland mit den größten Einbußen zu rechnen: 15% der weltweiten Importe in das VK stammen aus Deutschland, 10% der Exporte aus dem VK gehen nach Deutschland. Über den wichtigsten Grenzpunkt „Calais-Dover“ werden heute durchschnittliche 17.000 Lkw pro Tag abgefertigt. Verzögerungen von wenigen Minuten pro Lkw werden massive Auswirkungen auf die Lieferketten haben.

Quellennachweis:

DSLVB – Deutscher Speditions- und Logistikverband e.V., Berlin · www.dslvb.org

FTA – Freight Transport Association Ltd., Kent · www.fta.co.uk

Disclaimer:

This publication is presented to you by: M.G. International (Holding) GmbH, Koblenzer Street 40, D-57072 Siegen/Germany.

All rights reserved, it is not allowed to copy or make use of part or the full presentation without our written approval. The information in this publication is based on carefully selected sources believed to be reliable. However we do not make any representation as to its accuracy or completeness. Any opinions herein reflect our judgment at the date hereof and are subject to change without notice.

AEO Status / ICS, ECS Status

- Ca. 500 britische Unternehmen verfügen über eine AEO Zulassung
- AEO Abkommen zwischen der EU und dem VK muss neu verhandelt werden
- AEO Abkommen (für VK) Export mit Drittländern außerhalb der EU muss ebenfalls neu verhandelt bzw. abgeschlossen werden
- Liegt kein Abkommen vor, müssen zusätzliche elektronische Vorabmeldungen (ICS/ECS) Meldungen VOR dem Eintreffen/Versenden der Waren in/aus der EU abgegeben werden
- Ausfuhr von „Dual Use Gütern“ ist genehmigungspflichtig

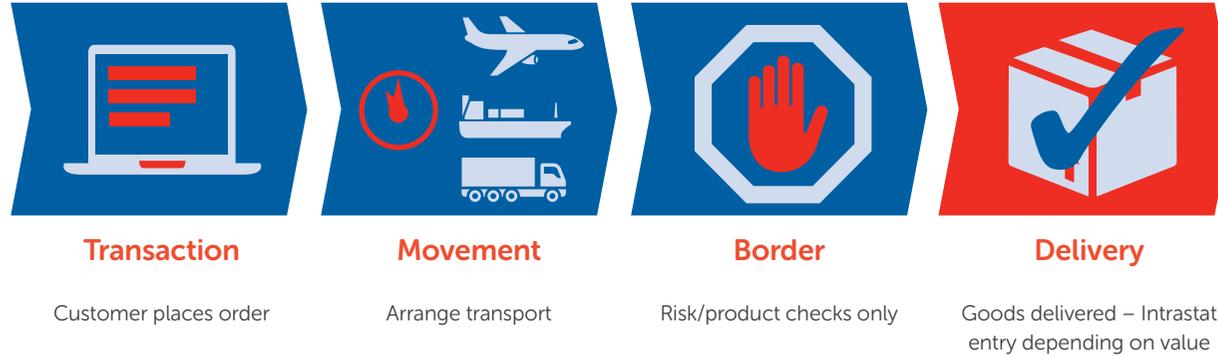


Vorsteuervergütungsverfahren

Im VK ansässige Unternehmen, die in Deutschland für ihr Unternehmen Lieferungen oder sonstige Leistungen beziehen, können sich die ihnen in Rechnung gestellt UST nur dann im Vorsteuer-vergütungsverfahren erstatten lassen, wenn zwischen dem VK und Deutschland bzw. der EU ein Gegenseitigkeits-Abkommen abgeschlossen wird.

