

# Brexit, Tag eins: Was morgen an der britischen Grenze passieren wird

Endlich, endlich: Brexit! Nach Jahren Chaos, Streit und zig Verschiebungen kommt nun die versprochene Freiheit. Oder?

Von Ian Dunt (Text), Bernhard Schmid (Übersetzung) und AHAOK (Illustration), 31.12.2020

Mit der Unabhängigkeit ist es so eine Sache. Mit 18 Jahren dürfen Sie endlich selber Auto fahren – müssen aber auch selber Steuern bezahlen. Sie feiern Ihre Volljährigkeit mit dem aufregendsten Geburtstagsfest Ihres Lebens. Und die Armee gratuliert mit dem Aushebungsbefehl.

Kurz: Sie sind jetzt souverän. Und dürfen ab jetzt ganz souverän allerlei Formulare ausfüllen.

Womit wir beim Brexit wären.

Morgen geht ein Traum in Erfüllung, den die Euroskeptiker auf der britischen Insel seit einem halben Jahrhundert träumen: ein harter Schnitt mit der Union. Eine Rückkehr zum stolzen und eigenständigen Grossbritannien. Mit Grenzen, eigenen Regeln und Fischereikontingenten.

Hoheit, Freiheit, Unabhängigkeit.

Und es beginnt ein logistischer, juristischer und etatistischer Albtraum.

Ian Dunt ist Chefredaktor von «politics.co.uk», bekannt für passioniertes Fluchen und sein Flair für die Details von länderüberschreitendem Güterverkehr. Er hat aufgeschrieben, was morgen an der britisch-französischen Grenze passieren wird, genauer gesagt: zwischen Dover und Calais. Erzählt ist es als Unterhaltung zwischen Dunt und einer fiktiven ZuhörerIn. Und es lässt erahnen, was für ein gigantisches Bürokratiemonster da gerade geboren wird.

Wir haben den Text übersetzt – und belassen alle Namen und Abkürzungen im Original.

### **Grundgütiger, nicht schon wieder Brexit!**

Doch, doch, Brexit werden wir nicht mehr los; Brexit ist für die Ewigkeit. Wenn Sie in fernen Jahrzehnten, die Fernbedienung Ihres 3-D-Holo-Viewers in der rechten Hand, Nachrichten gucken, wird es immer noch vor allem um Brexit gehen.

### **Na, wenigstens hatten wir dank Corona eine Zeit lang Ruhe vor dem Theater.**

Allerdings, man kann über Pandemien sagen, was man will, aber wenigstens ersparen sie uns Handelsgespräche auf den Titelseiten. Aber jetzt geht das alles wieder los. Zum Jahresende sind wir raus aus der EU. Und trotz des Deals: an den Grenzen sieht dann alles ganz anders aus.

### **Ach ja? Wieso denn das?**

Ganz einfach: Jahrzehntlang haben wir mit Europa in Zollunion und Binnenmarkt reibungslos Geschäfte gemacht. Die Zollunion hatte die Zölle abgeschafft, die ja nichts anderes sind als Steuern auf eingeführte Waren. Der Binnenmarkt hatte darüber hinaus für die Anpassung von Vorschriften, das heisst für die Produktion von Gütern nach gleichen Standards, gesorgt. Ist man da erst mal wieder draussen, muss man an der Grenze checken und sicherstellen, dass diese Standards eingehalten werden und alle die richtigen Steuern zahlen.

### **Und das, meinen Sie, steht uns jetzt bevor?**

Genau. Und eine kleine Warnung, bevor wir das vertiefen: Das wird eine Horrorshow! Das Mass an damit verbundenen Umständen übersteigt jede Vorstellungskraft. Das ist grade so, als hätte sich da jemand ein extrastarkes Destillat für das Konzept der Bürokratie einfallen lassen und es Ihnen direkt in den Kreislauf gespritzt. Aber das Schlimmste daran sind die Akronyme; alles und jedes hat ein Akronym. Und das müssen Sie sich erst mal auf der Zunge zergehen lassen, um zu verstehen, was uns da ab Januar blüht.

### **Kann mir doch egal sein! Überhaupt, mir reicht's. Machen wir hier Schluss.**

Geht nicht, dazu ist es zu spät. Sie sitzen in der Falle – zusammen mit mir und den Akronymen. Also, das Hauptproblem ist Folgendes, alles andere ergibt sich daraus. Unser Zollsystem fertigt derzeit um die 55 Millionen Erklärungen ab; 2021 werden daraus um die 270 Millionen. Da heisst es kräftig zulegen, was die Kapazitäten angeht.

### **(mit sarkastischem Unterton) Was für ein Glück, dass diese Regierung eine so glänzende Bilanz bei der schnellen Umsetzung komplexer IT-Projekte hat!**

Genau. Auch wenn man fairnesshalber sagen muss, dass sie sich – wenn auch erst spät – eine Menge Mühe gegeben hat. Über 35 staatliche und an-

dere Stellen sind damit beschäftigt, nicht nur *HM Revenue & Customs*, sondern unter anderem auch das *Department for Environment, Food & Rural Affairs*, das *Home Office*, das *Department for Transport*, die *Border and Protocol Delivery Group* und die *Transition Task Force* – anders gesagt HMRC, Defra, HO, DfT, BPDG und TTF.

