



SEBASTIAN KURZ
BUNDESKANZLER

An den
Präsidenten des Nationalrats
Mag. Wolfgang Sobotka
Parlament
1017 Wien

GZ: BKA-353.110/0099-IV/10/2018

Wien, am 16. November 2018

Sehr geehrter Herr Präsident,

die Abgeordneten zum Nationalrat Mag. Rossmann, Kolleginnen und Kollegen haben am 18. September 2018 unter der **Nr. 1691/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend „Auswirkungen eines ‚Hard Brexit‘ auf Österreich“ gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich nach den mir vorliegenden Informationen wie folgt:

Zu Frage 1:

- *Gibt es in Österreich einen Notfallplan für einen „Hard Brexit“?*
 - a. *Wenn ja, welche konkreten Maßnahmen umfasst dieser?*
 - b. *Wenn nein, warum nicht?*

Wenngleich ein „No Deal“-Szenario nicht ausgeschlossen werden kann, ist es gerade in der jetzigen schwierigen Schlussphase der Verhandlungen wichtig, als amtierender Vorsitz im Rat der Europäischen Union (EU) selbstverständlich einen optimistischen Zugang zu wählen und solch ein Szenario nicht in den Vordergrund zu rücken. Dennoch laufen die Vorbereitungsarbeiten auf nationaler und europäischer Ebene bereits seit längerer Zeit und haben sich in den letzten Wochen noch intensiviert. Zusammen mit allen Ressorts und den Sozialpartnern wurde der Handlungsbedarf ausgelotet und Vorbereitungen getroffen, um im Bedarfsfall entsprechende Maßnahmen setzen zu können. Neben

problembewusstseinsbildenden Maßnahmen und umfassenden Informationen für Bürgerinnen und Bürger sowie für Unternehmen würden in diesem Fall auch legislative und organisatorische Maßnahmen erforderlich werden. Diese reichen von Fragen der Zollabwicklung und der Handelspolitik bis zu Maßnahmen im Bereich der sozialen Sicherheit und der Verkehrspolitik. Diese Notfallmaßnahmen werden nur schlagend, wenn absehbar ist, dass tatsächlich nicht mit einem Inkrafttreten des Austrittsabkommens gerechnet werden kann.

c. Welche Mehrkosten würden für die Republik Österreich anfallen?

Unabhängig vom Ausgang der Verhandlungen sind die makroökonomischen Auswirkungen des britischen Austritts aus der Europäischen Union schwer zu prognostizieren, da es nie eine vergleichbare Situation gegeben hat. Außerdem sind die Ergebnisse stark abhängig vom verwendeten Berechnungsmodell, der Datenlage und den zugrundeliegenden Annahmen. Darüber hinaus werden manche Effekte nicht sofort am Tag nach dem Austritt eintreten, sondern erst über einen längeren Zeitraum hinweg.

Eine Auswahl von Studien (beispielsweise OECD, LSE, IFO) zeigt negative Wachstumskonsequenzen im Durchschnitt der verbleibenden 27 Mitgliedsstaaten von 0,01 % des Bruttoinlandsprodukts pro Jahr in einem optimistischen und 0,05 % des Bruttoinlandsprodukts in einem pessimistischen Szenario („Hard Brexit“). Kumuliert bis 2030 wären das 0,11 % bis 0,52 % des Bruttoinlandsprodukts (im Vergleich dazu Vereinigtes Königreich: - 1,31 % bis - 4,21 % des Bruttoinlandsprodukts). Wenngleich derzeit alle bekannten Studien davon ausgehen, dass die gesamtwirtschaftlichen Effekte auf Österreich relativ gering wären, ist zu erwarten, dass spezifische Sektoren, wie etwa die Automobilzulieferindustrie, stärker als andere betroffen wären.

