

BDI-Einschätzung zum Handels- und Kooperationsabkommen zwischen der Europäischen Union und dem Vereinigten Königreich

Datum
19. Januar 2021

Seite
1 von 16

Übersicht

1. Einleitung
2. Governance
3. Güterhandel
4. Verkehr und Logistik
5. Digitaler Handel und Datenströme
6. Wettbewerbsrecht
7. Beihilfenrecht
8. Öffentliches Auftragswesen
9. Forschung und Innovation
10. Energie und Klima
11. Arbeit und Soziales
12. Grenzüberschreitender Dienstleistungshandel
13. Finanzdienstleistungen
14. Schlussbemerkungen

1. Einleitung

Am 24. Dezember 2020 haben die Europäische Union und das Vereinigte Königreich ein Handels- und Kooperationsabkommen („Trade and Cooperation Agreement“, TCA) geschlossen zur Fortführung der bilateralen Beziehungen nach Auslaufen der Übergangsphase (s. EU-UK Withdrawal Agreement). Formell war die Politische Erklärung vom November 2019 inhaltliche Grundlage der Gespräche.

Am 30. Dezember 2020 hat das britische Parlament den Vertragsentwurf angenommen. Auf Seiten der Europäischen Union folgte der Europäische Rat einer Empfehlung der Europäischen Kommission und setzte das Abkommen vorläufig in Kraft. Das bedeutet, dass die Zustimmung des Europäischen Parlaments „nachgeholt“ werden muss. Der Vertrag wurde am 11. Januar 2021 in das parlamentarische Verfahren eingebracht; die vorläufige Anwendung endet am 28. Februar 2021 und kann durch den neu zu gründenden Partnerschaftsrat (s.u.) verlängert werden. Die Zustimmung der nationalen Parlamente ist nicht erforderlich, da das Abkommen nach herrschender Meinung nur Zuständigkeiten der EU berührt („EU-only“).

Beobachter gehen davon aus, dass das Europäische Parlament die Vereinbarung ebenfalls annimmt. Allerdings haben mehrere Parlamentarier eine

**Bundesverband der
Deutschen Industrie e.V.**
Mitgliedsverband
BUSINESSEUROPE

Telekontakte
T: +493020281545
F: +493020282545

Internet
www.bdi.eu

E-Mail
P.Maeser@bdi.eu

intensive Prüfung des Vertrags angekündigt. Erwartet wird, dass das Parlament Mitspracherechte in EU-internen Entscheidungsprozessen fordert bzgl. bestimmter vertraglicher Mechanismen (z.B. Streitschlichtung).

Mit Bekanntgabe der Einigung hat die EU-Kommission eine **Brexit Adjustment Reserve** über EUR 5 Mrd. ausgerufen. Diese sollen besonders betroffenen Regionen in der EU den Übergang zum neuen Handelsregime erleichtern.¹ Über die Verteilung der Mittel wurde noch nicht entschieden. Wir werden hierzu das Gespräch mit unseren Mitgliedern und der Politik suchen.

Aus Sicht der deutschen Industrie sind folgende Aspekte von hervorgehobener Bedeutung:

2. Governance

Das Zentrum des **institutionellen Rahmens** bildet der **Partnerschaftsrat** (s. Titel III, Artikel Inst.1). Vertreter und Vorsitzende werden von beiden Seiten zu gleichen Teilen nominiert. Der Partnerschaftsrat trifft seine Entscheidungen konsensual. U. a. verfügt er über ein Vorschlagsrecht für Änderungen am Abkommen. Er darf Auslegungen und Ergänzungen (Amendments) an Stellen vornehmen, wo es der Vertrag vorsieht. Hauptsächlich erörtert er technische Fragen und dient als permanente Gesprächsplattform bei der Parteien. Er wird in seiner Arbeit unterstützt von **21 Fach- und Unterausschüssen** für die jeweiligen Themengebiete sowie von ggf. speziell einzuberufenden Arbeitsgruppen.

Darüber hinaus ist eine **Parlamentarische Versammlung** und ein **Civil Society Forum** vorgesehen. Diese haben jedoch lediglich eine beratende Funktion.

Eine **Schiedsgerichtsbarkeit** im Streitschlichtungsmechanismus besteht auf Ad-hoc-Basis. Bei Anstrengung eines Verfahrens werden drei Schiedsrichter von einer Liste gewählt. Entscheidungen des Schiedsgerichts sind bindend für beide Seiten. Insbesondere für Fragen betreffend Wettbewerbsbedingungen kann das Schiedsgericht durch ein Experten-Panel ersetzt werden. Besteuerungsfragen können nicht im Streitbeilegungsmechanismus geklärt werden.²

Anders als das EU-Recht ist das TCA **kein unmittelbar geltendes Recht**. Damit können sich Privatpersonen und Unternehmen nicht vor nationalen Gerichtsbarkeiten auf das Abkommen berufen. Nur die Vertragsparteien können den Streitschlichtungsmechanismus auslösen. Insbesondere mit Blick auf das Level Playing Field (LPF) dürfen einseitige Gegenmaßnahmen nur durchgeführt werden, wenn es zu einer Absenkung von Arbeits-, Sozial-, Umwelt- und Klimastandards mit signifikanten Auswirkungen auf den bilateralen Handel und Investitionen kommt. Auf internationaler Ebene gab es bisher nur einen (erfolglosen) Klagefall bzgl. ungleicher Wettbewerbsbedingungen (U.S. vs. Guatemala im Jahr 2017 unter dem CAFTA-Abkommen). Insbesondere aufgrund der diversen und tiefen bilateralen Verflechtungen zwischen der EU und dem Vereinigten Königreich ist es möglich, dass vermehrt Klagefälle wegen LPF-Verstößen auftreten.

¹ https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/IP_20_2536

² Explizit wird auf moderne Rahmenwerke der OECD zur Steuervermeidung verwiesen, inklusive Country-by-Country Reporting

Das TCA enthält eine **Review-Klausel**. Eine gemeinsame Überprüfung in Fünf-Jahres-Abständen ist vorgesehen. Damit soll u. a. den besonderen Herausforderungen des kurzfristigen Verhandlungszeitraums Rechnung getragen werden. Eine Pflicht zur Anpassung des Abkommens besteht nicht. Diese Verhandlungsklauseln sind in internationalen Verträgen dieser Größe eher unüblich.