### **Ach, du liebe Güte, all die Akronyme!**

Okay, hier und da handelt es sich streng genommen um eine Abkürzung, aber wir wollen nicht pingelig sein. Wir haben ja kaum erst an der Oberfläche gekratzt. Es gibt drei Schlüsselbereiche, in denen der Staat für Kapazitäten sorgen muss: die IT-Strukturen zur Bearbeitung all der Zollerklärungen, die physischen Infrastrukturen an den Häfen und drum herum, ganz zu schweigen von all den Leuten, die im öffentlichen wie im privaten Sektor zum Betrieb eines Zollsystems nötig sind.

### **Da haben wir ganz schön zu tun.**

Allerdings. Aber die Regierung hat da in einer entscheidenden Hinsicht für Erleichterung gesorgt – indem sie unser eigenes System für Einfuhrerklärungen bis nächsten Juli auf Eis gelegt hat.

### **Und was bedeutet das?**

Es bedeutet, dass wir Briten unsere Importe aus Europa praktisch erst mal einfach durchwinken werden. Technisch gesehen sind zwar durchaus noch Formalitäten zu erledigen, aber die hat man für sechs Monate aufgeschoben. So kommen vorerst weiter Güter ins Land, und man kann sich auf die Regelung des Exports konzentrieren.

### **Hört sich nicht so an, als hätten wir damit wieder das Ruder in der Hand?**

Na ja, die Leute müssen schliesslich das ganze System ändern, und das von Grund auf und in atemberaubendem Tempo. Wir sprechen hier also von einem nötigen Opfer.

### **Hätte man nicht die Übergangsphase verlängern können, um sich auf all das vorzubereiten?**

Doch, aber das wollte man nicht. Wofür man jetzt bezahlt. Zudem hat Covid die Vorbereitungen massiv verzögert, die Aufmerksamkeit von Wirtschaft und Staat beansprucht. Die Verhandlungen mit den Unternehmern lagen, wie auch die Entscheidungen der zuständigen Minister, den ganzen Sommer über auf Eis.

### **Was sind denn die grössten Risikofaktoren?**

Die IT-Systeme. Wir haben zehn kritische Systeme, ohne die an der Grenze zur EU rein gar nichts geht. Dann wären da noch die europäischen Systeme, die unsere Exportwirtschaft für den Zugang zum Kontinent braucht. Wir werden die jetzt aber hier nicht alle im Detail durchgehen, wir werden das jetzt massiv vereinfachen.

### **Gott sei Dank.**

Keine Bange, Ihnen wird auch so gleich der Kopf explodieren. Obwohl wir den Export von Grossbritannien nach Nordirland erst mal aussen vor lassen. Der ist nämlich ein Höllenkreis für sich. Wir konzentrieren uns erst mal auf die Route von Dover nach Calais. Es gibt noch eine Menge anderer Exportrouten von England nach Frankreich, aber das ist die entscheidende. Sie bedient die sogenannten «begleiteten Güter», das sind die, bei denen ein Brummifahrer die Waren auf die Fähre und dann auf der anderen Seite des Kanals an ihren Bestimmungsort auf dem Kontinent fährt. Man bezeichnet das bei Schiffen als Roll-on-roll-off- oder RoRo-Verkehr.

### **Oh, ein Akronym. Prost!**

Wenn Sie jetzt jedes Mal einen heben, sind Sie zum Ende dieses Beitrags sturzbesoffen und haben keine Ahnung mehr, wovon hier die Rede war.

### **Hab ich jetzt schon nicht.**

Von mir aus, runter damit! Das Problem mit den IT-Systemen beim Zoll ist, dass da alle das Richtige eintippen müssen, und das an der richtigen Stelle und zur richtigen Zeit. Tun sie das nicht, kommt es zum Kollaps. Und das gilt nicht nur für Grossbritannien und Frankreich. Es gilt für Exporteure und Importeure, für Hafenbehörden, Spediteure etc. Beim Zoll heisst es: alles oder nichts. Stimmt irgendwo was nicht, geht gar nichts. Lastwagen transportieren nicht selten unterschiedlichste Sendungen verschiedenster Exporteure. Die haben durchaus mal hundert einzelne Sendungen an Bord – Sammelgut nennt sich das. Wenn da also nur ein Zollformular falsch ausgefüllt ist, steht der ganze Laster still. Und wenn der eine Laster zu warten hat, dann warten auch alle hinter ihm. Das Potenzial für einen Kollaps ist entsprechend gross.

### **Mir ist jetzt schon angst und bange. Hört sich nach einem himmelhohen Jenga-Turm aus Messern an.**

Ausserdem muss man dafür sorgen, dass jede Fremdsoftware, die zum Einsatz kommt, zum Beispiel in Häfen, sich mit den Systemen der einschlägigen Behörden verträgt. Und wir setzen hier mal voraus, dass deren Systeme auch wirklich funktionieren und von Leuten mit der nötigen Ausbildung und Erfahrung bedient werden. Wenn nämlich ein System abschrammt, dann nimmt das auch alle anderen mit. Das passiert jetzt schon oft genug. Und es geht hier weniger um einen Irrtum als um seine Konsequenzen, um das, was er sonst noch auslöst.

### **Wie stabil sind denn diese neuen IT-Systeme im Augenblick?**

Sie sind nicht wirklich stabil. Einige wurden auf unbestimmte Zeit auf Eis gelegt, andere für einen bestimmten Zeitraum, nochmals andere sind im Betastadium, wieder andere sind schon online. Aber selbst wenn sie fertig sind, muss man all den Leuten, die damit umgehen, auch tatsächlich Zeit zum Einarbeiten geben, damit in der Übergangsperiode so wenig Fehler wie möglich passieren. Alle vier Branchenorgane, darunter der Güterkraftverkehrsverband *Road Haulage Association* (RHA) und der Spediteursverband *British International Freight Association* (Bifa), haben ernsthafte Bedenken angemeldet, was unsere Einsatzbereitschaft angeht. Keiner von denen glaubt, dass unsere Grenze bis zum Januar steht.

