

Der „No Deal-Brexit“ Auswirkungen auf Speditionen und Logistikdienstleister und Handlungsempfehlungen

1. Einführung

Die britische Regierung hat im März 2017 den sogenannten Brexit, also den Austritt des Vereinigten Königreichs (UK) aus der Europäischen Union (EU), erklärt. In den vergangenen 17 Monaten wurde ein [> Austrittsvertrag](#) ausgehandelt, der vom britischen Parlament mehrfach, zuletzt am 29. März 2019, abgelehnt wurde. Damit hat UK die Chance vertan, sowohl den heimischen Unternehmen als auch deren Wirtschaftspartnern in der EU einen verlässlichen Rechtsrahmen für den Übergang zu einem umfassenden Handelsabkommen zu geben. Die EU hat den Briten mit Entscheidung vom 10. April 2019 noch einmal bis zum 31. Oktober 2019 Zeit gegeben, das Austrittsabkommen zu ratifizieren. UK hat sich im Gegenzug verpflichtet, an den Wahlen zum Europaparlament Ende Mai 2019 teilzunehmen. Ein ungeregelter Austritt, also ein harter „No Deal-Brexit“, ist nichtsdestotrotz immer noch der wahrscheinlichste Ausgang. Alternative, weniger wahrscheinliche Szenarien wären: die Annahme des Austrittsabkommens mit der EU, ein zweites Referendum, Neuwahlen, die Rücknahme des Austrittsantrags oder die Nachverhandlung des Austrittsabkommens.

Für den Fall des No Deal-Brexit müssen sich deutsche Spediteure großen Herausforderungen stellen, um die Lieferketten für ihre Kunden aus Industrie und Handel im Verkehr von und mit UK aufrechtzuerhalten und weiterhin zuverlässig zu organisieren.

Die momentane Unsicherheit über die technischen und administrativen Abläufe des Brexit erschwert die Planung der Unternehmen vieler Branchen. Für logistische Prozesse bestehen die Herausforderungen unter anderem im Bereich des Zoll-, Außenwirtschafts- und Umsatzsteuerrechts sowie des Vertrags- und Versicherungsrechts. Vor allem der grenzüberschreitende Straßengüterverkehr wird negativ betroffen sein.

2. Zoll- und Außenwirtschaftsrecht

Im Falle eines No Deal-Brexit wird der Handel mit UK wieder nach den Regeln der Welthandelsorganisation (WTO) erfolgen müssen. Grenzkontrollen, Drittlandszölle sowie unterschiedliche

Normen und Standards wären die Folge. In Zusammenarbeit mit dem Bundesfinanzministerium und der Generalzolldirektion hat der DSLV im Herbst 2018 in einer bundesweiten [> Veranstaltungsreihe](#) über die zolltechnischen Konsequenzen des Brexit informiert.

■ Einfuhr/Ausfuhr

Bei Warentransporten von UK nach Deutschland handelt es sich ohne Vereinbarung einer Zollunion zwischen der EU und UK künftig um eine zollrechtliche Einfuhr in die EU, bei der eine Summarische Eingangsanmeldung sowie eine Zollanmeldung zur Überführung von Waren in den freien Verkehr in elektronischer Form abgegeben werden müssen; für Lieferungen von Unionswaren nach UK sind Summarische Ausgangsanmeldungen sowie elektronische Ausfuhranmeldungen erforderlich. Hierzu bedarf es sowohl einer zertifizierten Zollsoftware als auch fundierter Kenntnisse des Zoll- und Außenwirtschaftsrechts.

Die Zollverwaltung bietet die Möglichkeit, Summarische Eingangs- und Ausgangsanmeldungen und Zollanmeldungen zur Überführung von Waren in den zollrechtlich freien Verkehr, in das Versandverfahren sowie in das Ausfuhrverfahren über das Internet zu erstellen. Weitere Informationen über die Zoll-Internetanwendungen sind auf der [> Website der Bundesfinanzverwaltung](#) abrufbar.

■ Versandverfahren

Mit Ausscheiden aus der Zollunion endet für UK automatisch das Unionsversandverfahren, das für den zollrechtlichen Versand von Drittlandswaren zwischen den EU-Mitgliedstaaten (und Andorra und San Marino) verwendet wird. UK hatte bereits am 24. Mai 2018 Interesse bekundet, zum Zeitpunkt des Brexit nahtlos den völkerrechtlichen Abkommen

- zum Gemeinsamen Versandverfahren und
- zur Vereinfachung von Förmlichkeiten im Warenverkehr

beitreten zu wollen.

