



## HÄUFIG GESTELLTE FRAGEN ÜBER DEN BREXIT UND DIE DIGITALE LÖSUNG IN DEN NIEDERLÄNDISCHEN HÄFEN

### Der Brexit in den niederländischen Häfen

Sobald Großbritannien aus der Europäischen Union (EU) austritt, entsteht eine Grenze und es müssen Zollformalitäten beachtet werden. Dies beinhaltet automatisch, dass Parteien in der Logistikkette voneinander abhängig werden. Mit den Informationen des einen muss ein anderer seine nächsten Schritte unternehmen. Der Exporteur oder Importeur muss eine Zollerklärung bei der Zollbehörde machen. Das ist der erste Schritt. Ohne Zollerklärung kann die Voranmeldung von Zolldokumenten beim Terminal nicht stattfinden und die Waren - und somit auch der Fuhrunternehmer - bleiben definitiv vor der Grenze stecken. Sie können es mit dem Online-Checkin am Flughafen vergleichen. Vor dem Einchecken müssen Sie erst ein Ticket gebucht haben. Mit der Ticketnummer können Sie sich vorab einchecken, sodass dies bei Ihrer Ankunft am Flughafen bereits digital erledigt ist und Sie ohne Verzögerung durchgehen können.

### Was machen die niederländischen Häfen zur Vorbereitung auf den Brexit?

In den niederländischen Häfen hat man erkannt, dass alle Parteien in der Kette voneinander abhängig sind. Mit dem Ziel, ein Chaos an der Grenze zu vermeiden, wurde unter der Bezeichnung „Get Ready for Brexit“ ein breites Kooperationsbündnis geschmiedet. Nur wenn alle Parteien in der Kette zusammenarbeiten und ihre Verantwortung wahrnehmen, können Aufenthalte vermieden werden.

Diese kettenweite Lösung wurde gemeinsam entwickelt von den Interessenorganisationen Transport en Logistiek Nederland (Fuhrunternehmer), FENEX (Spediteure), evofenedex (Importeure und Exporteure), dem Port Community System Portbase, den Fährgesellschaften, den Shortsea-Terminals und der niederländischen Zollbehörde. Diese kettenweite Kooperation wurde von den Hafenbehörden Rotterdam und Amsterdam unterstützt und größtenteils finanziert.

### Wie sieht diese Lösung aus?

Die Mitglieder des Kooperationsbündnisses haben eine Vorgehensweise entwickelt, die auf der 100%ig digitalen und automatisierten Abwicklung von Zollformalitäten, mit einer optimalen Wiederverwendung von Daten beruht. In dem Prozess sind alle Informationen der Ladung voraus, sodass die nächste Partei in der Kette rechtzeitig über die benötigten Daten verfügt. Sowohl im Shortsea- als auch im Fährverkehr entsteht ein einziger digitaler Zugang (über Portbase) für alle Terminals, was zu einer zentralen Arbeitsweise für jeden führt. Auf diese Weise ist eine intelligente Aufsicht durch die Zollbehörde möglich, mit minimalem Eingriff in den logistischen Ablauf (die digitale Grenze).

### Wie funktioniert die „digitale Grenze“?

Die „digitale Grenze“ über Portbase führt dazu, dass die Zollbehörde nicht von Hand überprüfen muss, ob die Zollformalitäten eingehalten wurden, wenn alle Parteien mitmachen und sich an die Vereinbarungen halten. Dadurch verläuft der Transport über die niederländischen Häfen viel schneller. Die Parteien können die gesetzlichen Zollverpflichtungen einfacher erfüllen und wissen im Vorfeld, ob die „Schranke“ an der Grenze geöffnet ist.

Das Konzept einer „digitalen Grenze“ ist nicht neu. Bei den Deepsea-Containerterminals werden Zollformalitäten bereits seit Jahren über Portbase automatisiert abgewickelt, und diese „digitale Grenze“ funktioniert zur Zufriedenheit aller beteiligten Parteien. Alle Informationen sind den Sendungen voraus und es gibt keine Verzögerungen oder Staus auf den Terminals. Die

Vorgehensweise im Deepsea-Containertransport war die Blaupause für das Vorgehen im Fähr- und Shortsea-Transport, wobei Portbase eine zentrale Rolle spielt.

### **Was ist das Port Community System von Portbase?**

Portbase ist ein Tochterunternehmen der Hafengebörden von Rotterdam und Amsterdam. Das Unternehmen wurde 2002 mit dem Ziel gegründet, die niederländischen Häfen intelligenter und effizienter zu machen. Portbase verbindet alle Parteien im Hafen digital miteinander, sowohl Business-to-Business als auch Business-to-Government. Portbase ist neutral und besitzt kein Gewinnstreben. Die digitale Infrastruktur wird durch die Hafengebörden finanziert. Die Kosten für die Nutzung werden teilweise an die Nutzer weitergegeben und zwar an die Unternehmen, die am meisten von der Nutzung profitieren.