### **Zwei weitere Akronyme, wenn ich richtig gezählt habe.**

Schön, dass Sie sich aufs Wesentliche konzentrieren. Das Problem bei alledem ist Folgendes: Wenn die Behörden nicht in den Startlöchern stehen, dann wirkt sich das auch auf die Händler aus. Wenn vom Staat keine klare Ansage kommt, was nun passiert und wie, dann wissen die nicht, was sie machen sollen. Und die Regierung hat da nicht gerade die beste Bilanz. Sie hat die Geschäftsleute die letzten Jahre über mehrmals mit einer No-Deal-Parole ins Rennen geschickt, um sie dann wieder zurückzupfeifen. Irgendwann hörten viele erst gar nicht mehr drauf. Die Verlautbarungen der Regierung konzentrieren sich auf die «Möglichkeiten», die der Brexit mit sich bringt – kein Wort von der Dringlichkeit, mit der so zeitraubende wie kostspielige Änderungen zu bewerkstelligen sind. Noch im Oktober hatten gerade mal 45 Prozent der grossen Händler, die ausschliesslich mit der EU Geschäfte machen, in erste Vorbereitungen investiert.

### **Du liebe Güte!**

Es gibt das eine oder andere, was etwas optimistischer stimmt. So bekommt die Regierung langsam, aber sicher ihre Informationspolitik auf die Reihe.

Eine erneute Kampagne im Oktober war schon weit besser, erinnerte sie die Geschäftsleute doch immerhin an die tickende Uhr. Und dann sollte man einen wichtigen Faktor bei alledem nicht vergessen: Es handelt sich nicht um ein langfristiges Problem. Davon hat der Brexit genügend, und eines ist ernster als das andere, aber das hier gehört nicht dazu. Wir sprechen hier von einem kurzen, heftigen und peinlichen Schock. Der Markt wird sich irgendwann darauf einstellen. Die Leute werden sehen, was im Januar passiert, und dann den einen oder anderen Weg finden, um ihre Waren auf den Markt zu bringen. Der Ansicht einiger nach wird das nicht lange dauern – einen Monat vielleicht, nicht länger. Andere meinen, dazu brauche es mindestens das erste Quartal 2021, wenn nicht länger. Wir haben es hier mit der dramatischsten, aber letztlich auch der oberflächlichsten Folge des Brexit zu tun.

**Ich fürchte, so langsam bin ich echt angetrunken.**

Prima, das ist ja vielleicht der richtige Zeitpunkt, um über die IT-Systeme selbst zu reden.

**Nicht doch, hören Sie auf!**

Was denn?

**Ich will das nicht hören. Ich will einfach raus.**

Zu spät. Das hier ist mein Selbstgespräch, meine imaginäre Welt. Und in meiner imaginären Welt möchte ich jetzt die Zollprozeduren erklären. Also, passen Sie auf: Eigentlich gibt es nur vier Formulare, die Sie sich merken müssen. Erstens die Einfuhr- beziehungsweise Ausfuhrerklärung. Zweitens die *Safety & Security Declaration* (SSD). Drittens die Bescheinigung über sanitäre und phytosanitäre respektive SPS-Massnahmen. Und viertens das System, das alle diese Datensätze zusammenfasst und mit dem Lastwagen koppelt, der die betreffenden Güter konkret transportiert.

**Worum geht es denn in dieser Einfuhr- beziehungsweise Ausfuhrklärung?**

Im Grunde darum, um welche Ware es sich handelt, ihren Wert und wie viel Zoll man darauf zu zahlen hat. Ist letztlich eine Steuersache, aber furchtbar kompliziert, aufwendig und voll technischer Details. Aber sie bringt Ihre Auslandstransaktion auf den Punkt. Sie ist einzureichen, bevor die Ware die französische Grenze erreicht.

**Und wo reicht man so was ein?**

Bei CHIEF, dem *Customs Handling of Import and Export Freight*.

**Prost!**

Ist ein uraltes System. Das Vereinigte Königreich wollte es schon lange abschalten, lange bevor Boris Johnson mit Brexit zu flirten begann, und wollte den ganzen Geschäftsverkehr auf die neue CDS-Plattform umstellen.

**Prost!**

CDS steht für *Customs Declarations Service* und sollte CHIEF schon im Januar 2019 ersetzen, um dann im März 2021 endgültig abgeschaltet zu werden. Aber es kam immer wieder zu Verzögerungen. Also benutzt man CHIEF für den Handelsverkehr mit der EU und CDS für alle Geschäfte zwischen Grossbritannien und Nordirland, weil die Plattform Platz für zwei Zollltarife hat. CDS soll schliesslich allmählich hochgefahren werden, bis es sämtliche Erklärungen bewältigen kann.

**Nur ein einziges Akronym?**

Na ja, der Handelsverkehr zwischen Grossbritannien und Europa nennt sich GB-EU und der Handel zwischen Grossbritannien und Nordirland GB-NI. Aber lassen wir das mal aussen vor. Die Regierung behauptet, dass

CHIEF im Augenblick jährlich 400 Millionen Erklärungen erledigen kann – weit mehr als die erwarteten 265 Millionen. HMRC, ihrer Majestät königliche Zollbehörde, hat Fujitsu 85 Millionen Pfund für technischen Support hingeblickert. Andere sind da weniger überzeugt. Man ist sich nicht sicher, dass das System der Belastung standhalten wird. Man befürchtet, dass es einfach am Support fehlt, wenn etwas danebengeht.