Durch die Hinterlegung der Beitrittserklärung zum Gemeinsamen Versandverfahren wird UK Vertragspartei des Gemeinsamen Versandübereinkommens im Zeitpunkt des Ausscheidens aus der EU. Das Übereinkommen ermöglicht insbesondere eine zollfreie Beförderung von Waren zwischen den EU-Mitgliedstaaten, den EFTA-Ländern (Island, Norwegen, Liechtenstein und der Schweiz), der Türkei, der früheren Jugoslawischen Republik Mazedonien und Serbien. Die Vorschriften stimmen im Wesentlichen mit dem Unionsversandverfahren überein.

Mit Beitritt können Waren zwischen den Vertragsstaaten nach wie vor im elektronischen Versandverfahren NCTS transportiert und die Vereinfachungen Zugelassener Versender bzw.

Empfänger genutzt werden. An der Grenzzollstelle zu UK wird dann lediglich die im Versandbegleitdokument enthaltene Versandbezugsnummer (MRN) gescannt und im elektronischen Versandverfahren NCTS registriert.

■ IT-Verfahren ATLAS

Der Informationsaustausch zwischen Wirtschaftsbeteiligten und Zollbehörden in Deutschland erfolgt grundsätzlich elektronisch, für die Nutzung des hierfür bestehenden IT-Systems ATLAS bedarf es unter anderem einer zertifizierten Software.

Der deutsche Zoll hat hierzu Details für Zollanmeldungen in [> ATLAS-Teilnehmerinformation 1757/2019](#) veröffentlicht.

■ Elektronische Voranmeldungen (ICS/ECS)

Liegt zum Zeitpunkt des Brexit kein Abkommen der EU und UK über die gegenseitige Anerkennung der Sicherheitsprogramme vor, müssen zusätzlich Summarische Voranmeldungen (ICS/ECS) vor Eintreffen/Versenden der Waren in/aus der EU auf elektronischem Weg abgegeben werden.

■ Zugelassener Wirtschaftsbeteiligter (AEO)

Bewilligungen des Status eines zugelassenen Wirtschaftsbeteiligten (AEO – Authorised Economic Operator) und andere Bewilligungen zollrechtlicher Vereinfachungen, die von den UK-Zollbehörden erteilt wurden, werden im Zollgebiet der Union nicht mehr gültig sein. UK muss deshalb baldmöglichst ein entsprechendes Abkommen über die gegenseitige Anerkennung der Sicherheitsprogramme mit der EU neu verhandeln ebenso wie mit den Drittländern, mit denen die EU bereits solche Abkommen geschlossen hat, z. B. die USA, Schweiz und China.

■ EORI-Nummer

Wirtschaftsbeteiligte benötigen für die elektronische Kommunikation mit den Zollbehörden, beispielsweise Abgabe von Zollanmeldungen, eine EORI-Nummer (Economic Operators Registration and Identification number), eine in der Europäischen Union von den zuständigen Behörden vergebene einzige Nummer, die zur Identifizierung von Wirtschaftsbeteiligten und gegebenenfalls anderen Personen gegenüber den Zollbehörden dient.

Unternehmen, die im Handel mit UK bislang nicht mit dem Zoll in Kontakt gekommen sind, müssen die EORI-Nummer bei der Generalzolldirektion - Dienstort Dresden - Stammdatenmanagement (GZD - DO Dresden - Stammdatenmanagement) beantragen. Informationen hierzu sind auf der [> Website der Zollverwaltung](#) abrufbar.

Im Falle eines No Deal-Brexit werden alle im Vereinigten Königreich erteilten EORI-Nummern ungültig. Britische Wirtschaftsbeteiligte können bereits im Vorfeld eine EORI-Nummer in einem Mitgliedstaat ihrer Wahl beantragen.

■ **Zolltarif/Präferenzen**

Der Gemeinsame Zolltarif (GZT) gilt in allen EU-Mitgliedstaaten. Im Vereinigten Königreich gilt ab Austritt aus der EU ein [> vorübergehender Zolltarif](#), mit dem zahlreiche Einfuhrzölle für diesen Zeitraum gesenkt werden. Gemäß den Regeln der Welthandelsorganisation gelten die vorübergehenden Zollsätze nicht nur für Waren aus der EU, sondern für alle Drittstaaten.