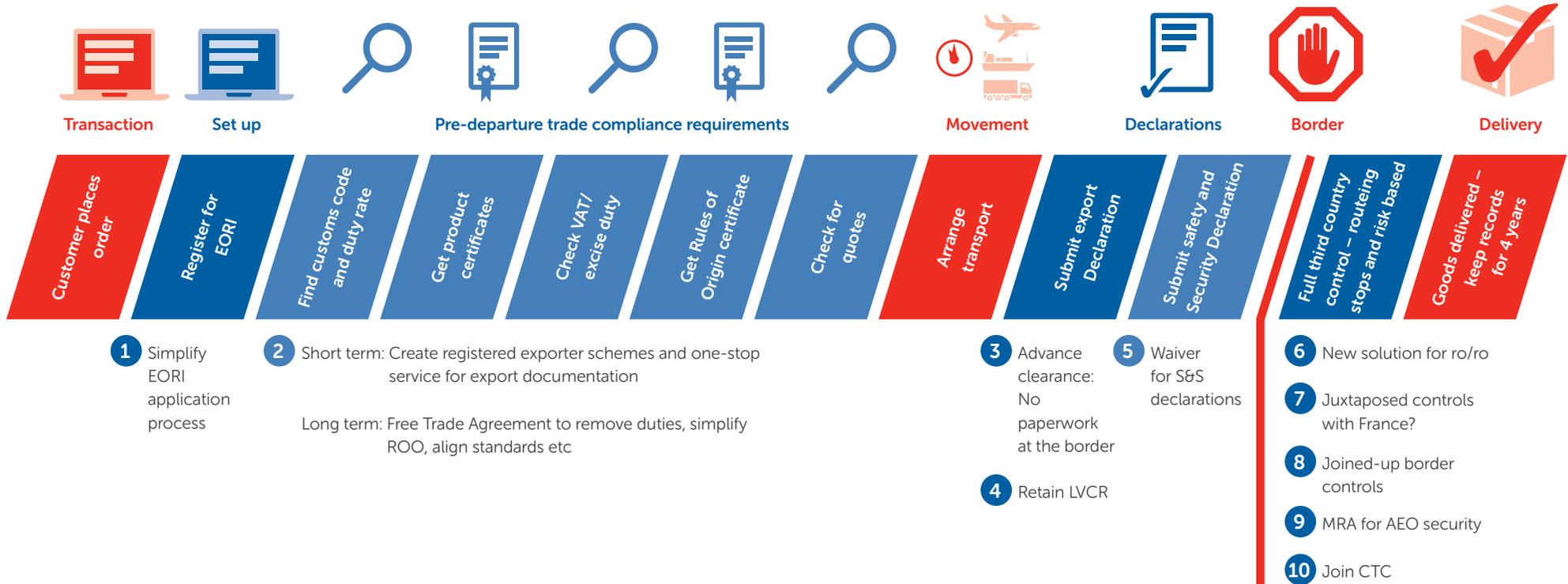
ANNEX

Exports to EU
Current process



Exports to EU

Likely process after Brexit and FTA 10 point plan



Transit

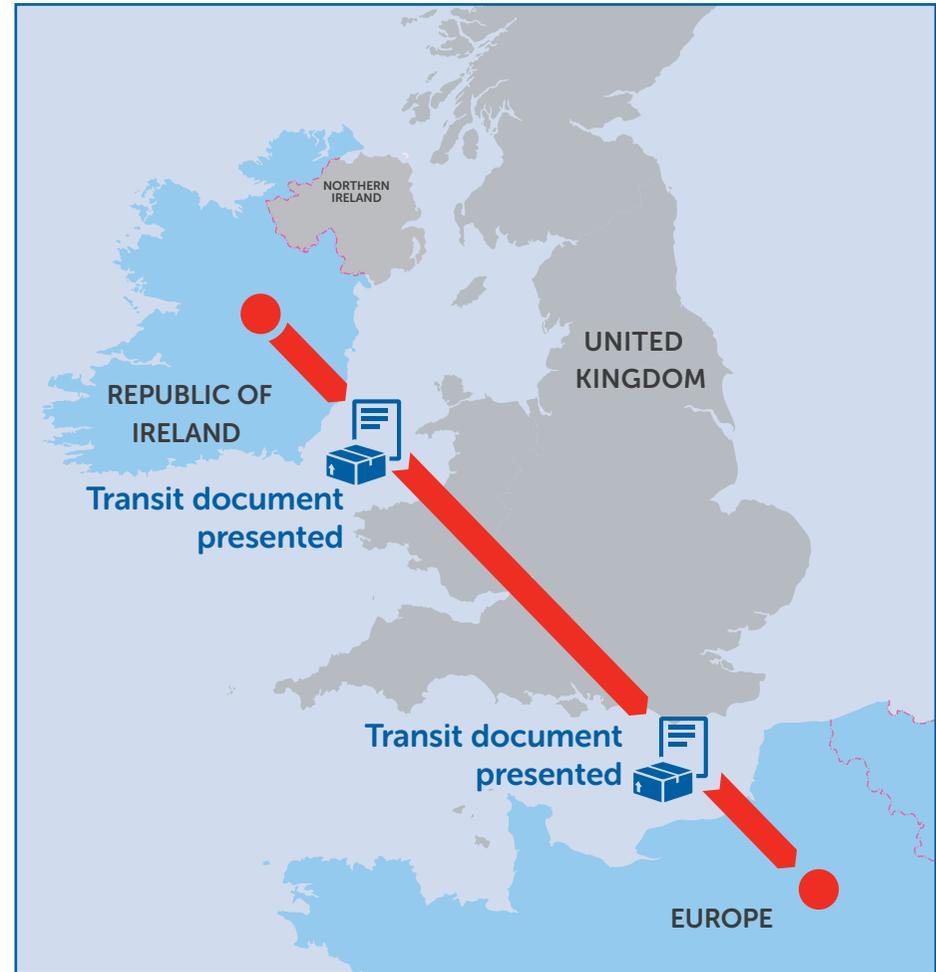
Helping Irish trade flow

Land bridge through Great Britain: This is currently the main point of access to the rest of the EU, as well as the most efficient route from a financial and time-competitiveness point of view. Typically, trucks will cross by ferry to Holyhead and go to Dover where they will take a ferry or use Eurotunnel facilities to cross to Calais. A Transit Agreement is crucial to facilitate this trade.



No Transit Agreement

Traders make a full declaration on entry to, and departure from, the UK



Transit Agreement (Common Transit Convention)

Traders produce a single Transit Document which is presented at the border