**Sehr beruhigend.**

Nicht wahr? Vergessen Sie nicht, dass das auch der Importeur auf dem Kontinent beim EU-Zollsystem erledigen muss – zur richtigen Zeit, am rechten Ort.

**Okay, was genau macht denn nun SSD?**

Nun, das ist ein Dokument, in dem steht, um welche Ware es sich handelt, damit sie sich auf potenzielle Risiken einschätzen lässt. Auch das ist eine lange, komplexe Geschichte, die eine Menge Daten erfordert. Wie im Fall der Ein- oder Ausfuhrerklärung ist das zu erledigen, bevor die Ware Calais erreicht. Die Erklärung wird bei uns über ein neues System online eingereicht: S&S GB.

**Prost!**

Sie muss auch beim *Import Control System* des jeweiligen EU-Staats eingereicht werden, dem ICS.

**Prost! Okay, und was ist mit Sanitäreanlagen?**

Sie meinen SPS, mit den sanitären und phytosanitären Massnahmen?

**Prost!**

Die sind nötig, um Menschen, Tiere und Pflanzen vor Krankheiten zu schützen. Sie umfassen Produkte tierischen Ursprungs wie Käse oder Fleisch oder Fisch oder Exporte von Lebewesen, Pflanzen und pflanzlichen Produkten, sogar die Holzkisten, in denen man anderen Kram verschickt. Eine mühsame Angelegenheit, aber angesichts der Pandemie, die wir gerade durchmachen, würde ich sagen, wird jeder verstehen, wie wichtig das ist.

**Okay, seh ich ein. Bin ich voll dafür.**

Diese Art von Gütern darf in Europa nur über bestimmte *Border Control Posts*, also Grenzkontrollstellen eingeführt werden – kurz BCP.

**Prost!**

Dort durchlaufen sie dann einige, alle oder eine Auswahl von Checks. Auf jeden Fall wird die offizielle Einfuhrzertifizierung gecheckt, die für jedes Gut mitzuführen ist. Es kommt zu Sichtkontrollen, die bestätigen sollen, dass die Sendung auch tatsächlich den Dokumenten entspricht. Und dann erfolgt noch eine Warenkontrolle, um festzustellen, ob die Güter auch vorschriftsmässig sind. Da wird zum Beispiel die Temperatur geprüft, oder man gibt sie ins Labor. Erinnern Sie sich noch an die Chlorhühnchen?

**Klar.**

Gut, hier wird so was kontrolliert, und wenn was mit Chlor gewaschen wurde, darf es erst gar nicht rein nach Europa. Aber das eigentliche Problem für uns Briten wird womöglich die Genusstauglichkeitsbescheinigung, das *Export Health Certificate* oder EHC.

**Du lieber Himmel. Prost!**

Das sind die Dokumente, die bestätigen, dass die Produkte auch den tatsächlichen gesundheitlichen Anforderungen der EU entsprechen. In denen könnte zum Beispiel stehen, dass ein Tier geimpft wurde. Einige Produk-

te, wie zum Beispiel Lammfleisch, brauchen nur ein EHC. Andere dagegen, nehmen wir nur mal Hühnerpizza, brauchen mehrere.

### **Huhn gehört nicht auf Pizza.**

Falsch! Ist ein völlig korrekter Pizzabelag. Und um Ihnen zu zeigen, wie falsch Sie liegen, nehme ich Hühnerpizza beispielhaft für alle Handelswaren. Wie auch immer, was die SPS anbelangt, fällt eine Hühnerpizza unter die zusammengesetzten Produkte. Da braucht jede Zutat eine separate Genusstauglichkeitsbescheinigung. Und die hat alle ein OV – ein *Official Veterinarian* oder amtlicher Tierarzt – zu überprüfen.

### **Jetzt willst du mich aber verarschen, oder?**

Seit wann duzen wir uns? Nein, im Ernst, ein OV, so heisst der wirklich. Dieser ganze Bereich ist wirklich schlimm mit Akronymen durchsetzt. Aber wie auch immer, der OV geht die Details durch, beanstandet sie oder nicht und nickt sie dann ab. Es geht ihm dabei allerdings jemand zur Hand, der den ganzen Papierkram zusammenstellt. Das ist der *Certification Support Officer* oder ...

### **Ich fass es nicht.**

... CSO. Das sind behördlich bestellte private Tierärzte, meist mit einer landwirtschaftlichen Praxis. Ist aber ein eher kleiner Teil ihrer Aufgaben – vielleicht 20 Prozent oder so. Aber ohne diese Tierärzte kannst du auch nichts exportieren. Was natürlich eine Katastrophe wäre, nicht nur für die Landwirtschaft, sondern auch für den Nahrungsmittelsektor sowie das Hotel- und Gaststättengewerbe (HoGa). Und hier haben wir ein Problem – bei der Mobilisierung und Zulassung von OV. Da gibt es nämlich Engpässe. Es fehlt an Veterinären, Grossbritannien ist hinsichtlich der neuen Aufgaben in hohem Masse auf Leute vom Kontinent angewiesen, aber das Ende von Aufenthalts- und Niederlassungsfreiheit macht das alles viel schwieriger und vor allem teurer – von der Pandemie ganz zu schweigen.