■ **Präferenzursprung**

Ab dem Austrittsdatum wird das Vereinigte Königreich zum Drittland, für das die EU-Präferenzhandelsabkommen mit Drittländern nicht mehr gelten. Vorleistungen des Vereinigten Königreichs (Vormaterialien oder Verarbeitungsschritte) gelten bei der Bestimmung des Präferenzursprungs von Waren, die diese Vorleistungen enthalten, im Rahmen eines Präferenzhandelsabkommens als „ohne Ursprungseigenschaft“. Details sind in einer [> Mitteilung der EU-Kommission](#) geregelt.

■ **Exportkontrolle**

Nach EU-Austritt wird der genehmigungsfreie Export von Dual-Use Gütern nach UK nicht mehr möglich sein. Dies betrifft eine Vielzahl von Waren (exportkontrollierte Werkzeugmaschinen, Chemikalien, Halbleiter, besonders leistungsfähige Computer, Sensoren, Laser, etc.) sowie dazugehörige Software und Technologie.

Im Rahmen des von der EU-Kommission im Dezember 2018 vorgestellten Notfall-Aktionsplan für einen No Deal-Brexit hat das Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle eine [> Allgemeine Genehmigung AGG 15](#) veröffentlicht. Damit sollen unter anderem Dual-use-Güter-Lieferungen in das Vereinigte Königreich vereinfacht abgewickelt werden können, sofern der zugrunde liegende Vertrag vor dem Brexit abgeschlossen worden ist. Zudem hat die EU ihre Allgemeinen Genehmigungen auf UK ausgeweitet.

■ **Rückwaren**

Werden Unionswaren vor dem Austrittsdatum von der EU ins Vereinigte Königreich verbracht und werden diese Waren anschließend nach dem Austrittsdatum wieder in die EU befördert (z.B. Messgüter), ist die Einfuhr zoll- und steuerfrei, wenn der Wirtschaftsbeteiligte nachweisen kann, dass die Unionswaren vor dem Austrittsdatum in das Vereinigten Königreich

verbracht wurden und dass die Waren sich bei der Wiedereinfuhr in demselben Zustand befinden wie bei der Ausfuhr.

Der Nachweis, dass die Unionswaren vor dem Austrittsdatum in das Vereinigte Königreich verbracht wurden, erfolgt insbesondere durch die entsprechenden Beförderungspapiere und erforderlichenfalls durch andere relevante Unterlagen (z. B. Leasingvertrag).

Das nähere Prozedere ist in der [> ATLAS-Teilnehmerinformation 1855/2019](#) geregelt.

■ Vereinfachte Verfahren für Importe nach UK (Transitional Simplified Customs Procedure (TSP))

Die britische Regierung hat am 4. Februar 2019 bekannt gegeben, dass im Falle eines harten Brexit [> vereinfachte Verfahren](#) (in Form von unvollständigen Zollanmeldungen) für Importe nach UK für einen Übergangszeitraum von einem Jahr gelten sollen.

■ Deutscher Zoll richtet „Brexit-Pool“ ein

Die deutsche Zollverwaltung hat für den Fall eines harten Brexit einen „Brexitpool“, bestehend aus 470 Zollbeamten und aufgeteilt auf acht Bezirke, eingerichtet. Die Abfertigungsbeamten, die aus anderen Bereichen der Verwaltung abgezogen werden, sollen räumlich an ihren bisherigen Standorten verbleiben, aber bei Bedarf andere Zollstellen bei der IT-Zollabwicklung unterstützen.

3. Straßengüterverkehr

Der Straßengüterverkehr hat den höchsten Anteil aller Verkehre zwischen der EU und UK. 17.000 Lkw passieren tagtäglich die Strecke Calais – Dover in beiden Richtungen, für die die Folgen des Brexit spürbar werden. Im Fall eines No Deal-Brexit und ohne neue vertragliche Regelung würden viele europäische Bestimmungen, die bei der Organisation von Verkehren nach und von dem Vereinigten Königreich zu beachten sind, ihre Gültigkeit verlieren.