### **Wie nutzt man die Lösung?**

Um die Lösung in den niederländischen Häfen zu nutzen, müssen sich die Unternehmen bei Portbase registrieren. Die Fährterminals haben entschieden, dass der Fahrer ohne die Voranmeldung von Zolldokumenten über Portbase keinen Zugang zum Fährterminal bekommt und die Ladung somit nicht transportiert werden kann. Auch die Shortsea-Terminals handhaben diese Vorgehensweise. Nur auf diese Weise kann die „digitale Grenze“ funktionieren und sorgt für eine schnellere Abwicklung im Vergleich zur zeitraubenden Kontrolle von Hand. Um Dokumente voranmelden zu können, muss man sich bei Portbase registrieren. Eine einmalige Anmeldung, die für einen reibungslosen Ablauf sorgt. Dieser Prozess verläuft in Schritten, die die Unternehmen untereinander und mit der Zollbehörde regeln müssen.

### **Brexit in 5 Schritten:**

Halten Sie sich an die folgenden 5 Schritte, um rechtzeitig Ready for Brexit zu sein:

Schritt 1: Machen Sie sich bei der Zollbehörde bekannt.

Schritt 2: Legen Sie fest, wer die Einfuhr- oder Ausfuhranmeldung macht.

Schritt 3: Sprechen Sie ab, wer die Zolldokumente voranmeldet.

Schritt 4: Abonnieren Sie die Portbase-Dienste.

Schritt 5: Prüfen Sie vorab, ob das Terminal das Zolldokument besitzt.

Es kann nur Ladung auf das Terminal gebracht werden oder es verlassen, für die die Zolldokumente digital über Portbase beim Terminal vorangemeldet wurden. Anderenfalls stecken der Container oder Trailer hier fest. Prüfen Sie deshalb immer vorab über Portbase beim Terminal den Zollstatus. Ohne vorangemeldet Dokument kein Transport. Siehe auch [www.getreadyforbrexit.eu](http://www.getreadyforbrexit.eu).

### **Sind mit der Lösung Kosten verbunden?**

Das hängt davon ab, welche Rolle Ihr Unternehmen in der Kette übernimmt (siehe auch die 5 Schritte in der vorigen Frage). Unternehmen, die Notification Export Documentation oder Notification Import Documentation nutzen wollen, zahlen einmalig Anschlusskosten von € 499,--. Die Anschlusskosten werden erhoben, weil einige Schritte durchlaufen werden müssen, um die „digitale Grenze“ über Portbase nutzen zu können.

### **Welche Schritte sind das?**

Jedes Unternehmen wird kontrolliert. Schließlich geht es um gesetzliche Zollformalitäten. Dies geschieht durch die Industrie- und Handelskammer und durch Dun & Bradstreet. Beide Organisationen verlangen eine Vergütung dafür. Wenn die Kontrolle stattgefunden hat, wird das Unternehmen in die Systeme von Portbase eingegeben und an das Port Community System angeschlossen. Wenn nötig, werden Tests durchgeführt, um zu prüfen, ob die Verbindung zum Port Community System funktioniert. Dadurch entstehen von der Anfrage bis zur Bearbeitung technische und administrative Kosten. Und schließlich wird ein Teil der Anschlusskosten dafür verwendet, das System, auf dem das Port Community System läuft, up-to-date zu halten.

### **Warum wurden die Anschlusskosten vorübergehend erhöht?**

Portbase arbeitet kostendeckend. Wegen der Einstellung zusätzlicher Kapazitäten, um den Ansturm bei den Anmeldungen vor einem möglichen No-Deal-Brexit auffangen zu können, wurden die Anschlusskosten vorübergehend von € 249,50 auf € 499,-- erhöht. Sollte es zu einem längeren Aufschub des Brexit kommen (z.B. bei einem Deal), dann werden die zusätzlichen Kräfte wieder reduziert und es gilt wieder der reguläre Anschlussstarif.

### **Sollten die Unternehmen dann nicht besser mit den Anschluss warten?**

Die Häfen und Behörden kommunizieren bereits seit geraumer Zeit, dass sich die Unternehmen vorbereiten müssen. Ab Januar wurde gewarnt, dass die Anschlusskosten kurz vor dem Brexitdatum in die Höhe gehen werden. Die Vorbereitung ist für jeden essenziell, aber liegt in der eigenen Verantwortung. Unternehmen, die sich doch entscheiden zu warten, können nicht über die niederländischen Häfen importieren oder exportieren, sollte es am 12. April zu einem No-Deal-Brexit kommen. Das ist ihre eigene Entscheidung.