Außerdem besteht ein **ordentliches Kündigungsrecht** für den gesamten Vertrag. In solchem Falle träte das Abkommen nach zwölf Monaten außer Kraft. Hiermit verbunden ist eine erhebliche Planungsunsicherheit für Unternehmen. Darüber hinaus sieht das Vertragswerk wichtige **Sonderkündigungsrechte** vor. Zum Beispiel berechtigt die *Essential Elements Clause* (vgl. Artikel INST.35) zur teilweisen oder vollständigen Kündigung des Abkommens bei schweren Verstößen in wesentlichen Gebieten wie Demokratie, Rechtsstaatlichkeit und Menschenrechte.³ Erstmals wurde in einem Handelsvertrag auch der Klimaschutz in den Essential-Elements-Katalog aufgenommen (vgl. Artikel COMPROV.12). Diese Kündigung wäre sofort wirksam. Teilkündigungsrechte bestehen ferner im Bereich der justiziellen Zusammenarbeit.

Im Falle **neuer Beitritte zur EU** erhält das Vereinigte Königreich ein Anhörungsrecht (kein Veto). Dieser Mechanismus zielt u. a. auf die schottische Frage ab.⁴

3. Güterhandel

Fortan müssen Unternehmen und Privatpersonen für jede Einfuhr aus dem Vereinigten Königreich **Zollerklärungen** abgeben. Insbesondere kleinere und mittlere Unternehmen stellt dies vor besondere Herausforderungen. Unabhängig vom Abschluss eines Abkommens war von diesen Formalitäten auszugehen, da die britische Regierung bereits im Jahr 2017 erklärte, Zollunion und Binnenmarkt verlassen zu wollen. Zwar sind zollrechtliche Erleichterungen, wie zum Beispiel die Selbstfestsetzung (*self-assessment*) oder die Nutzung periodischer Zollanmeldungen grundsätzlich möglich. Allerdings verpflichtet das TCA die Vertragsparteien nicht, diese Vereinfachungen zu erlassen.

Beide Seiten haben sich auf einen wechselseitigen **Handel ohne Zölle und Quoten** geeinigt. Anders als bisher (Zollunion) gilt dieses Privileg ausschließlich für Waren „Made in EU“ bzw. „Made in UK“. Produkte müssen daher spezifische Bestimmungen bzgl. des Herstellungsortes erfüllen (sog. Ursprungsregeln). Um die Zollfreiheit zu erhalten, müssen Unternehmen die Einhaltung der Ursprungsregeln dokumentieren. Dies ist in der Praxis oftmals mit umfangreichem bürokratischem Aufwand verbunden.

Die vereinbarten **Ursprungsregeln** entsprechen weitgehend denen anderer moderner Freihandelsabkommen der EU. Vereinbart wurde darüber hinaus eine sogenannte vollständige bilaterale Kumulierung. Demnach dürfen Waren und Materialien, die die Ursprungsanforderungen erfüllen und in dem anderen Partnerland verarbeitet werden, dem „heimischen“ Ursprung zugeschlagen werden. Gemeinsam mit seinen Partnernverbänden in BusinessEurope hatte sich der BDI für eine Anwendung der sog. Pan-Euro-Med-Regeln ausgesprochen, die Anwendung finden im Handel v. a. mit südlichen und östlichen Nachbarn der EU sowie den EFTA-Staaten. Hier wäre eine weitergehende Kumulation möglich gewesen.

³ Im Fokus der Debatte steht u.a. die künftige Stellung des Vereinigten Königreichs zur Europäischen Menschenrechtskonvention. Vgl. <https://www.theguardian.com/politics/2020/oct/07/boris-johnson-set-to-make-compromise-on-human-rights-act-eu-sources>

⁴ Nationale Grenzverschiebungen bleiben in der Souveränität der Mitgliedstaaten.

Das TCA definiert **keine grundsätzliche und produktunabhängige horizontale Wertschöpfungsregel**. Für viele Warenkategorien gilt aber, dass sie dann präferenziell behandelt werden, wenn der Wert der Vormaterialien ohne Ursprungseigenschaft 40 bis 50 Prozent (je nach Produktkategorie, für bestimmte Kategorien auch höher oder niedriger) nicht übersteigt oder ein Tarifsprung nachgewiesen werden kann.⁵ Hier ist zu begrüßen, dass zur Berechnung des Wertes der Vormaterialien ohne Ursprungseigenschaft gewichtete Durchschnittswerte zurate gezogen werden dürfen.

Das TCA sieht die Nutzung der **Gewissheit des Einführers** (importer's knowledge/Importeurswissen) als Nachweis über den Ursprung einer Ware vor. Der BDI steht dem kritisch gegenüber, da sich Besorgnis um die Abschöpfung geistigen Eigentums zum Zweck des Ursprungsnachweises ergibt. Das Abkommen sieht allerdings vor, dass der Ursprung stattdessen auf Grundlage einer Ursprungserklärung des Exporteurs nachgewiesen werden kann, wenn der Exporteur bestimmte Informationen als vertraulich einstuft, die zur Erlangung des Importeurswissens notwendig sind. Problematisch ist jedoch, dass die Zollbehörden des Importlandes Präferenzzoll aufgrund von mangelndem Importeurswissen verweigern könnten.

Zu begrüßen ist, dass das TCA grundsätzlich die Möglichkeit einer **buchmäßigen Trennung** vorsieht und diese die Verpflichtung zur getrennten Lagerung ersetzen kann. Unter dem Abkommen können Waren die Ursprungsbestimmung entweder durch physische Trennung oder aber durch die Verwendung einer Bestandsverwaltungsmethode erhalten. Es ist davon auszugehen, dass der Nutzung einer buchmäßigen Trennung zunächst vorbereitende, administrative Schritte in den jeweiligen Unternehmen vorausgehen müssen.