3.1 Genehmigungen und Lizenzen

3.1.1 EU-Lizenzpflicht

Für den Straßengüterverkehr mit dem Vereinigten Königreich sind heute insbesondere die Berufszugangsverordnung VO (EG) Nr. 1071/2009 und die Marktzugangsverordnung VO (EG) Nr. 1072/2009 maßgebend. Grenzüberschreitende Beförderungen mit dem Vereinigten Königreich und Kabotage Transporte unterliegen danach der **EU-Lizenzpflicht**. Beide Verordnungen sind

insofern im britischen Recht verankert. Sollten diese Verordnungen außer Kraft gesetzt werden, müssten sich das UK und die EU auf eine neue Regelung einigen. Anstelle der nicht kontingierten EU-Lizenz müssten EU-Unternehmen im Verkehr mit dem Vereinigten Königreich zukünftig auf bilaterale Genehmigungen wie im Verkehr mit Drittstaaten zurückgreifen, die dann zwischen der EU bzw. den einzelnen EU-Mitgliedstaaten und dem Vereinigtem Königreich auszuhandeln wären.

Im Fall eines No Deal-Brexit haben sich die EU und das Vereinigte Königreich zwischenzeitlich auf eine bis zum 31. Dezember 2019 befristete Notfallregelung zur Sicherstellung des Straßengüterverkehrs zwischen dem Vereinigten Königreich und der EU verständigt. Mit der [> Verordnung \(EU\) 2019/501 vom 25. März 2019](#) wird der Wegfall der EU-Lizenz in Bezug auf Großbritannien und Nordirland nach einem ungeregelten Austritt kompensiert, indem sie unter Maßgabe der Reziprozität der entsprechenden Regeln im Vereinigten Königreich den dortigen Güterkraftverkehrsunternehmen Zugang zum EU-Markt gewährt. Sie findet ab dem Tag nach dem Austritt des UK ohne Austrittsabkommen (derzeit: 31. Oktober 2019) Anwendung. In der Praxis bedeutet dies, dass sich bei Beförderungen zwischen dem Vereinigten Königreich und der EU bis zum 31. Dezember 2019 kaum Veränderungen zum Ist-Zustand ergeben und die EU-Lizenz von den UK-Kontrollbehörden als Marktzugangsgenehmigung weiterhin anerkannt wird. Unter Beförderungen sind dabei Fahrten zu verstehen, deren Abgangsort und Bestimmungsort auf dem Territorium der 27 EU-Staaten und im Vereinigten Königreich liegen, mit oder ohne Transitverkehre durch einen oder mehrere Mitgliedstaaten oder ein oder mehrere Drittstaaten.

3.1.2. Kabotage

In den ersten vier Monaten nach einem No Deal-Brexit dürfen **zwei Kabotagebeförderungen** innerhalb von sieben Tagen durchgeführt werden, in den drei nachfolgenden Monaten nur noch **eine Kabotagebeförderung** innerhalb von sieben Tagen. Danach ist bis zum Jahresende 2019 die Durchführung von Kabotage transporten gänzlich untersagt.

Anmerkung: Die Notfallregelung der EU basierte auf der Annahme, dass das Vereinigte Königreich die EU zum 29. März 2019 ohne Abkommen verlässt. Inwieweit im Falle eines bis zum 31. Oktober 2019 stattfindenden No Deal-Brexit diese befristete Regelung noch Anwendung findet, ist nicht bekannt.

Einer reziproken Regelung der britischen Regierung, wonach auch EU-Unternehmen bis zum 31. Dezember 2019 mit der EU-Lizenz Verkehre mit Großbritannien durchführen können, wurde am 21. März 2019 im britischen Unterhaus ebenfalls zugestimmt (den sogenannten [> Statutory Instruments 2019 No. 708](#) vom 25. März 2019).

Darüber hinaus können Beförderungen zwischen dem Vereinigten Königreich und den EU-Staaten auch auf der Basis der vom Ministerrat der Europäischen Konferenz der Verkehrsminister (CEMT) erteilten multilateralen Kontingente für den internationalen Straßengüterverkehr durchgeführt werden.

■ **Dokumente**

Bereits in einer Mitteilung der EU-Kommission zu den Auswirkungen des Brexit im Bereich Straßenverkehr vom 19. Januar 2018 erfolgten Hinweise über Dokumentationspflichten. Da sowohl Deutschland als auch UK das Wiener Übereinkommen über den Straßenverkehr ratifiziert haben, werden im Falle eines No Deal-Brexit Führerscheine wechselseitig anerkannt. UK anerkennt in der EU ausgestellte Führerscheine bis zu deren Ablauf. Auch Fahrzeugzulassungen werden aufgrund des Wiener Übereinkommens weiterhin wechselseitig anerkannt.

