

Die Positionen der hessischen Realwirtschaft für die Brexit Verhandlungen

I. Einleitung

Das Vereinigte Königreich Großbritannien und Nordirland („UK“) ist für Hessen ein wichtiger Wirtschaftspartner. Denn auch in 2017 zählte das UK zu den wichtigsten Exportmärkten (Export – 4. Stelle) und Importmärkten (Einfuhr – 10. Stelle) Hessens. Auch bestehen intensive Investitionsbeziehungen zwischen Hessen und dem Vereinigten Königreich (zweitwichtigstes Zielland für Auslandsinvestitionen hessischer Unternehmen und rund 350 Niederlassungen britischer Unternehmen in Hessen). Es ist deshalb damit zu rechnen, dass der Brexit Auswirkungen auf die hessische Wirtschaft haben wird. Während die Auswirkungen für die Finanzwirtschaft positiv einzuordnen sind, wird sich der Brexit auf die Realwirtschaft voraussichtlich negativ auswirken.

Dabei sind naturgemäß die Branchen und Unternehmen besonders vom Brexit betroffen, die enge Handelsbeziehungen zum UK aufweisen, sei es durch Export/Import oder auch durch Produktions- und Vertriebsstandorte im UK.

Das hessische Wirtschaftsministerium hat den Arbeitskreis Brexit-Realwirtschaft initiiert, um die konkreten Belange der hessischen Wirtschaft in Bezug auf die komplexen Brexit-Verhandlungen zielorientiert und aktiv in die Entscheidungsprozesse einzubringen.

Dieses Positionspapier nimmt die Anregungen des Arbeitskreises auf. Es bildet die Leitlinie für die weiteren Stellungnahmen des hessischen Wirtschaftsministeriums.

II. Branchenübergreifende Themen

1. Tarifäre und nicht-tarifäre Handelshemmnisse

Branchenübergreifend befürchten hessische Unternehmen erhebliche Mehrkosten und Zeitverzögerungen durch ggf. anfallende Zölle und anderweitige Handelshemmnisse nach dem Brexit. So gibt der Verband der chemischen Industrie an, dass jährliche Zollzahlungen von ca. 200 Mio. Euro anfallen würden, sollte die britische Regierung Chemie- und Pharmazölle auf Höhe der heutigen EU-Außenzölle einführen. Sollte es indes zu der Übergangsphase auf Basis des Verhandlungsergebnisses vom 19. März 2018 kommen, würde UK bis Ende 2020 in der Zollunion bleiben. Damit würde die Zollproblematik für Unternehmen aus den verbleibenden EU-Mitgliedstaaten erst einmal aufgeschoben. Dennoch muss eine langfristige Lösung, die Mehraufwand, Mehrkosten und Staus an den Zollstellen vermeidet, gefunden

werden. Die Wirtschaft weist außerdem darauf hin, dass komplexe und zeitaufwendige Zollverfahren - gerade bei Lieferketten und Just-in-time Lieferungen - zu erheblichen Problemen führen würden. Branchenübergreifend wird deshalb gefordert, die Beeinträchtigung der Wirtschaft in diesem Bereich möglichst gering zu halten und hier eine praktikable Lösung zu finden.

2. Arbeitnehmerfreizügigkeit

Die hessischen Unternehmen weisen darauf hin, dass die Mobilität von Mitarbeitern (aus der EU und aus Drittstaaten) an UK Standorten weiterhin gewährleistet werden soll. Teilweise erleben die Unternehmen bereits jetzt, dass Mitarbeiter aus Sorge vor einer fehlenden Arbeitserlaubnis nach dem Brexit kündigen. Die Unsicherheiten gefährden Produktions- und Vertriebsstandorte im UK, die zum Teil für die hessischen Unternehmen von großer Bedeutung sind. Diese Problematik würde durch die derzeit im Raum stehende Übergangsphase bis Ende 2020 zunächst abgefedert. Die hessischen Unternehmen benötigen aber eine Lösung, welche die Arbeitnehmerfreizügigkeit und damit Aufenthaltsrechte von Mitarbeitern an UK Standorten langfristig gewährleistet.