Positiv ist ferner die wechselseitige Anerkennung der Programme für **zugelassene Wirtschaftsbeteiligte** (*Authorized Economic Operators*, AEO) unter beiden Parteien. Das Vereinigte Königreich hat das etablierte AEO-Programm in die nationale Gesetzgebung übernommen. Dennoch sollte das System von einem transaktionsbasierten Kontrollansatz zu einer allgemeinen Risikoanalyse übergehen, um den AEO-Status attraktiver zu machen und somit Handelsformalitäten zu erleichtern. Insbesondere Ermäßigungen bei Zollsicherheiten und beschleunigte Verfahren sind für Unternehmen von zentraler Bedeutung.

Die perspektivische Einrichtung eines **Einheitsschalters** (*Single Window*) kann die bürokratischen Anforderungen an die Wirtschaftsbeteiligten zusätzlich verringern. Dieser soll es den Wirtschaftsbeteiligten ermöglichen, für die Einfuhr, Ausfuhr oder Durchfuhr von Waren erforderliche Unterlagen oder Daten den beteiligten Behörden oder Stellen über eine einzige Eingangsstelle vorzulegen. Es kommt auf eine zeitnahe Umsetzung an.

4. Verkehr und Logistik

Das TCA enthält zahlreiche Regelungen zur Zusammenarbeit zwischen der EU und dem Vereinigten Königreich in den Bereichen Handel sowie Personen und

⁵ Das Abkommen sieht produktspezifische Übergangsregelungen für Elektrofahrzeuge und elektrische Akkumulatoren vor. Phasenweise werden hier die Toleranzen des Höchstwertes der Vormaterialien ohne Ursprungseigenschaft reduziert.

Warenverkehr einschließlich Bestimmungen zur Luftfahrt (Luftverkehr und Flugsicherheit) und zum Straßentransport.

Für den Luftverkehr sieht das Abkommen zwischen der EU und dem Vereinigten Königreich vor, dass das Vereinigte Königreich ab dem 1. Januar 2021 nicht länger Teil des liberalisierten Luftverkehrsmarktes der EU ist. Damit entfallen Freiheiten im Luftverkehr, die zuvor beispielsweise den Transport von Passagieren und Luftfracht zwischen zwei Zielen innerhalb der EU oder Nachlaufverkehre zwischen dem Vereinigten Königreich und der EU (z.B. London-München-Warschau) für britische Luftverkehrsunternehmen regelte. Gleiches trifft auch auf europäische Fluggesellschaften im Vereinigten Königreich zu. Auch wenn die **Möglichkeit bilateraler Abkommen im Rahmen der sogenannten 5. Freiheit** im Luftverkehr für den Betrieb von extra-EU Vollfrachtflügen besteht (z.B. Paris-London-New York), so ist diese Bestimmung nichtsdestotrotz weit von dem Level an Kooperation und Marktzugang entfernt, den die EU ihren Mitgliedsstaaten gewährt und setzt einzelne bilaterale Vereinbarungen und die Verhandlung von Luftverkehrsabkommen zwischen dem Vereinigten Königreich und den jeweiligen Mitgliedsstaaten voraus.

Für die Gewährung der 5. Freiheit im Rahmen einer bilateralen Vereinbarung für Nurfrachtflüge mit dem Vereinigten Königreich müssen die Voraussetzungen des Handels- und Kooperationsabkommens erfüllt werden. Diese umfassen u.a. gesicherte Reziprozität, beidseitiger Marktzugang unter Berücksichtigung der Größe des jeweiligen Heimatmarktes, die Einhaltung der Vorgaben aus den Artikeln AIRTRN. 6 und 9 Teil 2, Teilbereich 2, Titel I zu Betriebszulassung bzw. Eigentum und Kontrolle sowie die Einhaltung der Vorgaben aus Artikel AIRTRN. 11 Teil 2, Teilbereich 2, Titel I und des Teil 2, Teilbereich 1, Titel XI zu "Gleichen Ausgangsbedingungen für einen offenen und fairen Wettbewerb und eine nachhaltige Entwicklung".

Mit vollzogenem Austritt ist das Vereinigte Königreich ab sofort auch kein Mitglied der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA), so dass der **Aufbau eigener Strukturen zum Zwecke der Flugsicherheit notwendig** ist. Es ist aber zu begrüßen, dass das Abkommen Kooperation hinsichtlich Luftsicherheit und Luftverkehrsmanagement sicherstellt. So bleiben vor dem 1. Januar 2021 ausgestellte Zertifikate der EASA weiterhin gültig.

Die **Bestimmungen zur Bodenabfertigung und zu Slots** (Nicht-Diskriminierung und Zugang) und die reziproken Klauseln zur Wahrung gleicher Wettbewerbsbedingungen im Luftverkehr sind ein positiver Schritt für ein faires „level playing field“ auf Augenhöhe.

Eine gute Nachricht ist auch, dass für die **Aufrechterhaltung der „sicheren Lieferkette“** im Luftfrachtverkehr zuerst einmal gesorgt ist. Die EU und das Vereinigte Königreich erkennen ihre jeweiligen Sicherheitsstandards für Luftfracht gegenseitig an, so dass gravierende Störungen im Luftfrachtverkehr nicht zu erwarten sind. Das bedeutet, dass Luftfracht weiterhin zwischen dem Vereinigten Königreich und der EU sowie der Schweiz, Norwegen und Island befördert werden kann, ohne dass das Luftfahrtunternehmen eine ACC3-Bezeichnung der EU oder des Vereinigten Königreichs besitzen müssen. Allerdings gilt diese Regelung nicht für Luftfrachtsendungen, die auf der Straße von Großbritannien in die EU transportiert werden, sogenannte „road feeder services“, also Lkw, die unter Flugnummer unterwegs sind und Luftfrachtsendungen im Zulauf zu den Flughäfen transportieren. Diese Sendungen werden nicht mehr als sichere Luftfracht im Sinne der sicheren Lieferkette akzeptiert und müssen daher vor dem Weiterflug aus der EU heraus mittels Kontrollverfahren überprüft werden. Diese Auflage ist

von britischen Verladern einzuplanen, stellt aber im Luftfrachtverkehr bei noch zu sichernder Luftfracht gängige und notwendige Praxis dar.