### **Und wenn der Brexit verschoben oder ganz zurückgenommen wird?**

Wenn der Brexit verschoben wird, ändert sich nichts an der Situation. Dann werden trotzdem in der Zukunft Zollformalitäten bei Im- und Exportgeschäften mit Großbritannien entstehen. Die Unternehmen müssen die Anschlusskosten als eine *No-regret-Maßnahme* betrachten, denn die Zollformalitäten werden eine Rolle spielen, jetzt oder in der Zukunft. Wenn der Brexit ganz zurückgenommen wird, hat Portbase die Aktivitäten, die zum Anmeldeprozess gehören trotzdem durchgeführt und es sind somit Kosten entstanden.

### **Gibt es noch weitere Kosten, die mit der Nutzung der Lösung verbunden sind?**

Das ist je nach Dienst unterschiedlich. Es wurden 4 Dienste für den Brexit entwickelt, mit denen die Unternehmen zu tun haben können (siehe auch [portbase.com/services](http://portbase.com/services)).

### **Sind Kosten mit der Nutzung der Exportdienste verbunden?**

Nein, wenn ein Unternehmen exportiert, nutzt es die Dienste Notification Export Documentation und Track & Trace Export. Die Nutzung dieser Dienste ist kostenlos, da die Terminals und Reedereien, mit denen dieser Exportprozess durchgeführt wird, diese Kosten übernehmen.

### **Sind Kosten mit der Nutzung der Importdienste verbunden?**

Wenn ein Unternehmen importiert, nutzt es die Dienste Notification Import Documentation und Import Status. Für den Dienst Notification Import Documentation entstehen Abonnementskosten und Transaktionskosten. Die Abonnementskosten für die Internetversion (also Login über das Internet über einen PC, Laptop oder Tablet) betragen € 6,12 pro Monat. Für eine Systemverbindung (also Verbindung zwischen dem System des Kunden und Portbase) betragen die Kosten € 20,43 pro Monat. In beiden Fällen werden pro Transaktion (Bericht) € 0,18 in Rechnung gestellt (Transaktionskosten).

### **Weshalb werden für den Dienst Notification Import Documentation Kosten in Rechnung gestellt?**

Für Notification Import Documentation werden Abonnements- und Transaktionskosten berechnet, weil beim Importprozess die Kosten für Sicherheit, Haftung und Umfang der herzustellenden Verbindungen (IT-Kosten) mit verschiedenen Parteien viel höher sind als beim Exportprozess. Notification Import Documentation sorgt jedoch für einen schnelleren und effizienteren Ablauf beim importierenden und logistischen Unternehmen. Diese Kosten werden (wegen des Mehrwerts für importierende Unternehmen) nicht vollständig von den Terminals und Reedereien übernommen. Wegen seiner kostenbasierten und nicht gewinnorientierten Arbeitsweise ist Portbase gezwungen, diese Kosten an den Benutzer weiterzugeben.

### **Wie hoch sind die Kosten für Import Status und warum ist dieser Dienst so wichtig?**

Import Status ist ein kostenloser Dienst, der speziell für Fuhrunternehmer entwickelt wurde. Mit diesem Dienst kann der Status von Zolldokumenten für Importsendungen beim Terminal eingesehen werden. Die Kosten werden von den Terminals getragen, da sie die Voranmeldung über Portbase verpflichtend gemacht haben. Für Fuhrunternehmer ist dieser Dienst von großer Wichtigkeit. Sie können über diesen Dienst nämlich sehen, ob die Voranmeldung der Zolldokumente beim Terminal korrekt stattgefunden hat. Wenn das nicht der Fall ist und sie trotzdem zum Terminal fahren, stehen die Fuhrunternehmer dort vor einer geschlossenen Schranke.

### **Weshalb ist man verpflichtet, über Portbase zu arbeiten?**

Mit den Fährgesellschaften, Shortsea-Terminals, Interessenorganisationen, Hafenbehörden und der Zollbehörde wurde nach einer Lösung für die Zollformalitäten nach dem Brexit gesucht. Man kam zu dem Schluss, dass es nur eine digitale Lösung geben kann. Portbase hat mit seiner bereits existierenden Arbeitsweise für den Deepsea-Containertransport diese digitale Lösung zur Verfügung. Ohne eine digitale Lösung würde die Abwicklung dieser Zollformalitäten nämlich viel Zeit kosten und zu langen Warteschlangen bei Terminals und auf den Zufahrtswegen führen. Dies würde die

Unternehmen ein Vielfaches von dem kosten, was sie jetzt für den Anschluss an diese Arbeitsweise bezahlen müssen.

**Warum sind so viele Parteien an dieser Lösung beteiligt?**

Der Brexit führt zu Kettenabhängigkeiten. Wenn eine einzige Organisation ihre Vereinbarungen nicht einhält und ihre Dokumente nicht in Ordnung hat, kommt die gesamte Kette zum Stillstand. Für ein Kettenproblem braucht man also auch eine Kettenlösung. Deshalb sind verschiedene Unternehmen und Interessenorganisationen aus der Kette an der Kooperation und der Lösung beteiligt.

**Weitere Informationen unter:** [www.getreadyforbrexit.eu](http://www.getreadyforbrexit.eu)