### **Was ist denn da bislang von offizieller Seite passiert?**

Man hat 300'000 Pfund in die kostenlose Ausbildung für den Job gepumpt. Eine Menge Veterinäre haben das Angebot angenommen. Die Zahl der qualifizierten Leute ist von 600 im Februar 2019 auf bis heute 1200 gestiegen. Bleibt aber immer noch eine Kapazitätslücke von 200.

### **Klingt halb so schlimm.**

Okay, aber wenn man an den Zahlen zu kratzen beginnt, dann bleibt bald nichts mehr übrig. Die 200, die noch fehlen, beziehen sich auf das Vollzeit-äquivalent, will sagen *full time equivalent* oder FTE. Und wenn der Job nur 20 Prozent des Arbeitsaufkommens von Veterinären ausmacht, dann fehlen in Wirklichkeit eben noch 1000, die für die zusätzliche Qualifikation ausgebildet werden wollen.

### **Ach, Mist.**

Allerdings. Verbände aus dem Sektor machen sich diesbezüglich ernsthaft Sorgen. Und was den Zoll anbelangt, so erfordert der glatte Ablauf an der Grenze, dass auch der Importeur auf EU-Seite all das erledigt, was er erledigen soll. Dazu braucht es einen Eintrag im Datenbanksystem zur Verwaltung von Tierverbringungen und zur Verhinderung der Ausbreitung von Tierseuchen, dem *Trade Control and Expert System* – kurz TRACES.NT.

### **Prost! Okay, und worum gehts beim vierten IT-Problem?**

Um den Transport selbst. Hierzu gehört, alle die anderen Dokumente in einem zusammenzufassen, das beim Fahrzeug verbleiben muss. In Grossbritannien erledigen wir das künftig über den sogenannten *Goods Vehicle Movement Service* oder GVMS.

### **Prost!**

Das ist ein EDV-System, das alle nötigen Ausfuhrerklärungen in einer einzigen *Goods Movement Reference* zusammenfasst – kurz GMR.

### **Prost! Verflucht, die übertreiben aber wirklich.**

Die GMR soll dann als Nummer beziehungsweise Strichcode ausgegeben werden, der all die Informationen enthält, über die wir bisher gesprochen haben. Der GVMS wird im Januar für bestimmte Transporte, vor allem im Handel mit Nordirland, aber erst im Juli für alle Importe zuständig sein. Das System befindet sich im Augenblick noch in der Testphase, und von Leuten, die damit zu tun haben, ist nicht eben Gutes zu hören. Gott sei Dank benutzen Exporteure nach Europa ab dem 1. Januar das französische System SI Brexit. Das war schon vor einem Jahr einsatzbereit und wurde mehrmals auf Herz und Nieren getestet.

### **Und da gelten die Franzosen bei uns in Grossbritannien als ein faules, romantisches Pack?**

Ja, eine Nation, könnte man fast meinen, der was an kleinen Unternehmen liegt.

### **Wo wir schon davon reden, wie kommen denn die britischen Unternehmen mit all dem zusätzlichen Papierkram zurecht?**

Die meisten werden damit wohl klarkommen. Die grossen Konzerne sind da ohnehin meilenweit voraus und haben in vielen Fällen eine europäische Ablegerin eingerichtet, sodass sie direkt von ihrer britischen Mutter an die Tochter in der EU verkaufen können. Die zusätzlichen Zollkosten schlagen sie dann eben auf den Preis auf. Auch kleinere Firmen, die seit langem schon Geschäfte mit dem Rest der Welt machen, sind da im Vorteil. Die sind derlei Aufwand gewohnt. Die grösste Risikogruppe sind die kleinen bis mittleren Unternehmen, die bislang ausschliesslich in die EU verkauft haben.

### **Kleine bis mittlere Untern... bitte nicht!**

O doch. Die KMU. Die übrigens den grössten Teil aller britischen Unternehmen ausmachen. Wenn man monatlich nur zwei, drei Sendungen seines Produkts in die EU verschickt, dann kosten die Vorbereitungen womöglich mehr, als das Ganze bringt. Sie werden wahrscheinlich einfach den Schwund ihres Geschäfts akzeptieren. Also ehrlich, wenn man die Anleitungen für all diese Systeme liest, möchte man meinen, dass die von Aliens geschrieben sind – ein Wust von Akronymen und komplexen Systemen. Viele kleine Firmen, die ohnehin schon von Covid gebeutelt sind, schlagen vor Verzweiflung einfach die Hände über dem Kopf zusammen.

### **Es sind immer die Kleinen, die's am härtesten trifft.**

Ja, obwohl das paradoxerweise einer der wenigen Gründe für Optimismus ist. Oder wenn schon nicht für Optimismus, so doch vielleicht für etwas Hoffnung darauf, dass es denn doch nicht so schlimm kommt. Wo im Augenblick so viele Leute für Januar das grosse Chaos befürchten, sehen sie ja womöglich davon ab, überhaupt was verschicken zu wollen. Das heisst, die Güter landen erst gar nicht auf einem Laster, sondern in einem Lagerhaus.

### **Im Ernst? Das ist deine ... Pardon, Ihre gute Nachricht? Verlagern Sie damit nicht einfach das Problem von den Häfen auf andere Teile der Lieferkette?**

Ja, genau. Aber egal, wie du's drehst, es kommt hier nichts Gutes dabei raus.