Im Straßengüterverkehr dürfen **Lkw weiter ohne Einschränkungen Güter zwischen der EU und dem Vereinigten Königreich** befördern und auch Leerfahrten sind hier weiterhin zulässig. Transportunternehmen mit Sitz in der EU dürfen im Vereinigten Königreich innerhalb von sieben Tagen nach ihrer Ankunft zwei Kabotagefahrten durchführen. Transportunternehmen aus dem Vereinigten Königreich sind entweder zwei Cross-Trade-Operationen (zwischen zwei EU-Staaten) oder eine Cross-Trade-Operation und eine Kabotagefahrt innerhalb eines EU-Mitgliedsstaats erlaubt. Der Lkw-Transitverkehr durch das jeweils andere Gebiet (UK/EU) bleibt unbeschränkt.

Die die im Austrittsvertrag gefundenen Regelungen führen im Bereich des Straßengüterverkehrs grundsätzlich dazu, dass die Warenströme auf dem Weg über die Grenze **stärkeren Kontrollregimen unterliegen** und damit der administrative Aufwand sowohl für Transportunternehmen und Speditionen als auch für Verloader bzw. Versender steigt. Im Effekt kommt es zu Mehraufwänden, Produktivitätseinbußen und zur Verlängerung von Laufzeiten, die vor allem aus den durch die Unternehmen vorzuschaltenden Informationsflüsse herrühren.

Um **neue Voraussetzungen für eine möglichst reibungslose Zollabwicklung** ihrer Waren zu gewährleisten, werden sich im Straßengüterverkehr vor allem viele kleinere Unternehmen noch intensiver mit den neuen Formalia und den IT-Schnittstellen zur Zollabfertigung in Frankreich und dem Vereinigten Königreich auseinandersetzen müssen. Hierzu werden die Transportunternehmen entweder eigene Kompetenzen aufbauen oder Expertise bei Speditionen oder Zollagenturen einkaufen müssen.

Insgesamt ist mit einer noch fortbestehenden Einarbeitungs- und Übergangsphase zu rechnen. **Die Lage wird sich insgesamt entspannen, sobald bei den Akteuren mehr Klarheit und Sicherheit über die konkrete Anwendung des neuen Regelwerkes besteht.** Gegenwärtig wird - auch unterstützt durch einige EU-Parlamentarier - die Forderung erhoben, dem Austrittsvertrag zu diesem Zweck noch umfangreiche Klarstellungen bzw. Anwendungsleitfäden beizufügen.

Auch **im Seeverkehr gestatten beide Seiten den freien Zugang** zu Häfen und zu Hafendienstleistungen. Hiermit soll die kontinuierliche Anbindung im Verkehr garantiert werden. Doch bleibt, wie zu erwarten, der Marktzugang hinter dem des EU-Binnenmarkts zurück. Kabotagetransporte auf dem Territorium der anderen Seite sind nicht mehr erlaubt.

5. Digitaler Handel und Datenströme

Die im Abschnitt Digitaler Handel enthaltenen Bestimmungen sind grundsätzlich zu begrüßen. Erklärtes Ziel ist es, den digitalen Handel zu erleichtern.

Positiv zu bewerten ist, dass sich die Parteien dazu verpflichten, den grenzüberschreitenden Datenverkehr zu gewährleisten. Einschränkungen des Datenflusses durch beispielsweise **Datenlokalisierungsvorschriften sind unzulässig** (Artikel DIGIT 6). Gleichzeitig wird der Schutz personenbezogener Daten und der Privatsphäre unterstrichen (Artikel DIGIT.7).

Bezüglich der **Datenübertragung personenbezogener Daten** haben die EU und das VK sich auf eine **Übergangsfrist von 4 Monaten geeinigt**, die auf 6 Monate verlängert werden kann. Ziel ist, bis dahin einen Angemessenheitsbeschluss im Sinne des Artikel 45 DSGVO zu erreichen (Artikel FINPROV.10A Absatz 4(a)). Eine beidseitige Feststellung, eines angemessenen Datenschutzniveaus würde den Datenaustausch für Unternehmen erheblich erleichtern. Der BDI hat in der Vergangenheit eine Übergangslösung für Unternehmen gefordert, um den Datenaustausch zwischen der EU und dem VK nicht zu gefährden. Insofern ist diese Entscheidung begrüßenswert und bedeutet insbesondere für KMUs vorübergehend eine Erleichterung. Es liegt nun an der Europäischen Kommission, die Adäquanzenentscheidung zügig innerhalb der Frist bis spätestens zum 1. Juli 2021 abzuschließen, damit offene Rechtsfragen in den Unternehmen geklärt werden können. Es sei darauf hingewiesen, dass Zweifel an der Vereinbarkeit der Übergangsfrist mit dem Europarecht bestehen.⁶ Auch deswegen ist aus Sicht der Unternehmen eine priorisierte Behandlung der Datenadäquanzenentscheidung wünschenswert.

Es werden **keine Zölle auf die elektronische Übertragung** erhoben. In Artikel DIGIT.8 wird klargestellt, dass diese als Dienstleistungen gelten.

Die Übertragung oder der Zugriff auf **Quellcodes** darf nicht verlangt werden (Artikel DIGIT.12).

Das Abkommen enthält auch einen Artikel zu **Open Data öffentlicher bzw. staatlicher Stellen** (Artikel DIGIT.15) und verpflichten sich zur nutzerfreundlichen und praktikablen Ausgestaltung für die Zugänglichmachung dieser Daten. Insbesondere sollen diese möglichst standardisiert und mit freien verfügbaren Anwenderprogrammierschnittstellen zugänglich gemacht werden.

Die EU und das VK haben ferner eine thematische Zusammenarbeit im Bereich **Cybersicherheit** vereinbart (Artikel CYB.1 ff.). Es soll ein regelmäßiger Dialog zum Austausch von Informationen über relevante politische Entwicklungen, auch in Bezug auf internationale Sicherheit, Sicherheit neuer Technologien, Internet-Governance, Cybersicherheit, Cyberabwehr und Cyberkriminalität erfolgen. Das CERT-EU und das nationale IT-Notfallteam des VK sollen auf freiwilliger Basis zusammenarbeiten. Ein verpflichtender Informationsaustausch beispielsweise bei schwerwiegenden Cybersicherheitsvorfällen wäre hier allerdings begrüßenswert gewesen, um die Widerstandsfähigkeit bei Cybersicherheitsvorfällen zu stärken. Die Vertragsparteien sind ferner bestrebt, in einschlägigen internationalen Gremien und Foren zusammenzuarbeiten und die globale Cyberabwehrfähigkeit weiterhin zu stärken.