Wenngleich Österreich nicht vor einer mit Irland, den Niederlanden oder Frankreich vergleichbaren Situation steht, wird der „Brexit“ insbesondere im Zollbereich besondere Auswirkungen etwa durch zusätzliche Zollabwicklungen verursachen. Möglichkeiten zur kosteneffizienten Sicherstellung einer adäquaten Ausstattung der Zolläm-

ter werden daher bereits vom Bundesministerium für Finanzen abgeklärt. Die entsprechenden Vorbereitungen werden bis Jahresende 2018 abgeschlossen sein.

Im Falle eines „No Deal“ bestünde zudem das Risiko, dass das Vereinigte Königreich die in den Jahren vor dem Austritt eingegangenen Zahlungsverpflichtungen nicht erfüllen könnte. Wichtigstes Element dabei ist der so genannte RAL („Reste à Liquider“), der sich für die Jahre 2014 bis 2020 auf insgesamt über 290 Mrd. Euro für alle 28 Mitgliedstaaten beläuft.

Zu Frage 2:

- *Wurde im Bundeskanzleramt oder in einem anderen Ministerium eine Risikoanalyse durchgeführt bzw. in Auftrag gegeben, inwiefern und in welchen Bereichen Österreich, österreichische Unternehmen oder österreichische Bürgerinnen und Bürger von einem „Hard Brexit“ - Szenario betroffen wären?*

In Österreich hat bereits im Jahr 2016 die Prüfung von Auswirkungen des Austritts für verschiedenste Bereiche - unabhängig vom Austrittsszenario - begonnen. Die Analyse möglicher „Brexit“-Implikationen und des entsprechenden Handlungsbedarfs erfolgte durch die Fachressorts im Rahmen ihres jeweiligen Zuständigkeitsbereichs. Die Vorbereitungsarbeiten werden im Rahmen einer hochrangigen Lenkungsgruppe unter Vorsitz des Bundeskanzleramtes mit Einbeziehung aller innerstaatlicher Ebenen, Ressorts und Interessenverbände koordiniert. In interministeriellen Sitzungen werden potentielle „Brexit“-Folgen und weitere Vorgangsweisen im Detail erörtert. Zudem erfolgt ein laufender Informationsaustausch über den aktuellen Stand der Vorbereitungsarbeiten in den einzelnen Bereichen mit den Fachressorts und Interessenverbänden.

- a. Wenn ja, zu welchem Schluss kommt diese?*
b. Wenn nein, warum nicht?

Ein „Hard Brexit“-Szenario kann vielfältige Auswirkungen haben. Österreichische Bürgerinnen und Bürger im Vereinigten Königreich sind unter anderem im Bereich Aufenthaltsrecht und Zoll betroffen. Da dies auch weitgehend von zukünftigen Entscheidungen der britischen Regierung abhängt, können abfedernde Maßnahmen sowie entsprechende Informationskampagnen erst zu einem späteren Zeitpunkt gesetzt werden. Premierministerin May hat angekündigt im Falle eines „No Deal“-

Szenarios alle Rechte der Unionsbürgerinnen und -bürger, die zum Austrittszeitpunkt im Vereinigten Königreich leben, zu erhalten. Es bleibt allerdings unklar, ob dies alle im Entwurf des Austrittsabkommens vereinbarten Rechte umfassen würde oder nur Teile davon.

Ein „Brexit“ ohne Austrittsabkommen hätte insbesondere auch Folgen für österreichische Unternehmen, beispielsweise in den Bereichen Zoll, Steuern, Arbeitnehmerinnen- und Arbeitnehmer-Entsendungen, Unternehmens- und Gesellschaftsrecht. Generell sollten die wirtschaftlichen Auswirkungen des „Brexit“ für Österreich überschaubar sein. Am meisten würde in Österreich die Autozulieferindustrie für deutsche Automobilhersteller betroffen sein, da das Vereinigte Königreich der zweitwichtigste Automarkt für Deutschland ist. Schwierig könnte für viele österreichische Unternehmen der Umstand sein, dass plötzlich mit britischen Handelspartnerinnen und -partnern Drittstaatsgeschäfte abzuschließen wären. Dies könnte einen deutlichen bürokratischen Mehraufwand und damit mehr Kosten für heimische Unternehmen bedeuten. Allerdings hängt auch in diesem Bereich Vieles von den zukünftigen Entscheidungen der britischen Regierung ab. Im Übrigen wird auf die jeweils zuständigen Mitglieder der Bundesregierung verwiesen.