3. Verhinderung abweichender Regulierungsstandards

Allgemein wird vertreten, dass die durch den EU Integrationsprozess erreichte Vereinheitlichung von Rechtsstandards – auch im Verhältnis zum UK - nicht rückgängig gemacht werden soll. Die Entstehung von Doppelstrukturen durch abweichende Regulierungsstandards soll möglichst verhindert werden. Denn solche Doppelstrukturen führen zu einem erheblichen Mehraufwand in der Wirtschaft (in personeller sowie auch in zeitlicher Hinsicht) und verursachen damit Kosten und zeitliche Verzögerungen.

4. Gesellschaftsrechtliche Fragstellungen

Des Weiteren stellen sich gesellschaftsrechtliche Fragestellungen. Im Fokus steht hier die Frage nach rechtlicher Behandlung von nach britischem Recht gegründeten Gesellschaften, die ihr operatives Geschäft in Deutschland führen. Davon können insbesondere kleinere Unternehmen betroffen sein, die ihre Gesellschaft als sog. Limited nach britischem Recht gegründet haben. Ein harter Brexit könnte zur Folge haben, dass eine britische Limited in Deutschland nicht mehr als solche anerkannt wird. Die Folge könnte dann beispielsweise sein, dass sich die Gesellschafter dann einer unbeschränkten Haftung ausgesetzt sehen. Die Wirtschaft vertritt deshalb die Position, dass für solche Fälle Regelungen gefunden werden, die den Unternehmen die Möglichkeit geben, ggf. notwendigen Umwandlungen vorzunehmen und so Risiken zu minimieren.

III. Ausgewählte branchenspezifische Themen

1. Fahrzeugbau

Ein Viertel der industriellen Ausfuhren aus Hessen in das Vereinigte Königreich kommen vom Fahrzeugbau bzw. dem Fahrzeugteilebau. Der Fahrzeugbau hat damit den größten Anteil der hessischen Ausfuhren im Handel mit dem Vereinigten Königreich. Da alle produktorientierten Standards für die Fahrzeugindustrie auf EU-Regulierungen basieren, ist die Frage der Rahmenbedingungen für den Handel mit UK nach dem EU-Austritt von weitreichender Bedeutung für eine große Zahl der hessischen Industriearbeitsplätze. Um keine unerwünschten disruptiven Entwicklungen herbeizuführen, ist es deshalb wichtig, dass es nach einem Brexit zu einer gegenseitigen Anerkennung bestehender Typenzulassungen von Fahrzeugen kommt. Auch ein Auseinanderfallen von Emissions- und Sicherheitsstandards für Fahrzeuge hat ausschließlich Mehraufwand für die Hersteller zur Folge, ohne dass zusätzlicher Nutzen für die Verbraucher entsteht.

Ein weitgehender Gleichlauf von EU-Standards und späteren britischen Standards ist anzustreben. Bei der bestehenden CO₂-Flottenzielregulierung der EU28 ist klarzustellen, ob bzw. wie das Vereinigte Königreich in die Flottenzielerreichung für das Jahr 2021 einzurechnen ist. Dies hat erheblichen Einfluss auf die Parameter der strafbewährten EU-Flottenziele.

Sowohl Fahrzeugteile als auch fertige Fahrzeuge werden im Rahmen eng verzahnter Wertschöpfungsketten von und nach UK zum Verkauf bzw. zur Weitermontage hin und her transportiert. Eine Abkoppelung des Vereinigten Königreichs vom EU-Binnenmarkt bedeutet das Ende des Warenaustauschs im Rahmen eines zoll- und barrierefreien Handels innerhalb der Regeln des EU-Binnenmarkts. Die Automobilindustrie ist deshalb von den Unsicherheiten künftiger Handels-, Zoll- und auch möglichen „Country of Origin“ Regeln besonders betroffen.

Die Automobilindustrie arbeitet mit mehrjährigen Planungshorizonten. Die mit dem Brexit verknüpfte Unsicherheit über künftige Rahmenbedingungen sowohl beim Fertigungsprozess, bei Handelsfragen, aber auch bei den Produktstandards sind ein hohes Investitionshindernis für beide Märkte (EU und UK) bzw. gefährden bestehende Investitionen erheblich. Die angestrebte Übergangsperiode bis 2020 ist deshalb ein unverzichtbares Instrument der Rechtssicherheit. Die dadurch gewonnene Zeit muss für langfristig tragfähige Vereinbarungen zwischen der EU und UK genutzt werden.