### **Wenn es nicht dazu kommt, kollabiert das System?**

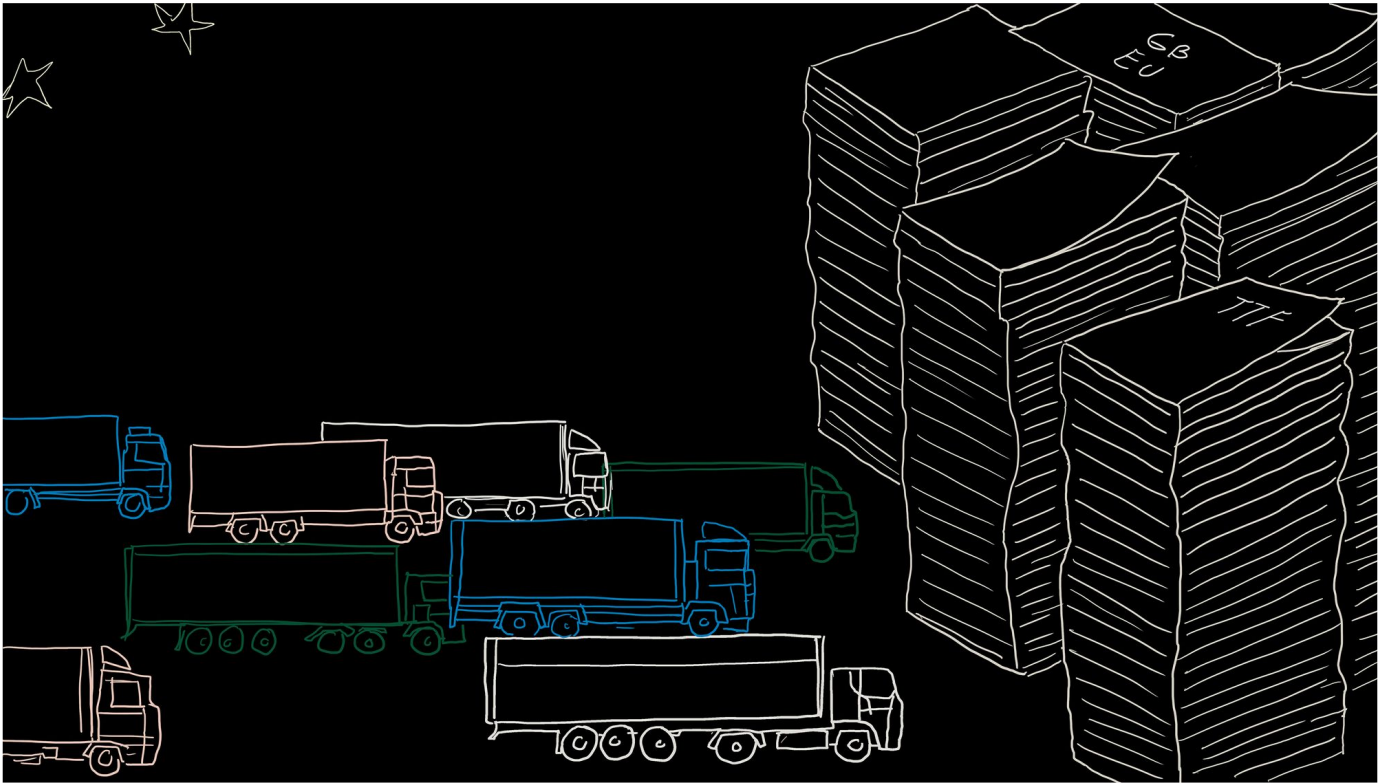
Genau. Die Lkw fahren nach Dover und stehen dann dort rum, weil ihnen die richtigen Papiere fehlen. Dann stauen sich natürlich auch die Lkw hin-



ter ihnen, und die Schlange breitet sich aus auf ganz Kent. Das begründete, Pardon, *Reasonable Worst Case Scenario* der Regierung oder RWCS ...

### **Prost!**

... schätzt, dass zwischen 40 Prozent und 70 Prozent aller Lastwagen für die Grenzkontrollen nicht gerüstet sind, was zu Schlangen mit bis zu 7000 Lastern führen könnte.



**Aber das wären dann doch nur die, die rauswollen, oder? Was wir importieren, wird davon doch nicht tangiert, wo wir doch keine Kontrollen einführen.**

Mehr oder weniger. Sicher dürfte sein, dass die meisten Importe bei uns freie Fahrt haben. Die beiden Spuren lassen sich schliesslich trennen. Nur sitzen die meisten Spediteure in Rumänien, Litauen, Ungarn und Polen. Die bezahlen noch ihre Laster ab, die dürfen also nicht rumstehen, wenn sie kein Geld verlieren wollen. Sie können es sich nicht leisten, an der Grenze Schlange zu stehen. Es besteht also eine gute Chance, dass die sich den Stau bei uns ansehen und sich denken: «Also das tun wir uns nicht an.» Was bedeuten würde, dass Grossbritannien seine liebe Mühe haben würde, seine Importe ins Land zu bekommen, darunter möglicherweise auch frische Nahrungsmittel und Medikamente.