Zu Frage 3:

- *Welche konkreten Maßnahmen werden derzeit von der EU bzw. Österreich als Ratsvorsitzland forciert, um einen „Hard Brexit“ zu vermeiden?*

Die Verhandlungen zum Austrittsvertrag und zur politischen Erklärung zum Rahmen über die zukünftigen Beziehungen werden seitens der Europäischen Union von der Europäischen Kommission geführt. Diese handelt entsprechend des ihr verliehenen Verhandlungsmandates. Österreich als Ratsvorsitz steht uneingeschränkt hinter den Arbeiten von EU-Chefverhandler Michel Barnier und seinem Team und leistet seinen Beitrag, um ein gutes Ergebnis zu erzielen und die Einheit der „EU-27“ auch in der Schlussphase der Verhandlungen zu wahren.

Seit Ende August 2018 befinden sich die beiden Verhandlungsteams in einem permanenten Verhandlungsmodus. Ziel ist die Vermeidung eines „Hard Brexit“. Die Wahrung der Integrität des Binnenmarktes sowie weiterer nicht verhandelbarer EU-

Prinzipien, wie etwa die Bewahrung der Entscheidungsautonomie der Europäischen Union, müssen dabei jedoch sichergestellt sein.

Zu Frage 4:

- *Gibt es bzw. wird es in der Zukunft Informationskampagnen geben, um österreichische Bürgerinnen und Bürger, die im Vereinigten Königreich leben bzw. österreichische Firmen, die im Vereinigten Königreich tätig sind, über die Konsequenzen eines „Hard Brexit“ zu informieren?*
 - a. *Wenn ja, in welcher Form?*
 - b. *Wenn nein, warum nicht?*

Im Fall eines „No Deal-Brexit“ würden auf der Homepage des Bundeskanzleramtes umfassende Informationen zu den Implikationen für die Bürgerinnen und Bürger zur Verfügung gestellt werden. Diese Informationsoffensive würde in enger Abstimmung mit der Österreichischen Wirtschaftskammer erfolgen, welche ihrerseits für Unternehmerinnen und Unternehmer umfassende Information anbietet. Andere Ressorts planen ebenfalls online zu informieren. Die entsprechenden Websites der Ressorts werden mit derjenigen des Bundeskanzleramtes verlinkt. Im Bundeskanzleramt wird darüber hinaus eine Hotline eingerichtet werden, an die sich Bürgerinnen und Bürger hinsichtlich „Brexit“-bezogener Fragen wenden können. Über die Aktivitäten der Wirtschaftskammer Österreich hinausgehend planen das Bundeskanzleramt und das Bundesministerium für Europa, Integration und Äußeres zudem eine Informationsveranstaltung für betroffene Unternehmerinnen und Unternehmer im kommenden Frühjahr.

Zu Frage 5:

- *Ist das Bundeskanzleramt bezüglich eines möglichen „Hard Brexit“ in Verbindung mit der britischen Regierung?*
 - a. *Wenn ja, mit welchen konkreten Vertreterinnen und Vertretern?*
 - b. *Wenn ja, zu welchen konkreten Themen findet ein Austausch statt?*
 - c. *Wenn nein, warum nicht?*

Die „Brexit“-Verhandlungen werden für die EU von Chefverhandler Barnier geführt, der dafür ein Verhandlungsmandat durch die 27 EU-Mitgliedstaaten erhalten hat.

Österreich führt den Vorsitz im Rat Allgemeine Angelegenheiten, wo der regelmäßige Austausch der 27 EU-Mitgliedstaaten mit Chefverhandler Barnier stattfindet bzw.

durch welchem ihm je nach Bedarf eine zusätzliche Rückkoppelung für die Verhandlungen gegeben werden kann.