6. Wettbewerbsrecht

Als Absichtserklärung wird in Art. 2.2. Abs. 1 des zweiten Kapitels formuliert, dass **jede Vertragspartei ein eigenes Wettbewerbsrecht** aufrechterhalten soll, mit dem wirksam gegen kartellrechtswidrige Vereinbarungen, den Missbrauch einer marktbeherrschenden Stellung und Fusionen vorgegangen werden soll, die erhebliche wettbewerbswidrige Auswirkungen haben können.

Allerdings kann jede Vertragspartei „aus Gründen berechtigter Gemeinwohlziele **Ausnahmen** von ihrem Wettbewerbsrecht vorsehen, sofern diese Ausnahmen transparent und gemessen an diesen Zielen verhältnismäßig sind“ (Art. 2.2. Abs. 3).

⁶ S. POLITICO Brexit-Files vom 05.01.2021

In Art. 2.4. wird die Bedeutung der **Zusammenarbeit**, auch in Bezug auf Entwicklungen in der Wettbewerbspolitik und die Aktivitäten zur Rechtsdurchsetzung, festgehalten, ohne hierzu konkretere Festlegungen zu treffen. Konkretere Bedingungen für den Austausch und die Nutzung vertraulicher Informationen werden explizit einem Folgeabkommen vorbehalten. Streitigkeiten können nicht über den vorgesehenen Streitbeilegungsmechanismus beigelegt werden (Art. 2.5.).

Bewertung: Die Wettbewerbsbedingungen einschließlich der Beihilfenkontrolle gehören zu den umstrittensten Dossiers des Handelsabkommens. Eine rechtliche Verpflichtung seitens des VK, gleichwertige Gesetzgebungssysteme wie die der EU beizubehalten und dynamische Angleichungen vorzunehmen, war indes schon seit Längerem vom Tisch. Zunächst ist positiv hervorzuheben, dass das Abkommen nicht an diesen Themen gescheitert ist und jetzt zumindest die **kartellrechtlichen Grundprinzipien** im Vertragstext verankert worden sind. Diese Verankerung ist allerdings sehr genereller Natur und entspricht ohnehin dem Minimalkonsens vieler Freihandelsabkommen.

Es werden gleichzeitig Möglichkeiten für Ausnahmen von den jeweiligen Wettbewerbsrechten normiert. Es fehlt zudem an einer Bestimmung, wonach die Vertragsparteien eine weitere Parallelität des (materiellen) Wettbewerbsrechts der EU und des Vereinigten Königreichs anstreben. Unter einer Zusammenarbeit bei der „**Entwicklung des Wettbewerbsrechts**“ kann man „alles und nichts“ verstehen, und die Formulierung enthält keine Verbindlichkeit, die Wettbewerbsrechte in Parallelität weiterzuentwickeln.

Es fehlt auch an näheren Modalitäten für eine Zusammenarbeit in der Wettbewerbspolitik sowie bei kartellrechtlichen Ermittlungen. Es ist zudem **kein Verbot der Doppelsanktionierung** („ne bis in idem“) normiert worden. Das Kapitel 2 zeigt auch deutlich, dass das Vereinigte Königreich nicht daran gehindert ist, in Zukunft eine „*separate und unabhängige*“ Politik im Bereich der Wettbewerbspolitik zu verfolgen, wie dies Boris Johnson bereits in einem schriftlichen Statement vom 03. Februar 2020 ausdrücklich gefordert hatte.

Dass gegen Fusionen vorgegangen werden soll, die erhebliche wettbewerbswidrige Auswirkungen haben können, wodurch bestimmte **Kriterien der materiellen Fusionskontrolle** („SIEC“- bzw. „SLC“-Test“) inkorporiert werden, ist grundsätzlich positiv. Es fehlt allerdings an einer zusätzlichen Erklärung, dass auch solche Fusionen untersagt werden sollen, sofern diese geeignet wären, den Handel zwischen der EU und dem Vereinigten Königreich zu beeinträchtigen.

Wünschenswert wäre auch eine Angleichung der Fusionskontrollverfahren gewesen, vor allem im Hinblick auf die Anwendung der Kriterien für Abhilfemaßnahmen. Die Möglichkeit des Informationsaustausches reicht insofern nicht aus.

Auch im Anwendungsbereich der EU-Fusionskontrolle wird es, sofern britische Unternehmen in den Anwendungsbereich der EU-Fusionskontrollverordnung fallen, zu **parallelen Überprüfungen** kommen. Dies betrifft zum einen über das Jahr 2020 hinaus noch nicht abgeschlossene Transaktionen. Es werden sich insbesondere Fragen zur Zuständigkeit der Kommission in Bezug auf Sachverhalte stellen, die vor dem Ablauf des Übergangszeitraums ihren Ausgangspunkt nehmen und danach andauern. Das gilt z. B. bezüglich der Frage der Umsatzberechnung oder bei Fallüberweisungen ohne EU-Dimension.

Parallele Überprüfungen werden auch deshalb stattfinden, weil das „One-Stop-Shop-Prinzip“ im Verhältnis EU/VK nicht mehr zur Anwendung gelangen wird. Globale M&A-Transaktionen lösen oft mehrere Fusionsanmeldungen aus. Diese „multiple filings“ dürften im Verhältnis zwischen der EU und dem VK zu unverhältnismäßigen Auswirkungen führen. Mehrere Behörden müssten dieselben europäischen Märkte parallel untersuchen. Für die Unternehmen wird dies doppelte Informationspflichten und hohe bürokratische Lasten bedeuten. Auch könnten sich die erforderlichen Abhilfemaßnahmen überschneiden oder sogar widersprechen.

