Kleine Anfrage

der Abgeordneten Reinhard Houben, Michael Theurer, Dr. Marcel Klinge, Dr. Martin Neumann, Manfred Todtenhausen, Gerald Ullrich, Sandra Weeser, Grigorios Aggelidis, Jens Beeck, Dr. Jens Brandenburg (Rhein-Neckar), Dr. Marco Buschmann, Daniel Föst, Otto Fricke, Peter Heidt, Katrin Helling-Plahr, Markus Herbrand, Torsten Herbst, Katja Hessel, Dr. Christoph Hoffmann, Ulla Ihnen, Olaf in der Beek, Gyde Jensen, Michael Georg Link, Alexander Müller, Matthias Seestern-Pauly, Judith Skudelny, Dr. Marie-Agnes Strack-Zimmermann, Nicole Westig und der Fraktion der FDP

Praktische Auswirkungen des Brexits auf die deutsche Wirtschaft

Am 1. Januar 2021 endete der Übergangszeitraum zwischen der Europäischen Union und dem Vereinigten Königreich. Damit schied zum ersten Mal ein Mitgliedstaat aus der EU und dem gemeinsamen Binnenmarkt aus. Kurz vor Ende des Moratoriums hatten sich die EU und Großbritannien am 24. Dezember 2020 auf ein Handels- und Kooperationsabkommen verständigt. Trotz dieses Abkommens müssen Waren jedoch seit 1. Januar 2021 zollrechtlich abgefertigt werden. Dies hat gravierende Folgen für den Warenaustausch zwischen Großbritannien und der EU. Durch wachsende Bürokratie geht der Umfang an Warenlieferungen aus der EU nach Großbritannien zurück, Lieferketten stocken. Auch werden Waren zwischen Irland und der EU seit Anfang 2021 verstärkt über den direkten Handelsweg transportiert als – wie bisher – über Großbritannien (<https://www.welt.de/wirtschaft/article225435153/Nach-Brexit-Doppelt-so-viele-Transporte-zwischen-EU-und-Irland.html>).

Nach einer Umfrage des britischen Fachverbands für Einkaufs- und Lieferberufe „Chartered Institute of Procurement & Supply“ (CIPS) unter 350 britischen Lieferkettenmanagern leidet der Handel im Februar unter größeren Verzögerungen als noch im Januar (dpa-Meldung „Umfrage: Brexit-Verzögerungen im Handel nehmen zu“ vom 24. Februar 2021). Laut dem Chefökonom des CIPS John Glen hat sich damit die Hoffnung, dass die Lieferverzögerungen im Januar lediglich der Umstellung auf die neuen Regularien geschuldet waren, nicht erfüllt. Glen schätzt, dass diese Verzögerungen durch Dominoeffekte mittelfristig zu Engpässen und höheren Verbraucherpreisen führen.

Nach Ansicht der Fragesteller ist es wünschenswert, einen möglichst reibungslosen Warenverkehr zwischen der EU und Großbritannien zu gewährleisten. Dies setzt voraus, die konkreten Auswirkungen des Ausscheidens des Vereinigten Königreichs aus dem Binnenmarkt auf den Warenverkehr zu quantifizieren und dementsprechend mögliche Gegenmaßnahmen zu entwickeln.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie hoch waren die Importe deutscher Unternehmen aus dem Vereinigten Königreich und Irland jeweils im ersten Quartal der Jahre 2015 bis 2020?
2. Wie hoch ist der (voraussichtliche) Import deutscher Unternehmen aus dem Vereinigten Königreich und Irland im ersten Quartal des Jahres 2021?
3. Wie hoch waren die Exporte deutscher Unternehmen in das Vereinigte Königreich und Irland jeweils im ersten Quartal der Jahre 2015 bis 2020?
4. Wie hoch ist der (voraussichtliche) Export deutscher Unternehmen in das Vereinigte Königreich und Irland im ersten Quartal des Jahres 2021?
5. Hat die Bundesregierung die Import- und Export-Zahlen des Jahres 2021 zwischen der EU und Großbritannien und zwischen der EU und Irland im Vergleich zu den Werten der Vorjahre bewertet?

Wenn ja, wie fiel diese aus?

Wenn nein, warum nicht?