■ **Lenk- und Ruhezeiten sowie digitaler Tachograph**

Mit dem Austritt aus der EU verlässt UK formal den Geltungsbereich der Lenk- und Ruhezeiten-Verordnung VO (EG) 561/2006 wie auch der Tachographenverordnung VO (EU) 65/2014. Als Unterzeichner des Europäischen Übereinkommens über die Arbeit des im internationalen Straßengüterverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR) gelten die Regelungen der vorgenannten EU-Rechtsgrundlagen aber auch für UK weiter, es ändert sich lediglich die Rechtsgrundlage.

■ **Berufskraftfahrerqualifikation**

Mit der Umsetzung der EU-Richtlinie zur Berufskraftfahrerqualifikation – Richtlinie 2003/59/EG – in nationales Recht (The Vehicle Drivers (Certificates of Professional Competence) Regulations 2007) wurden die Vorgaben zur Berufskraftfahrerqualifikation Teil des britischen Rechts. Auch wenn der Brexit dem UK nach dem Austrittszeitpunkt gestattet, von den Vorgaben der EU-Richtlinie abzuweichen, bestünden immer noch die Vorgaben des AETR, wonach „der Fahrer Inhaber eines Befähigungsnachweises über den erfolgreichen Abschluss einer von einer Vertragspartei anerkannten Ausbildung für Fahrer im Güterkraftverkehr“ sein muss.

■ **Andere Bereiche des Straßengüterverkehrs**

Andere Bereiche des Straßengüterverkehrs unterliegen heute bereits völkerrechtlichen Übereinkommen, die UK ebenfalls unterzeichnet hat, wie z. B. das Internationale Übereinkommen über die Beförderung gefährlicher Güter (ADR), temperaturgeführte Beförderungen leicht verderblicher Lebensmittel (ATP-Übereinkommen) oder straßenverkehrsrechtliche Regelungen nach dem Wiener Übereinkommen. Bei Maßen und Gewichten gelten im UK heute bereits nationale Normen entsprechend der EU.

4. Luftfracht

Der unregelmäßige Austritt von UK hat auch erhebliche Auswirkungen auf die „sichere Lieferkette“ im Luftfrachtverkehr. Mittlerweile wurde aber zwischen EU und UK eine Einigung erzielt, die in der Durchführungsverordnung [> \(EU\) 2019/413](#) der Kommission niedergelegt wurde. Demnach gilt ab Tag des Austritts One-Stop Security mit UK, sodass für Flughäfen in UK und der EU keine zusätzlichen Sicherheitsmaßnahmen ergriffen werden müssen. Zudem werden die von UK ausgestellten ACC3/RA3/KC3 Zertifikate auf die übrigen 27 Mitgliedsstaaten verteilt bzw. übernommen, so dass auch hier keine Verzögerungen aufgrund sicherheitsrelevanter Prüfverfahren zu erwarten sind.

5. Allgemeines Vertragsrecht

Der Brexit kann massive Auswirkungen sowohl auf bestehende Verträge als auch auf die Gestaltung neuer Verträge haben. Die konkreten Auswirkungen lassen sich nicht pauschal benennen, sondern hängen maßgeblich von der vertraglichen Gestaltung im Einzelfall ab. Grundsätzlich gilt auch hier der Rechtsgrundsatz, dass bestehende Verträge von den Vertragspartnern einzuhalten sind. Soweit der Vertrag deutschem Recht unterliegt, besteht unter strengen Voraussetzungen die Möglichkeit, bestehende Verträge anzupassen (§ 313 BGB) oder aber außerordentlich zu kündigen (§ 314 BGB).

Ein bestehender Vertrag kann auf Verlangen einer Vertragspartei, der ein Festhalten am unveränderten Vertrag nicht zugemutet werden kann, an die geänderten Umstände angepasst werden. Voraussetzung hierfür ist, dass Umstände, die Grundlage des Vertrags geworden sind, sich nach Vertragsschluss schwerwiegend verändert haben und die Parteien den Vertrag nicht oder mit anderem Inhalt geschlossen hätten, wenn sie diese Veränderung vorausgesehen hätten. Ob diese Voraussetzungen durch den Brexit (z.B. wegen der Einführung von Grenzkontrollen oder Zöllen) vorliegen, hängt im Einzelfall von den konkreten Umständen und dem Zeitpunkt des Vertragsabschlusses, der Kenntnis der Vertragsparteien und den jeweiligen vertraglichen Regelungen ab. Gleiches gilt für die Frage, ob einer Vertragspartei ein außerordentliches Kündigungsrecht zusteht.

Allein ein pauschaler Verweis auf infolge des Brexit geänderte Rahmenbedingungen dürfte jedenfalls weder für eine Vertragsanpassung noch ein Kündigungsrecht ausreichen.