### **Wow.**

Ja, das könnte durchaus schlimm werden. Aber für diese Eventualitäten gibt es Pläne. Man hat für den Notfall einige Ersatzrouten vorgesehen, zum Beispiel die von Dieppe nach Newhaven. Acht Häfen verfügen über zusätzliche Fähkapazitäten, und das Verkehrsministerium entscheidet darüber, welche Fahrzeuge wo rüber dürfen. Aber eins zu eins übertragbar sind diese Ersatzrouten nicht. Viele dieser Überfahrten dauern weit länger als die kurze Strecke zwischen Dover und Calais und werden vor allem für unbegleitete Güter genutzt. Wenn die Importe dringend sind oder frisch bleiben sollen oder wie einige Covid-Impfstoffe bei bestimmten Temperaturen zu lagern sind, dann hat man da womöglich ein Problem.

### **Und was tut man, um das auszuschliessen? Wie will man der Verstopfung denn beikommen?**

Da geht es im Grunde um dreierlei. Zunächst mal um die Kontrolle der Zufahrt nach Kent, schliesslich müssen die Laster auf ihrem Weg nach Dover dort durch. Das Projekt hat kein Akronym, dafür aber einen der unelegantesten Namen in der Geschichte der britischen Politik: der *Check an HGV is Ready to Cross the Border Service*.

### **Augenblick ...**

Schon gut. HGV steht für *Heavy Good Vehicle*, also Laster über 7,5 Tonnen.

### **Ich sehe ein, dass das mit dem Alkohol nicht die beste Idee war.**

Bevor der Laster in Kent einfahren darf, muss der Fahrzeugführer online ein Formular mit einer ganzen Menge Informationen ausfüllen – Autonummer, Bestimmungsort, Einzelheiten über die Art der Ladung, die Bestätigung dafür, dass die Ein- beziehungsweise Ausfuhrpapiere ausgefüllt und in Ordnung sind, Genusstauglichkeitsbescheinigung, die ganze Pastete. Wer seinen Kram auf der Reihe hat, der bekommt einen *Kent Access Pass* oder KAP.

### **Prost!**

Und damit dürfen sie rein ins County und weiter nach Dover fahren. Die Polizei kann Bussgelder über 300 Pfund verhängen, wenn ein Laster in Kent ohne KAP unterwegs ist.

### **Aber das alles läuft doch auf Vertrauensbasis, oder? Der Antrag basiert auf Selbstauskunft.**

Ja. Das System basiert darauf, dass die Leute das selbst ausfüllen. Mit dem EU-Zollsystem hat das nichts zu tun. Es gibt also keine Garantie dafür, dass die Dokumente, die sie angeblich ausgefüllt haben, von den Zollbehörden der EU auch wirklich akzeptiert werden. Das Gute daran ist, dass die kürzlich in Betrieb genommene Software zu funktionieren scheint. Das ist doch besser als nichts.

### **Na schön. Und was kommt dann? Verkehrsregelung?**

Genau. Ist geradezu unheimlich, dass mich Ihre Fragen immer auf genau das Thema bringen, worüber ich grade reden wollte.

### **Gern geschehen.**

Reden wir nicht drüber, ist so schon komisch genug. Also, da wären zunächst mal die Verkehrsflusspläne. Das Verkehrsministerium nimmt ein bestehendes temporäres Gegenverkehrssystem auf der Autobahn M20 und macht es permanent. Das erlaubt es, dort bis zu 2000 Lkw abzustellen, während der Verkehr auf der anderen Seite in Richtung London weiterläuft.

### **Okay, und dann?**

Tja, dann wäre da noch das Problem der Häfen an sich. HMRC hat sieben *locations* ausserhalb der Häfen ausgemacht. Man bereitet derzeit eine Örtlichkeit in Sevington, Ashford, vor. Für 110 Millionen baut man ein Clearing-Haus für weitere 2000 Laster. Etwa 600 Laster lassen sich auf der Zufahrt zum Flughafen Manston abstellen, weitere auf dem Flughafengelände selbst. Es gibt auch Pläne dafür, die Ebbsfleet International Station, also den Bahnhof zum Kanaltunnel, das North Weald Airfield und Warrington für bürokratische Checks fernab der Grenze zu nutzen. Andere *locations*, womöglich in der Gegend von Thames Gateway und Birmingham, sind ebenfalls im Gespräch. Sie bestehen darauf, dass das Kapazitäten für 9700 Lkw schaffen würde, also weit mehr als die 7000, die laut Worst-Case-Szenario nötig wären.

### **Vorausgesetzt, das Worst-Case-Szenario stimmt.**

Richtig. Covid und andere Unwägbarkeiten, wie zum Beispiel ein Feuer,

könnten bedeuten, dass selbst ein Worst-Case-Szenario noch zu tief angesetzt ist. Wir wissen das einfach nicht. Voraussetzung dafür ist natürlich auch, dass das alles rechtzeitig steht. Das Parlament hat per Gesetz für eine Beschleunigung des Planungsprozesses gesorgt, aber hinsichtlich des Zeitplans wird es eng. Dasselbe gilt für das nötige Personal.

### **Sie sprechen hier von den Zollbeamtinnen, die den Papierkram checken, oder?**

Ja, aber nur zum Teil. Wir sprechen hier von zwei Behörden, der Zollbehörde HMRC und der *Border Force*. Bei HMRC müssen am 1. Januar 8600-Vollzeitkräfte am Start stehen. Darüber hinaus braucht man dann weitere 1500, scheint aber zuversichtlich. Bei der *Border Force* hat man vergangenes Jahr auf die Gefahr eines No-Deal-Brexit hin zusätzlich 900 Leute eingestellt, um weitere 1000 bemüht man sich. Die Minister sind zuversichtlich, am 1. Januar genügend Leute beisammenzuhaben, Handelsexperten sind allerdings skeptisch.

