



---

**Rundschreiben Nr. 23 / 21**  
Bremen, den 20.01.2021

Quelle: DSLV-Presse  
Maximilian Pretzel

---

Pressemitteilung des Bundesverband Spedition und Logistik (DSLV) - 20.01.2021

## **DSLV warnt vor nachhaltigen Störungen im UK-Verkehr**

### **Logistik leidet unter schlechter Brexit-Vorbereitung ihrer Kunden**

Das zum 1. Januar 2021 in Kraft getretene Handelsabkommen zwischen der Europäischen Union (EU) und dem Vereinigten Königreich (UK) führt zu wachsenden operativen Umsetzungsproblemen. Bis zu 80 Prozent der Sendungen im Warenverkehr zwischen UK und dem europäischen Festland sind derzeit fehlerhaft oder gar nicht deklariert und stimmen nicht mit den Zollvorschriften überein, stellt der DSLV Bundesverband Spedition und Logistik fest.

„Viele Unternehmen haben bislang nur im EU-Binnenmarkt Handel betrieben. Den meisten vor allem britischen Logistikkunden scheint nach wie vor nicht bewusst, dass die Regelungen im Verkehr mit dem europäischen Kontinent jetzt nicht mehr denen des Binnenmarkts entsprechen“, sagt Frank Huster, Hauptgeschäftsführer des DSLV. „Während sich Speditionen und Zollagenten in den vergangenen Jahren kontinuierlich auf die Folgen des Brexit vorbereitet haben, beginnen viele ihrer Kunden aus der verladenden Wirtschaft erst jetzt, ihre Prozesse anzupassen und sich mit Export- und Importanmeldungen und den dafür erforderlichen Verfahren und Dokumenten auseinanderzusetzen. Gleichzeitig fehlt vielfach das Verständnis dafür, dass der zusätzliche administrative Aufwand der Speditionen zu einer spürbaren Erhöhung der Logistikkosten führen kann.“

Zwischen Abschluss des fast 1.500 Seiten umfassenden Abkommens und Inkrafttreten lag zwar nur eine Woche, gleichwohl sind die von der EU und dem Vereinigten Königreich erst am 24. Dezember 2020 im Rahmen des gemeinsamen Handelsabkommens beschlossenen Zollregeln nicht grundlegend neu. Der deutsche Zoll stellt seit Jahren Informationen zum Brexit online zur Verfügung. Huster: „Speditionshäuser sind mit internationalen Handelsabkommen und der Drittlandsabfertigung von Waren überwiegend professionell vertraut.“ So sollte klar sein, dass beim Import von Waren aus dem Vereinigten Königreich jetzt 19 Prozent Einfuhrumsatzsteuer fällig werden und nur Waren mit UK-Ursprungszeugnis zollfrei in die EU eingeführt werden können. Für Waren aus Asien wie Textilien und Elektroteile, die Deutschland über UK erreichen, fallen hierzulande Zölle an, auch wenn eine Verzollung zuvor bereits in UK erfolgte. „Für Fachspeditionen ist das Zollgeschäft kein Neuland, für eine Vielzahl von Logistikkunden offensichtlich schon“, sagt Huster und ergänzt: „Durch unerledigte Versandverfahren kann das Haftungsrisiko für die Speditionen erheblich steigen.“

Die derzeit massiven Probleme im Warenverkehr mit UK haben auch Auswirkungen auf die Systemnetze der Logistik in ganz Europa. Transporte mit Sammelgut, d.h. Sendungen mehrerer Versender für verschiedene Empfänger („Consolidated Cargo“), können von den Zollverwaltungen nicht abgefertigt werden, wenn einzelne Sendungen falsch deklariert sind oder Ursprungszeugnisse und Veterinärbescheinigungen fehlen. Lkw-Touren nach Großbritannien und zurück dauern jetzt bis zu fünf statt drei Tage, wodurch Laderaumkapazitäten unnötig lange gebunden werden. Die aktuelle Kategorisierung des Vereinigten Königreichs als Virusvarianz-Gebiet, wodurch auch im Güterverkehrssektor Beschäftigte vor Ausreise aus UK einen negativen Covid-19-Test vorweisen müssen, verschärft die Abfertigungssituation zusätzlich.

Anders als z.B. das Drittland Schweiz wollte sich die britische Regierung ebenso wenig auf die Anerkennung von EU-Recht und -Standards verständigen, wie auf eine Verlängerung des Übergangszeitraums über den 31. Dezember 2020 hinaus. Da nicht zu erwarten ist, dass die Kenntnisdefizite zum Zollrecht und zum UK Border Operating Model insbesondere bei den Unternehmen der verladenden Wirtschaft kurzfristig behoben werden, kann der Warenhandel und -transport über den Ärmelkanal nur noch störungsfrei aufrecht gehalten werden, wenn die EU und das Vereinigte Königreich das Handelsabkommen bis auf weiteres aussetzen.

„Als Dienstleister werden Speditionen ihre Kunden aus Industrie und Handel weiterhin unterstützen, doch können derart gravierende Produktivitätsverluste wirtschaftlich nicht ohne weiteres aufgefangen werden. Die Logistik kann ihre Leistungszusagen unter den aktuellen Bedingungen nicht mehr einhalten“, warnt Huster. „Es ist nachvollziehbar, dass die ersten Speditionshäuser ihre Geschäftsaktivitäten jetzt sorgfältig überprüfen und UK-Verkehre sogar aus ihrem Angebot streichen.“

*Als Spitzen- und Bundesverband repräsentiert der DSLV durch 16 regionale Landesverbände die verkehrsträgerübergreifenden Interessen der 3.000 führenden deutschen Speditions- und Logistikbetriebe, die mit insgesamt 604.000 Beschäftigten und einem jährlichen Branchenumsatz in Höhe von 113 Milliarden Euro wesentlicher Teil der drittgrößten Branche Deutschlands sind (Stand: Juli 2020). Die Mitgliederstruktur des DSLV reicht von global agierenden Logistikkonzernen, 4PL- und 3PL-Providern über größere, inhabergeführte Speditionshäuser (KMU) mit eigenen LKW-Flotten sowie Befrachter von Binnenschiffen und Eisenbahnen bis hin zu See-, Luftfracht-, Zoll- und Lagerspezialisten. Der DSLV 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.*

Mit freundlichen Grüßen

**Verein Bremer Spediteure e.V.**

Robert Völkl

Anlage