In neu abzuschließenden Verträgen sollten die Vertragsparteien mögliche Auswirkungen des Brexit auf das Vertragsverhältnis berücksichtigen. Die könnte, angepasst an den jeweiligen Einzelfall, durch die Aufnahme einer gesonderten Brexit-Klausel erfolgen, die beispielsweise die Möglichkeiten einer Vertragskündigung oder einer Vertragsanpassung regelt.

6. Versicherungsrecht

Versicherungsnehmer einer Verkehrshaftungsversicherung sollten überprüfen, ob sich infolge des Brexit Auswirkungen auf den Anwendungsbereich ihrer Versicherung ergeben. Zumindest die unverbindlichen GDV-Musterbedingungen (DTV-VHV laufende Versicherung 2003/2011) sehen Versicherungsschutz (nur) für Verkehrsverträge innerhalb und zwischen den Staaten des Europäischen Wirtschaftsraumes (EWR) sowie der Schweiz vor. Es kann sich also im Einzelfall die Frage stellen, ob Großbritannienverkehre nach dem Brexit weiterhin dem Versicherungsschutz unterstellt sind. Insofern erscheint es ratsam, auch den Versicherungsschutz von im Verkehr mit UK eingesetzten Sub-Unternehmern zu überprüfen.

7. Umsatzsteuer

In der EU ist das Umsatzsteuerrecht zwar nicht vollständig harmonisiert, aber durch die europäische Mehrwertsteuersystemrichtlinie weitgehend vereinheitlicht, so dass in allen EU-Staaten vergleichbare Steuerregime existieren. Im Falle eines Brexit ohne Austrittsabkommen wird das Gebiet des Vereinigten Königreichs nicht mehr zur EU gehören, sondern als Drittlandsgebiet gelten. Dies hat nicht nur erhebliche Konsequenzen für Liefergeschäfte, sondern auch für die Umsatzbesteuerung von Transport- und Logistikdienstleistungen.

■ Transportleistungen

Bei sonstigen Leistungen, beispielsweise bei Transporten eines inländischen Unternehmers für einen in der EU ansässigen Auftraggeber nach UK, bleibt es grundsätzlich bei der Leistungsortbestimmung nach § 3a Abs. 2 Umsatzsteuergesetz (UStG), also bei der Anwendung des Empfängerortsprinzips (Reverse Charge). Jedoch wird aus einer innergemeinschaftlichen sonstigen Leistung gemäß § 3a Abs. 2 Satz 1 UStG eine steuerfreie Beförderungsleistung in Zusammenhang mit einer Ausfuhr gemäß § 4 Nr. 3 Satz 1a) aa) UStG.

Beförderungsleistungen von UK nach Deutschland sind künftig steuerfrei bis zum ersten Bestimmungsort, wenn die Transportkosten in der Bemessungsgrundlage der Einfuhrumsatzsteuer enthalten sind und ein Nachweis hierüber vorliegt.

Für solche Lieferungen und Dienstleistungen, die vor dem Austrittszeitpunkt beginnen und erst danach enden, gelten laut [> BMF-Schreiben vom 8. April 2019](#) folgende Regelungen:

■ Lieferungen und Beförderungsleistungen

- von Deutschland in das Vereinigte Königreich

Die Lieferung von Waren, bei der die Beförderung an den Abnehmer **vor dem Austrittszeitpunkt** in Deutschland beginnt, ist als steuerfreie innergemeinschaftliche Lieferung zu behandeln, wenn ein entsprechender Buch- und Belegnachweises nach § 6a Abs. 3 Satz 1 UStG i. V. m. § 17a ff. UStDV (z.B. Gelangensbestätigung, weiße Spediturbescheinigung) vorliegt sowie die Angabe der Lieferung in der Zusammenfassenden Meldung nach § 18a UStG erfolgt.

Weist der Unternehmer nach, dass die Ware **nach dem Austrittszeitpunkt** das Gebiet der Europäischen Union verlassen hat, ist die Lieferung als steuerfreie Ausfuhr zu behandeln, sofern der Unternehmer die entsprechenden Nachweise gemäß § 6 Abs. 4 Satz 1 UStG i. V. m. § 8 ff. UStDV vorlegt, z.B. den elektronischen ATLAS-Ausgangsvermerk.