In dieser Rolle ist Österreich auch bestrebt, die Einheit der „EU-27“ zu wahren sowie sicherzustellen, dass es ein für beide Seiten akzeptables Ergebnis gibt und ein „Hard Brexit“ vermieden werden kann. In diesem Sinne sind Österreich und das Bundeskanzleramt sowohl mit Chefverhandler Barnier und dessen Team, den EU-27 als auch mit der britischen Regierung in Kontakt.

Bilaterale Absprachen einzelner Mitgliedstaaten mit der britischen Regierung zu einem „Hard Brexit“ sind hingegen nicht vorgesehen und wären zum gegenwärtigen Zeitpunkt kontraproduktiv.

Zu Frage 6:

- *Inwiefern würde ein „Hard Brexit“ den Flugverkehr zwischen Österreich und dem Vereinigten Königreich bzw. die Ein- und Ausreise österreichischer Staatsbürgerinnen und Staatsbürger beeinträchtigen?*
 - a. *Gibt es Möglichkeiten den Flugverkehr trotzdem ohne Unterbrechung aufrecht zu erhalten?*

Ein „Hard Brexit“ könnte den Flugverkehrsbereich beeinträchtigen, vor allem aufgrund der Auswirkungen auf die Eigentümerschaft der EU an Luftfahrtunternehmen, die Durchführung von Luftverkehrsdiensten und den Verlust von Sicherheitszertifikaten und Pilotenlizenzen.

Um dies zu vermeiden, könnte die Europäische Union ein Basisabkommen im Luftverkehrsbereich mit dem Vereinigten Königreich ausverhandeln, mit dem Ziel eine Basiskonnektivität sicherzustellen. Entsprechende Maßnahmen können jedoch erst gesetzt werden, wenn Klarheit darüber besteht, dass kein Austrittsabkommen zwischen der Europäischen Union und dem Vereinigten Königreich zustande kommen wird. Hinsichtlich dieses Themenbereichs darf ich zudem auf die Zuständigkeit des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie verweisen.

In Bezug auf die Ein- und Ausreise österreichischer Staatsbürgerinnen und Staatsbürger ist auf die Ankündigung von Premierministerin May zu verweisen, wonach im

Falle eines „No Deal“-Szenarios alle Rechte der Unionsbürgerinnen und -bürger im Vereinigten Königreich erhalten bleiben sollen. Ob dies auch die Bestimmungen zur Ein- und Ausreise betrifft, ist derzeit allerdings noch unklar.

b. Wer müsste im Falle von Flugausfällen die entstandenen Kosten tragen?

Die EU-Fluggastrechteverordnung (Verordnung (EG) Nr. 261/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Februar 2004 über eine gemeinsame Regelung für Ausgleichs und Unterstützungsleistungen für Fluggäste im Fall der Nichtbeförderung und bei Annullierung oder großer Verspätung von Flügen und zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 295/91), gemäß welcher Passagieren Ausgleichs- und Versorgungsleistungen bei großen Verspätungen, bei Nichtbeförderungen, Überbuchungen und Annullierungen von Flügen zustehen, ist auch im Falle eines Austritts ohne Austrittsabkommen weiterhin auf Flüge anwendbar, die in der Europäischen Union gestartet werden sowie auf Flüge, die in die Europäische Union fliegen und von einer Airline durchgeführt werden, die ihren Sitz in der Europäischen Union hat. Das bedeutet, dass bei einem „Hard Brexit“ die Fluggastrechteverordnung nur mehr auf jene Flüge aus dem Vereinigten Königreich in die Europäischen Union anzuwenden wäre, die von einem Unternehmen in der EU durchgeführt werden.

Nach derzeitigem Stand wird der Austritt des Vereinigten Königreichs auf die Fluggastrechte von Passagieren vorerst praktisch dennoch keine Auswirkungen haben, da das Vereinigte Königreich mit dem sogenannten „EU Withdrawal Act“ alle bestehenden EU-Rechtsakte (und somit auch die gegenständliche EU-Fluggastrechteverordnung) mit Datum des Austritts in nationales Recht umwandelt. Somit bestehen auch weiterhin Ansprüche bei Verspätung oder Absage eines Fluges aus dem Vereinigten Königreich in die Europäische Union, selbst wenn diese von einem Nicht-EU-Unternehmen durchgeführt werden. Hinsichtlich dieses Themenbereichs darf ich zudem auf die Zuständigkeit des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie verweisen.

c. Welche Mehrkosten bzw. welcher Mehraufwand würde für Reisende im Falle eines „Hard Brexit“ anfallen?