### **Ein wiederkehrendes Motiv, das mit den skeptischen Experten.**

Allerdings. Man kann sich da leicht auf Zahlen fixieren, aber eine nicht weniger wichtige Rolle spielt die Ausbildung der Leute. Man kann natürlich jemanden in ein, zwei Tagen anlernen, um bei der Zollabfertigung zur Hand zu gehen, aber um wirklich ein Gespür dafür zu haben, was man da macht, dazu braucht es ein Jahr. Und dann wäre da noch die Frage des Persönlichkeitstyps. Die Zollarbeit ist sehr speziell, voll mit hochkomplexem Papierkram, wo alles stimmen muss. Manche finden so was unglaublich langweilig. Andere dagegen finden das ungemein befriedigend. Aber es braucht eben den richtigen Typ Mensch. Und über eine verzweifelte Rekrutierungskampagne bekommt man den für gewöhnlich nicht.

### **Und der zweite Teil des Personalproblems?**

Der betrifft den privaten Sektor, genauer gesagt den Beruf des Zollmaklers. Im Prinzip sind das Leute, die in eine Firma gehen und ihr mit den Zollformalitäten helfen. Die ganze Geschichte ist ja zum Verrücktwerden komplex. Man braucht da wirklich jemanden, der einem dabei hilft. Und der Staat will das natürlich auch; je mehr Leute das richtig hinbekommen, desto weniger Verzögerung gibt es an der Grenze. Aber noch im September sagten nur 53 Prozent aller Unternehmen, sich einen Zollmakler nehmen zu wollen, 30 Prozent waren sich noch nicht sicher und 18 Prozent gedenken, das alles selbst zu erledigen. Optimistisch stimmen diese Zahlen nicht gerade.

### **Gibt es denn davon überhaupt genügend, um die Nachfrage zu decken?**

Nicht mal im Ansatz. Das Problem ist nicht neu. Fast zwei Drittel aller Zollmakler haben nicht genügend Personal, um den durch den Austritt aus der EU zusätzlich anfallenden Papierkram zu erledigen. Und wegen der Covid-Pandemie scheinen die Kapazitäten gar noch geschrumpft zu sein. Grossbritannien braucht Tausende Zollmakler mehr.

### **Und was tut der Staat da?**

Der hat die letzten beiden Jahre über 84 Millionen Pfund für Rekrutierung, Ausbildung und IT-Systeme bereitgestellt. Aber viele Zollmakler zögern noch, sich jetzt schon neue Lohnkosten für den Aufbau von Kapazitäten ans Bein zu binden, die man erst nächsten Juli braucht. Und dann macht unvorbereitete Kundschaft diese Leute grundsätzlich nervös. Von den 84 vom Staat ausgeschriebenen Millionen wurden bis Mitte Oktober gerade mal 52 Millionen in Anspruch genommen.

### **War's das dann? Sag bitte, dass es sich damit hat. Ich bin jetzt wirklich, wirklich dicht.**

Das war's.

### **Okay, dann das Wichtigste im Überblick.**

Wir erleben bald praktisch über Nacht die Umsetzung komplexer Zollprozesse in einem Land, das vergessen hat, dass es so was überhaupt gibt. Dazu gehört die Einführung miteinander vernetzter IT-Systeme, die noch nicht ausreichend getestet sind. Es ist unklar, ob Behörden oder Unternehmen wirklich vorbereitet sind auf das, was da passieren soll. Um die Störungen so gering wie möglich zu halten, führt der Staat diverse Verkehrsflussprojekte ein und versucht, sein Personal aufzustocken. Aber es gibt einfach zu viele Variablen, um sagen zu können, ob das auch alles klappt. Vielleicht halten die Systeme stand, und vielleicht warten die Händler der erwarteten Schlangen wegen den Januar über erst mal ab. Oder das System klappt zusammen, die Händler füllen die Formulare nicht richtig aus und die ganze Geschichte fliegt uns um die Ohren. Der wahrscheinlichste Ausgang im Augenblick liegt irgendwo zwischen Chaos und Katastrophe. Wir sollten auf das Chaos hoffen.

### **Und, geht das auch in Akronymen?**

Aber klar! Allen Bedenken von RHA und Bifa bezüglich Tempo und Fortschritt zum Trotz arbeiten HMRC, Defra, HO, DfT, BPDG und TTF fieberhaft am Aufbau der IT-Systeme für den Post-Brexit-Handel zwischen GB und EU, insbesondere im Fall RoRo Dover–Calais, für den Exporteure Einfuhr-/Ausfuhr-Erklärungen an CHIEF und CDS sowie S&S-Informationen an S&S GB und ICS abzugeben und einschlägige SPS-Papiere zusammenzustellen haben, darunter – per EU TRACES.NT – ein von einem CSO unter Aufsicht eines OV ausgefülltes EHC für den jeweiligen BCP; gleichzeitig hat der Exporteur per SI Brexit beziehungsweise den GVMS für jedes Fahrzeug eine GMR zu generieren, um für sein HGV einen KAP zu bekommen – alles zur Vermeidung des RWCS.

### **P-Prost?**

Von mir aus. Das scheint mir vernünftig.

---

### **Zum Autor**

Ian Dunt ist Chefredaktor von «[politics.co.uk](http://politics.co.uk)». Sein neues Buch «[How To Be a Liberal](#)» ist soeben erschienen. Der Beitrag erschien im Original unter dem Titel «[Everything You Need to Know About Day One of Brexit](#)» in «[politics.co.uk](http://politics.co.uk)».