2. Luftverkehr

Die Luftverkehrsbranche hat für Hessen eine herausragende Bedeutung. Sie gewährleistet Konnektivität und ist auch ein entscheidender Standortfaktor für ausländische Direktinvestitionen. Diese Branche ist in besonderem Maße auf langfristige Planungssicherheit angewiesen. Es besteht außerdem die Besonderheit, dass bei einem „No-Deal Szenario“ die WTO Regelungen keine Anwendung finden („No safety net“). Unklar ist, welche Regelungen in einem solchen Fall Anwendung finden würden. Unter Umständen wären dies die bilateralen

Luftverkehrsabkommen, welche zu einem Großteil nicht mehr zeitgemäß sind (im Falle Deutschland-UK wäre dies ein Abkommen aus den 1950er Jahren). Die Branche präferiert deshalb eine möglichst lange Beibehaltung des Status Quo (mit allen Rechten und Pflichten).

Bei einem neu auszuhandelnden Luftverkehrsabkommen zwischen der EU und der UK drehen sich die Kernfragen um die Themen „Gewährleistung von Luftverkehrsfreiheiten“, „Ownership and Control nach Verordnung (EG) Nr. 1008/2008“ sowie Mitgliedschaft in der EASA (Europäische Agentur für Flugsicherheit). Die genauen Modalitäten eines solchen Abkommens (z.B. die Frage, welche Luftverkehrsfreiheiten im Einzelnen gewährt werden sollen) bedürfen noch der Konkretisierung. Hier konnte die Branche noch kein einheitliches Bild entwickeln.

Eine längere Übergangsphase - d.h. über den bislang anvisierten Zeitraum bis Ende 2020 hinaus - ist aber im Interesse aller Beteiligten. Denn die Branchenvertreter betonen allesamt, dass die Gewährleistung einer längerfristigen Planungssicherheit im kommerziellen Luftverkehr eine herausragende Bedeutung hat und die komplexen Fragestellungen kaum in der bisher vorgesehenen Übergangsphase bis Ende 2020 gelöst werden können.

3. Chemisch-pharmazeutische Industrie

Die chemisch-pharmazeutische Industrie weist insbesondere darauf hin, dass die Beibehaltung eines möglichst einfachen Marktzugangs zum UK von zentraler Bedeutung ist. Thematisch geht es dabei vorrangig um die gegenseitige Anerkennung von Standards bzw. die Beibehaltung gleicher Standards in den Bereichen Produkt- und Chemikaliensicherheit, Arbeitssicherheit und Umweltschutz. Eine möglichst weitgehende Integration in den europäischen Binnenmarkt soll auch nach dem Brexit beibehalten werden. Dabei wird von der Branche - ähnlich wie von der Luftverkehrsbranche - eine möglichst lange Übergangsphase befürwortet, um der Vielzahl an komplexen regulatorischen Fragestellungen in adäquater Weise gerecht werden zu können. Im Ergebnis sollen regulatorische Zusammenarbeit und regulatorischer Gleichlauf beibehalten werden. Auch wird die Teilnahme des UK an einheitlichem Patentgerichtssystem befürwortet. Die Zusammenarbeit in der Forschung soll weiter fortgeführt werden und der Zugang von Spezialisten in das UK bzw. die EU weiter gewährleistet werden.

Vertreter der Branche betonen die Wichtigkeit eines gut strukturierten Handelsabkommens – die gegenseitige Anerkennung von Zulassungen sei entscheidend.