Die britische Wettbewerbsbehörde (CMA) hat den institutionellen Rahmen für die Zusammenarbeit zwischen der Kommission und den nationalen Wettbewerbsbehörden (NCAs) genau zu dem Zeitpunkt verlassen, zu dem eine stärkere Koordinierung bei der Fusionskontrolle von Vorteil wäre. Die Absichtserklärung zur Zusammenarbeit enthält **keine Spezifika hinsichtlich einer Zusammenarbeit in Fusionsfällen**. Die Vertragsparteien scheinen auch nicht bereits jetzt die Absicht zu verfolgen, weitere Fragen des Fusionskontrollverfahrens künftig in einer weiteren Vereinbarung zu regeln. Jedenfalls enthält das Abkommen dazu – anders als zum Informationsaustausch – keine entsprechende Absichtserklärung.

7. Beihilfenrecht

Der Streit um staatliche Beihilfen für Unternehmen hat lange eine Einigung zwischen der EU und dem VK über ein Handelsabkommen verzögert. Das Abkommen regelt nun, dass jede Vertragspartei ihr eigenes, unabhängiges System der Subventionskontrolle einrichtet und dass keine Vertragspartei verpflichtet ist, die Regeln der anderen zu befolgen.

Es enthält einige **allgemeine Grundsätze**, die die Gestaltung der Systeme beider Seiten bestimmen und sicherstellen sollen, dass die Gewährung von Subventionen keine nachteiligen Auswirkungen auf den Handel zwischen den Vertragsparteien hat. So wird in Art. 3.1. und Art. 3.2. der Subventionsbegriff neu – und in Abweichung vom Begriff der staatlichen Beihilfen – für die Zwecke des Abkommens definiert und sein Anwendungsbereich festgelegt. Auch Dienstleistungen von öffentlichem wirtschaftlichen Interesse werden eigenständig definiert (Art. 3.3.), wobei sich die Definition an der des EU-Beihilfenrechts orientiert.

Während die **Zuständigkeit über staatliche Beihilfen** bislang in der ausschließlichen Zuständigkeit der Europäischen Kommission lag, normiert das Abkommen nun, dass jede Vertragspartei (mithin auch das VK) ein wirksames Subventionskontrollregime einrichten muss (Art. 3.4. Abs. 1). Den Grundsätzen in Art. 3.4. zufolge haben sich die Vertragsparteien auf einige Elemente geeinigt, die sicherstellen sollen, dass keine Partei handelsverzerrende Subventionen einsetzt. Subventionen müssen demnach eine Reihe von verbindlichen Prinzipien einhalten, um gewährt werden zu können. Diese Prinzipien umfassen einen Beitrag zu einem klar definierten Ziel von öffentlichem Interesse und die Notwendigkeit eines staatlichen Eingriffs zur Behebung eines Marktversagens. Darüber hinaus müssen Subventionen angemessen und verhältnismäßig sein sowie einen Anreizeffekt enthalten.

Diese allgemeinen Prinzipien werden durch **spezifische verbindliche Prinzipien** ergänzt (Art. 3.5), die für Schlüsselsektoren gelten (z. B. Luftverkehr, Energie, Finanzdienstleistungen) oder bestimmte Arten von Beihilfen (z. B. Rettung und Umstrukturierung notleidender Unternehmen, unbegrenzte Garantien, Exportsubventionen,

Dienstleistungen von öffentlichem wirtschaftlichen Interesse, große grenzüberschreitende Projekte).

Das Abkommen verpflichtet beide Seiten, die von ihnen gewährten **Subventionen transparent** zu machen (Art. 3.7) und ein unabhängiges Gremium einzurichten oder beizubehalten (Art. 3.9), das eine angemessene Rolle in ihrem jeweiligen Subventionssystem spielt. Das Abkommen enthält Bestimmungen über die Rolle der nationalen Gerichte bei der Überprüfung nationaler Subventionsentscheidungen (Art. 3.10). Die EU und das Vereinigte Königreich haben auch vereinbart, dass inländische Gerichte unter bestimmten Umständen die Befugnis haben sollten, die Rückforderung von Subventionen anzuordnen, die nach inländischem Recht unrechtmäßig gewährt wurden (Art. 3.11).

Schließlich haben das Vereinigte Königreich und die EU einen wechselseitigen Mechanismus vereinbart, der es beiden Seiten ermöglicht, rasch Maßnahmen zu ergreifen, wenn eine von der anderen Partei gewährte Subvention ihren Industrien erheblichen Schaden zufügt oder ernsthaft zuzufügen droht (Art. 3.8). Zur **Lösung von Streitigkeiten** zwischen der EU und dem Vereinigten Königreich über die Anwendung der Subventionskontrolle kommen zunächst Konsultationsmechanismen, auch über maßgeschneiderte Expertengremien (Art. 3.8) zum Tragen. Maßnahmen können auch im Rahmen eines beschleunigten Schiedsverfahrens angefochten werden und es besteht die Möglichkeit einer Entschädigung oder unilateraler Abhilfemaßnahmen, wenn eine Partei diese Maßnahmen in unnötiger oder unverhältnismäßiger Weise eingesetzt hat (Art. 3.12.). Darüber hinaus kann der horizontale Streitbeilegungsmechanismus unter bestimmten Voraussetzungen zur Geltung kommen (Art. 3.13).

In einer zusätzlichen separaten gemeinsamen Erklärung⁷ zwischen der EU und dem VK (kein Annex zum Abkommen) sind **unverbindliche Empfehlungen für zusätzliche Sektoren** enthalten, die jede Seite in ihrem jeweiligen System der Subventionskontrolle berücksichtigen kann. Diese Sektoren beziehen sich auf Forschung und Entwicklung, die Entwicklung von benachteiligten Gebieten (die sogenannten regionalen Subventionen) und Subventionen für den Transportsektor (Flughäfen, Häfen, Straßenverkehr).

Bewertung: Das Abkommen stellt zumindest sicher, dass jede Vertragspartei, mithin auch das Vereinigte Königreich, ihr eigenes unabhängiges System der Subventionskontrolle beibehält bzw. errichtet und dass keine Partei verpflichtet ist, die Regeln der jeweils anderen Partei zu befolgen. Das Vereinigte Königreich hat sich damit zwar der Beihilfenkontrolle der EU entzogen, sich aber verpflichtet, ein eigenes vergleichbares Beihilfenregime aufzusetzen. Es sind im Abkommen einige grundsätzliche Prinzipien einer dem EU-Regime im Grundsatz vergleichbaren Subventionskontrolle verankert worden, die eine gewisse Beihilfendisziplin für das jeweils eigene Territorium vorsieht. In der EU geltendes Sekundärrecht ist allerdings nicht in diesen Ansatz übernommen worden. Lediglich bei den spezifischen Prinzipien (Art. 3.5) sind Wesenszüge einiger dem Sekundärrecht der EU entlehnten Regelungsbereiche verankert worden.