- vom Vereinigten Königreich nach Deutschland

Endet eine vor dem Austrittszeitpunkt im Vereinigten Königreich begonnene Beförderung von Waren nach diesem Zeitpunkt im Inland, handelt es sich bei Vorliegen der weiteren Voraussetzungen um einen innergemeinschaftlichen Erwerb (§ 1a UStG). Auf eine Umsatzbesteuerung des Erwerbs wird verzichtet, wenn der Unternehmer nachweist, dass die Einfuhr der Ware nach dem Austrittszeitpunkt der (Import-)Besteuerung unterlegen hat.

■ Umsätze in Konsignationslagern

Verbringt ein Unternehmer vor dem Austrittszeitpunkt Ware in ein in Deutschland oder dem Vereinigten Königreich gelegenes Konsignationslager und wird diese Ware nach dem Austrittszeitpunkt dem Lagerbestand entnommen, gilt Folgendes:

Die Einlagerung der Ware gilt bei Vorliegen der weiteren Voraussetzungen als innergemeinschaftliches Verbringen bzw. innergemeinschaftlicher Erwerb. Die anschließende Lieferung wird im jeweiligen Inland ausgeführt. Die umsatzsteuerrechtliche Behandlung dieser Lieferung richtet sich nach den allgemeinen Regelungen des Umsatzsteuergesetzes bzw. den im Zeitpunkt der Lieferung im Vereinigten Königreich geltenden Regelungen. Stand der Abnehmer beim Beginn der Beförderung oder Versendung bereits verbindlich fest, liegt unter den weiteren Voraussetzungen des § 4 Nr. 1 Buchstabe b UStG eine innergemeinschaftliche Lieferung vor, sofern mit der Beförderung vor dem Austrittszeitpunkt begonnen wurde.

■ **Unternehmereigenschaft**

Der Nachweis der Unternehmereigenschaft kann nach dem Brexit von britischen Unternehmen nicht mehr anhand der von den EU-Mitgliedstaaten vergebenen Umsatzsteuer-Identifikationsnummer erbracht werden, sondern muss aufgrund anderer geeigneter Unterlagen erfolgen, beispielsweise mit einer Unternehmerbescheinigung.

■ **Vorsteuervergütungsverfahren**

Ein im Inland ansässiger Unternehmer, dem nach dem Austrittszeitpunkt Vorsteuerbeträge im Vereinigten Königreich entstanden sind, hat die Vergütung dieser Vorsteuerbeträge unmittelbar bei der Erstattungsbehörde des Vereinigten Königreichs nach den dort geltenden Regelungen für Unternehmer, die außerhalb des Vereinigten Königreichs ansässig sind, zu beantragen, sofern das Vereinigte Königreich das bisher für nicht im Vereinigten Königreich ansässige Unternehmer geltende Vergütungsverfahren unverändert durchführt.

Informationen zur praktischen Behandlung von Anträgen auf Vorsteuervergütung vor und nach dem Austritt des Vereinigten Königreichs aus der Europäischen Union sind in einem [> Brexit- Informationsblatt](#) des Bundeszentralamtes für Steuern zusammengefasst.

■ **Umsatzsteuer-ID: Bestätigungsverfahren nach § 18e UStG**

Nach dem Austrittszeitpunkt wird eine Prüfung von Umsatzsteuer-Identifikations-Nummern für im Vereinigten Königreich ansässige Unternehmer (Länderpräfix „GB“) durch inländische Unternehmer im Bestätigungsverfahren nach § 18e UStG nicht mehr möglich sein. Bestätigungsanfragen für die betreffenden Unternehmer sollten daher noch vor dem Austrittszeitpunkt durchgeführt werden.

■ **Anpassung der innerbetrieblichen EDV**

Die internen Abrechnungssysteme der Unternehmen müssen nach dem Brexit umgestellt werden. Beförderungsleistungen sowie die weiteren sonstigen Leistungen werden künftig in anderen Zeilen in den Umsatzsteuer-Voranmeldungen und der Umsatzsteuer-Jahreserklärung zu melden sein, so dass entsprechende Anpassungen innerhalb der EDV-Systeme erforderlich sind.