Bei einem unregulierten Brexit sind Zollzahlungen (schätzungsweise 200 Mio. € bundesweit) sowie Zollkontrollen und -formalitäten zu erwarten, die mit erheblichen Kosten und damit verbundenen zeitlichen Verzögerungen bei den Lieferungen einhergehen. Sollte die britische Regierung etwa Chemie- und Pharmazölle auf Höhe der heutigen EU-Außenzölle einführen, würden deutsche Exporte mit einem durchschnittlichen Zollsatz von 4,5% zusätzlich belastet. Bei bestimmten Produkten, z.B. einzelnen Nahrungsergänzungsmitteln, würden aufgrund ihrer Einreihung als Agrar-Produkte (Kapitel 01 – 24 HS) sogar Zollsätze von mindestens 9% erhoben werden. Mit dem Austritt kommen außerdem komplexe und zeitaufwändige Ein- und Ausfuhrbeschränkungen auf Unternehmen zu. Noch ungeklärt bleibt, wie sich der Brexit auf die Ursprungsregeln der EU auswirkt, denn britische Zulieferer könnten zu einer Belastung für die exportorientierte hessische Chemie- und Pharmaindustrie werden, wenn diese aufgrund der Verwendung von britischen Waren in ihrer Produktion ggf. den präferenziellen

Warenursprung verlieren und die Zollvorteile der EU-Freihandelsabkommen nicht mehr in Anspruch nehmen können. Die noch größeren Belastungen sind allerdings zu erwarten, wenn künftig die Regulierung zwischen der EU-27 und dem Vereinigten Königreich divergierende Pfade einschlägt – z.B. bei der europäischen Chemikalienverordnung REACH, der Zulassung von Bioziden, Pflanzenschutzmitteln oder Wirkstoffen. Bisher bei REACH registrierte Stoffe verlieren bei einem unregulierten bzw. harten Brexit ihre Gültigkeit für den europäischen Markt. Hessische Unternehmen müssten entweder zu einem EU-27 Lieferanten wechseln oder den Stoff selbst als Importeur registrieren (neue, kostenpflichtige Registrierung). Gleichwohl könnte auch der UK-Hersteller seine Registrierung auf einen Alleinvertreter in der EU-27 übertragen. Auch Arzneimittelzulassungen müssten für den UK-Markt neu beantragt werden, sofern sie im Vorfeld zentral für die EU und nicht bereits direkt im UK beantragt wurden.

4. Maschinen- und Anlagenbau

Auch für den Maschinen- und Anlagenbau ist die Verhinderung der Entstehung von tarifären und nicht tarifären Handelshemmnissen aufgrund der wichtigen Handelsbeziehungen zum UK zentral.

Auf EU Ebene ist der Maschinen- und Anlagenbau stark reguliert. Die Branche vertritt daher die Position, dass die einheitlichen Regulierungsstandards so weit wie möglich erhalten bleiben sollen (CE-Kennzeichnungen, Ecodesign, Energy Efficiency Labels) sowie einheitliche Verfahren bei der Produktzulassung zu ermöglichen. Eine Auseinanderentwicklung des technischen Regelwerks soll verhindert werden. Auch für diese Branche ist es von besonderer Relevanz, die Freizügigkeit von Mitarbeitern zu erhalten (freier Zugang für Monteure der Maschinenbauunternehmen in eigene Arbeitsniederlassungen). Auch sollen länderübergreifende Wertschöpfungsketten sowie ungehinderter Kapitalfluss möglichst erhalten werden.

IV. Fazit

Die Offenheit der Märkte spielt für Hessen als wirtschaftsoffenes und exportorientiertes Bundesland eine wichtige Rolle. Die hessische Wirtschaft schätzt die Errungenschaften des europäischen Binnenmarkts und profitiert hiervon erheblich. Aus Sicht der Wirtschaft ist daher maßgeblich, die Offenheit der Märkte zu wahren.

Im Ergebnis sollten daher aus wirtschaftspolitischer Sicht Faktoren wie Handelshemmnisse (tarifärer und nicht-tarifärer Art), abweichende Regulierungsstandards sowie die kostenintensive und eine eingeschränkte Freizügigkeit von Personen möglichst verhindert werden. Längere Übergangsfristen sollten angestrebt werden, um den komplexen Fragestellungen des Brexit gerecht werden zu können. Der Gesamtfokus sollte darauf liegen, die bestehenden guten wirtschaftlichen Beziehungen zwischen Hessen und dem UK zu erhalten.