6. Hat sich die Bundesregierung eine Meinung bezüglich des Umstandes gebildet, dass Lieferungen innerhalb des EU-Binnenmarktes von und nach Irland oftmals den selben Zollbeschränkungen unterliegen wie Lieferungen außerhalb des EU-Binnenmarkts in das Vereinigte Königreich, sofern die Lieferroute auf dem Landweg über das Vereinigte Königreich, anstelle des längeren direkten Wegs über Wasser von und nach Irland verläuft?

Wenn ja, wie lautet diese Meinung?

Wenn nein, warum nicht?

7. Wie viele deutsche Unternehmen besaßen Stand: 31. Dezember 2020 eine britische GB-EORI-Nummer (Economic Operators' Registration and Identification Number) zur Abwicklung des Warenverkehrs mit dem Vereinigten Königreich?
8. Wie viele deutsche Unternehmen haben seit dem 1. Januar 2021 eine deutsche DE-EORI-Nummer beantragt und wie viele Anträge wurden bisher bearbeitet und den antragstellenden Unternehmen dementsprechend eine DE-EORI-Nummer zugeteilt?
9. Mit welchen Mitteln und in welchem Umfang informierte die Bundesregierung deutsche Unternehmen, die mit dem Vereinigten Königreich Handel treiben, dass die britischen GB-EORI-Nummern zum 31. Dezember 2020 ihre Gültigkeit verlieren und dass für den Handel mit Großbritannien eine deutsche DE-EORI-Nummer notwendig ist?
10. In wie vielen Fällen wurde seit 1. Januar 2021 nach Kenntnis der Bundesregierung Fracht aus der Europäischen Union am Transport in das Vereinigte Königreich, bzw. Fracht aus dem Vereinigten Königreich am Transport in die Europäische Union gehindert?
Was waren die Gründe für die Ablehnung der Fracht?
11. Wie hoch waren die Kosten, die deutschen Unternehmen durch die Zollkontrollen für den Warenverkehr mit Großbritannien entstanden sind, im Januar und Februar 2021?
12. Hat sich die Bundesregierung eine Meinung bezüglich dieser Kosten gebildet?

Wenn ja, wie lautet diese Meinung?

Wenn nein, warum nicht?

13. In welchem Umfang werden nach Kenntnis der Bundesregierung die Zoll-Restriktionen im Warenverkehr zwischen dem Vereinigten Königreich und der Europäischen Union zu längeren Lieferzeiten, höheren Produktpreisen und Produktpässen von deutschen Waren in Großbritannien und britischen Waren in Deutschland führen?
14. Wie viele deutsche Logistikunternehmen haben nach Kenntnis der Bundesregierung seit 1. Januar 2021 Lieferungen nach Großbritannien zeitweilig oder gänzlich gestoppt?
15. Hat die Bundesregierung eine Bewertung der Lage der deutschen Logistikunternehmen, die Warentransport von und nach Großbritannien gewährleisten vorgenommen?
Wenn ja, wie fällt diese aus?
Wenn nein, warum nicht?
16. Welchen rechtlichen Status sieht das Abkommen der Europäischen Union mit dem Vereinigten Königreich für grenzüberschreitende Retoursendungen vor?
17. In welcher Höhe flossen Ausländische Direktinvestitionen (ADI) in den Jahren von 2017 bis 2020 aus dem Vereinigten Königreich nach Deutschland und aus Deutschland in das Vereinigte Königreich?
18. In welcher Höhe flossen ADIs im ersten Quartal 2021 aus dem Vereinigten Königreich nach Deutschland und aus Deutschland in das Vereinigte Königreich?
19. Welche Bewertung hat die Bundesregierung bezüglich der Entwicklung der Höhe der ADIs mit dem Vereinigten Königreich vorgenommen?
20. Gibt es seitens der Bundesregierung Bemühungen, die Handelshemmnisse der Europäischen Union mit dem Vereinigten Königreich wieder abzubauen, beispielsweise durch ein ergänzendes Freihandelsabkommen zwischen der EU und dem Vereinigten Königreich?
21. Da der Europastaatsminister Michael Roth am 23. Februar sagte, dass man gemeinsam mit dem Vereinigten Königreich sehen werde, „wo es noch Raum für Verbesserungen bei der Anwendung des Handelsabkommens“ gibt, auf welcher Ebene setzt sich die Bundesregierung hierfür ein und welche Verbesserungsideen plant sie, einzubringen?

Berlin, den 17. März 2021

Christian Lindner und Fraktion

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.