8. Fazit

Zwar wäre ein No Deal-Brexit das schlechteste denkbare Szenario, gleichwohl wird seine Umsetzung auch nach einer schwierigen Übergangsphase Teil betrieblicher Praxis. Eine angemessene Vorbereitungszeit zur Umstellung der innerbetrieblichen Prozesse und für die

Rekrutierung von zusätzlichem Personal wäre deshalb entscheidend für einen reibungslosen Vollzug des Brexits. Es kommt insofern darauf an, dass die britischen Verkehrs- und Zollbehörden trotz des zu erwartenden No Deal mit den Behörden und der Wirtschaft in den übrigen EU-Mitgliedstaaten zügig, unbürokratisch und verbindlich kommunizieren und Verfahren zum störungsfreien Ablauf internationaler Verkehre gegenseitig akzeptiert werden. Der DSLV steht im ständigen Austausch mit den Bundesministerien und zuständigen Behörden (insbesondere Auswärtiges Amt, Bundesverkehrs- und Bundesfinanzministerium), um den jeweils aktuellen Verhandlungsstand an den Anforderungen der Logistik zu spiegeln.

Weitere Informationen:

[> DSLV-Analysepapier vom 5. Dezember 2017](#)

[> Fragen und Antworten der Bundesregierung zum Brexit](#)

[> Mitteilung der Kommission über den No Deal Contingency Plan](#)

[> Leitfäden der Europäischen Kommission für harten Brexit](#)

[> Informationen des Bundesamts für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle zum Brexit](#)

[> Mitteilungen der EU-Kommission zur Vorbereitung auf den Brexit](#)
(Brexit-Preparedness Notices)



DSLVL Bundesverband Spedition und Logistik e. V.

Als Spitzen- und Bundesverband repräsentiert der DSLVL durch 16 regionale Landesverbände die verkehrsträgerübergreifenden Interessen von etwa 3.000 Speditions- und Logistikbetrieben, die mit insgesamt 585.000 Beschäftigten und einem jährlichen Branchenumsatz in Höhe von mehr als 100 Milliarden Euro wesentlicher Teil der drittgrößten Branche Deutschlands sind.

Die Mitgliederstruktur des DSLVL reicht von global agierenden Logistikkonzernen, 4PL- und 3PL-Providern über größere, inhabergeführte Speditionshäuser mit eigenen Lkw-Flotten sowie Befrachter von Binnenschiffen und Eisenbahnen bis hin zu See-, Luftfracht-, Zoll- und Lagerspezialisten.

Speditionen fördern und stärken die funktionale Verknüpfung sämtlicher Verkehrsträger. Die Verbandspolitik des DSLVL wird deshalb maßgeblich durch die verkehrsträgerübergreifende Organisations- und Steuerungsfunktion des Spediteurs bestimmt.

Der DSLVL ist politisches Sprachrohr sowie zentraler Ansprechpartner für die Bundesregierung, für die Institutionen von Bundestag und Bundesrat sowie für alle relevanten Bundesministerien und -behörden im Gesetzgebungs- und Gesetzumsetzungsprozess, soweit die Logistik und die Güterbeförderung betroffen sind.

Gemeinsam mit seinen Landesverbänden ist der DSLVL Berater und Dienstleister für die Unternehmen seiner Branche. Als Arbeitgeberverbände und Sozialpartner vertreten die DSLVL-Landesverbände die Branche in regionalen Tarifangelegenheiten.

Der DSLVL ist Mitglied des Europäischen Verbands für Spedition, Transport, Logistik und Zolldienstleistung (CLECAT), Brüssel, der Internationalen Föderation der Spediteurorganisationen (FIATA), Zürich, sowie assoziiertes Mitglied der Internationalen Straßentransport-Union (IRU), Genf. In diesen internationalen Netzwerken nimmt der DSLVL auch Einfluss auf die Entwicklung des EU-Rechts in Brüssel und Straßburg und auf internationale Übereinkommen der UN, der WTO, der WCO, u. a.

Der DSLVL unterstützt und fördert die Logistics Alliance Germany (LAG), ein öffentlich-privates Partnerschaftsprojekt des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und der deutschen Logistikbranche, das den Logistikstandort Deutschland im Ausland vermarktet.

DSLV Bundesverband Spedition und Logistik e. V.

Friedrichstraße 155-156 | Unter den Linden 24, 10117 Berlin

Telefon: +49 (0)30 40 50 228-0

E-Mail: info@dslv.spediteure.de, www.dslv.org

Kontakt:**Jutta Knell**

Stellv. Hauptgeschäftsführerin
Leiterin Zoll-, Außenwirtschafts-
und Umsatzsteuerrecht

E-Mail: JKnell@dslv.spediteure.de

Niels Beuck

Geschäftsführer
Leiter Europäische Angelegenheiten |
Sicherheitspolitik

E-Mail: NBeuck@dslv.spediteure.de