Man wird sehen, wie gut vor allem das „Sanktionsregime“, dessen Verfahren recht detailliert im Abkommen festgelegt wurde, im Einzelnen in der Praxis greifen wird. Die Bestimmungen erlauben es der EU oder dem VK, – ähnlich wie im Rahmen der multilateralen Handelsschutzinstrumente – einseitige Maßnahmen zu ergreifen, um ihre

⁷ https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/948105/EU-UK_Declarations_24.12.2020.pdf

Wirtschaft gegen erhebliche negative Auswirkungen auf den Handel oder die Investitionen zwischen den Vertragsparteien oder entsprechende Gefährdungen zu schützen.

8. Öffentliches Auftragswesen

Nachdem dies lange Zeit unsicher erschien, umfasst das Abkommen auch Regelungen zum öffentlichen Beschaffungswesen. Sie befinden sich im Kontext der Vereinbarungen über den beiderseitigen Handel in einem eigenen Abschnitt (Teil 2, Teilbereich 1, Titel VI, mit den Artikeln PPROC.1 bis PPROC.19, s. S. 179 bis 185 der deutschen Fassung).

Der Titel zum öffentlichen Auftragswesen gliedert sich in zwei Kapitel. Das erste (mit Artikeln PPROC.1 und 2) betrifft den Anwendungsbereich und die Zielsetzung der neuen Regelungen. Ziel ist danach, den Zugang der Anbieter jeder Vertragspartei zu „erweiterten Gelegenheiten“ zur Teilnahme an Verfahren der öffentlichen Beschaffung zu gewährleisten und die Transparenz der Verfahren zur öffentlichen Beschaffung zu verbessern. Der Anwendungsbereich (insbesondere sogenannte „erfasste Beschaffungen“) umfasst zum einen bereits geltende Regelungen des Government Procurement Agreement der WTO (GPA), die sich auf große Vergaben ab bestimmten Schwellenwerten beziehen. Zum anderen umfasst er in begrenztem Umfang auch Vergaben aus weiteren Bereichen, was in einem Anhang zu dem Abkommen (Anhang PPROC-1, S. 869 ff.) näher bestimmt wird. Soweit nach erster Durchsicht des nicht leicht verständlichen Textes erkennbar, wird damit zumindest **in begrenztem Umfang das Prinzip „GPA+“** umgesetzt. Das bedeutet eine Regelung, die auf dem GPA aufbaut und teilweise auch darüber hinausgeht. Dies war bereits in der Gemeinsamen Erklärung beider Seiten von 2019 als Zielsetzung vereinbart worden. Die Erweiterung des Anwendungsbereichs betrifft unter anderem Vergaben von Gasversorgern und von privaten Versorgungsunternehmen, die als Monopolisten tätig sind, sowie eine Reihe zusätzlicher Dienstleistungen, unter anderem z. B. im Immobilien- und Bildungssektor.

Ein zweites Kapitel (mit Artikeln PPROC.3 bis 19) enthält nähere Bestimmungen für die in Kapitel 1 genannten „erfassten Beschaffungen“. Dazu zählen nähere Regelungen zu etlichen wichtigen Aspekten des Vergabeverfahrens, so z. B. zur elektronischen Beschaffung, zu Teilnahmebedingungen und zur Berücksichtigung ökologischer und sozialer Aspekte. Ferner finden sich dort auch **bilaterale Vereinbarungen zu Nachprüfungsverfahren** für den Fall von Vergaberechtsverstößen. Diese umfassen wichtige Garantien hinsichtlich der Unabhängigkeit und Qualifikation der Nachprüfungsstellen sowie eines nötigen zügigen und möglichst effektiven Nachprüfungsverfahrens.

Im Übrigen sind auch ausdrückliche Regelungen zur **„Inländerbehandlung“** vorgesehen. Danach dürfen Maßnahmen einer Vertragspartei im Hinblick auf eine Beschaffung nicht dazu führen, dass Anbieter der jeweils anderen Vertragspartei, die aufgrund der Gründung, des Erwerbs oder der Fortführung einer juristischen Person in ihrem Gebiet ansässig sind, eine weniger günstige Behandlung erfahren, als diese Vertragspartei ihren eigenen gleichartigen Anbietern gewährt. Bemerkenswert ist, dass diese Verpflichtung zur Inländerbehandlung, die abgesehen von wenigen, bestimmten Ausnahmen besteht, auch für „nicht erfasste Beschaffungen“ im Sinne des Abkommens und damit wohl auch für kleinere Beschaffungen unterhalb der GPA-Schwellenwerte gilt.

Schließlich enthalten die Bestimmungen auch **Regelungen für mögliche künftige Änderungen** und Berichtigungen eingegangener Marktzugangsverpflichtungen. Vorgesehen sind dabei auch Bestimmungen zur Konsultation und Beilegung etwaiger Streitigkeiten sowie zur Zusammenarbeit der EU und des Vereinigten Königreichs auf dem

Gebiet des öffentlichen Beschaffungswesens. Insoweit soll je nach technischer Verfügbarkeit auch ein Austausch der jährlichen Statistiken zu erfassten Beschaffungen zwischen den Parteien erfolgen.

Einschätzung: Die Tatsache, dass die vorgenannten Regelungen Aufnahme in das Abkommen gefunden haben, ist aus BDI-Sicht ausdrücklich zu begrüßen. Angesichts der großen wirtschaftlichen Bedeutung des öffentlichen Auftragswesens hat der BDI stets für eine möglichst weitgehende Kontinuität des künftigen Rechtsrahmens und Aufnahme diesbezüglicher Bestimmungen in das Abkommen plädiert.