Anfallende Mehrkosten bzw. Mehraufwand für Reisende im Falle eines „Hard Brexit“ sind derzeit noch nicht absehbar. Es ist davon auszugehen, dass sie jenen Kosten für Reisen in vergleichbare Drittstaaten entsprechen.

Zu Frage 7:

- *Welche Auswirkungen hätte ein „Hard Brexit“ auf Produktstandards, insbesondere auf Produktsicherheit und Umweltstandards?*
 - a. *Welche Wirtschaftszweige wären besonders betroffen?*
 - b. *Mit welchem finanziellen und organisatorischen Mehraufwand wären Österreichische Unternehmen konfrontiert?*

Unabhängig davon, ob das Vereinigte Königreich mit oder ohne Austrittsabkommen die Europäische Union verlässt, ist derzeit vorgesehen, dass im Vereinigten Königreich mit Austrittsdatum der gesamte EU-Rechtsbestand in britisches Recht inkorporiert wird. Das bedeutet, dass die Produktsicherheits- und Umweltstandards in der Europäischen Union und dem Vereinigten Königreich vorerst gleich bleiben. Da es im Falle eines „Hard Brexit“ nicht zu einer Übergangsperiode kommt, in der EU-Recht im Vereinigten Königreich weiterhin anwendbar bleibt, stünde es dem Vereinigten Königreich ab Austrittsdatum allerdings offen, diese Gesetze abzuändern. Wie in einem solchen Fall die Produktstandards im Vereinigten Königreich in Zukunft aussehen würden, ist daher nicht absehbar. An den Standards innerhalb der Europäischen Union wird sich durch einen „Hard Brexit“ keine Änderung ergeben.

Zu Frage 8:

- *Welche Auswirkungen hätte ein „Hard Brexit“ für jene Menschen, die Autos mit britischen Typengenehmigungen besitzen, bzw. die Hersteller, die für ihre Modelle Typengenehmigungsverfahren durchführen müssen?*

Für Besitzerinnen und Besitzer von Autos, die entsprechend einer von einer Behörde des Vereinigten Königreichs ausgestellten Typengenehmigung in Verkehr gebracht wurden, hätte ein „Hard Brexit“ aus heutiger Sicht keine Konsequenzen.

Allerdings würden für Fahrzeuge, die noch nicht in Verkehr gebracht wurden, mit dem „Brexit“ die EG-/EU-Typengenehmigungen ungültig, die von der zuständigen Behörde des Vereinigten Königreichs (VCA) erteilt wurden. Derzeit wird daher ein Vor-

schlag der Europäischen Kommission für eine ergänzende EU-Verordnung in der zuständigen Ratsarbeitsgruppe behandelt. Demnach soll es Herstellern möglich sein, für die vom Vereinigten Königreich erteilten EU-Typgenehmigungen für Fahrzeuge und deren Bauteile eine EU-Typgenehmigung von einem „EU-27“-Mitgliedstaat neu ausstellen zu lassen. Zudem würden die Verpflichtungen hinsichtlich Marktüberwachung, Produktionskontrolle, etc. auf die neue „EU-27“-Typgenehmigungsbehörde übergehen.

Der österreichische Ratsvorsitz strebt an, den Gesetzgebungsprozess auf Ebene der EU so rasch wie möglich abzuschließen, um ein Inkrafttreten der Verordnung vor dem Termin des EU-Austritts des Vereinigten Königreichs zu gewährleisten.

Hinsichtlich dieses Themenbereichs darf ich zudem auf die Zuständigkeit des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie verweisen.

Sebastian Kurz