Auch wenn die neuen Regelungen erwartungsgemäß deutlich weniger detailliert als diejenigen des EU-Vergaberechts sind, können sie immerhin als Signal dafür gelten, dass nach dem Wegfall des EU-Vergaberechts im Verhältnis zwischen beiden Seiten nicht auf jegliche Vereinbarung für diesen wichtigen Bereich verzichtet wird. Zu begrüßen ist, dass die Regelungen teilweise weiter gehen als die ohnehin zwischen beiden Seiten geltenden Bestimmungen des GPA und damit das Modell „GPA+“ seitens der EU zumindest in gewissem Umfang durchgesetzt werden konnte.

Da die diesbezüglichen EU-Richtlinien für öffentliche Aufträge gegenüber dem Vereinigten Königreich nicht mehr gelten und die Bestimmungen des GPA weniger detailliert sind, dürften insbesondere die Regelungen des Abkommens zu Transparenz und Nichtdiskriminierung im Vergabeverfahren sowie zur unabhängigen Überprüfung von Vergabebefehlen wichtig sein. Bedeutsam ist überdies, dass das Gebot der „Inländerbehandlung“ nach dem Abkommen auch für nicht erfasste Beschaffungen und damit wohl auch für Vergaben unterhalb der GPA-Schwellenwerte gilt. Perspektivisch wichtig erscheinen auch die Bestimmungen zur Konsultation und Beilegung von Streitigkeiten sowie zur Zusammenarbeit zwischen den Vertragsparteien, da sie einen institutionalisierten Rahmen zur Erörterung möglicher künftiger Änderungen und etwaiger Meinungsunterschiede zwischen der EU und dem Vereinigten Königreich schaffen.

Auf jeden Fall ist allerdings zu beachten, dass das Regelungsniveau der Bestimmungen zum öffentlichen Beschaffungswesen trotz des Abkommens deutlich hinter das der EU-Richtlinien für öffentliche Aufträge zurückfällt. Bezüglich der Rechtsdurchsetzung bei Vergaben im Bereich des Vereinigten Königreichs fehlt es nun an der Möglichkeit einer effektiven Intervention der Kommission mittels Vertragsverletzungsverfahren sowie an der Zuständigkeit des EuGHs. Vielmehr ist die Vergabenachprüfung im Verhältnis zwischen Akteuren aus der EU und dem Vereinigten Königreich nun primär auf nationale Nachprüfungsstellen beschränkt. Allerdings dürfte wohl auch die Möglichkeit der Nutzung des Streitbeilegungsmechanismus zwischen den Parteien des Abkommens bestehen, etwa wenn es um die Beurteilung einer Vergabemaßnahme geht, die auf GPA-Regelungen Bezug nimmt. Für die Zukunft sind Abweichungen des Vergaberechts des Vereinigten Königreichs vom EU-Vergaberecht möglich und mittelfristig auch wahrscheinlich. Immerhin dürfen etwaige nationale Rechtsänderungen aber nicht gegen die im Abkommen vereinbarten Mindestgarantien für das Vergabeverfahren und die Vergabenachprüfung verstoßen, was ein Vorzug des erreichten Abkommens ist.

9. Forschung und Innovation

Das Partnerschaftsabkommens sieht eine grundsätzliche Fortsetzung der Teilnahme britischer Akteure aus dem Forschungs- und Innovationsbereich (d. h. u. a. auch Unternehmen) an den jeweiligen EU-Programmen vor. Dies ist generell positiv zu bewerten. Für die deutschen Unternehmen sind dabei folgende Aspekte von besonderer Bedeutung:

Horizont 2020: Teilnehmer bzw. Einrichtungen aus dem Vereinigten Königreich bleiben bis zum Ende von Horizont 2020 (31. Dezember 2020) und bis zum Ende der Laufzeit der individuellen H2020-Projekte (bis Mitte 2022) teilnahme- und förderfähig. Das gilt sowohl für die Verbund- als auch für die Einzelfördermaßnahmen.

Horizon Europe (HEU): Das Partnerschaftsabkommen sieht eine fortgesetzte Teilnahme von britischen Forschungs- und Innovationspartnern (u. a. auch Unternehmen) an Horizon Europe (HEU) vor. Dies ist grundsätzlich positiv zu werten, da bestehende Innovationspartnerschaften zwischen der EU und dem Vereinigten Königreich auch in zukünftigen Innovationsprojekten gefestigt werden können. Das Vereinigte Königreich wird in Zukunft den Status eines assoziierten EU-Drittstaates erhalten und muss für die Teilnahme an EU-Forschungsprojekten eine Teilnahmegebühr entrichten. Details dazu müssen noch ausgearbeitet werden. Im Grundsatz sieht das Abkommen eine Teilnahme wie folgt vor: „under fair and appropriate conditions and, where appropriate, in the form of access to certain services provided under Union programmes.“

Die fortgesetzte Teilnahmemöglichkeit für britische Einrichtungen erstreckt sich auch auf die Programmbereiche Nuklearforschung (EURATOM) und Weltraum. Allerdings sind britische Einrichtungen nicht für Maßnahmen des künftigen Europäischen Innovationsrates (European Innovation Council (EIC) unter HEU finanziell förderfähig.

Studierendenaustausch (ERASMUS +): Das Vereinigte Königreich hat entschieden, *nicht* an der neuen Programmgeneration des europäischen Studierendenaustauschprogrammes Erasmus+ teilzunehmen. Maßnahmen des derzeitig laufenden Erasmus-Programmes können jedoch weiter gefördert werden bis zum Ende der Projektlaufzeit. So können beispielsweise Projekte zur Erhöhung der Studierendenmobilität bis zum Ende der Projektlaufzeit (bis zum 31. März 2023) unterstützt werden. Dies ist besonders bedauerlich, weil die Finanzierung der Hochschulpartnerschaften fortan auf eine neue Grundlage gestellt werden muss. Die britische Regierung hat angekündigt, ein weltweites Austausch-Modell errichten zu wollen, das Europa mit einschließt. Die Zuständigkeit für Bildungspartnerschaften mit Drittstaaten liegt grundsätzlich bei den Mitgliedsstaaten. Für Deutschland bedeutet dies, dass in etwaigen neuen Rechtsrahmen die Zuständigkeiten der jeweils betroffenen Bundesländer berücksichtigt werden müssten. Die Neugestaltung dürfte daher komplex und zeitintensiv werden.

10. Energie und Klima

Grundsätzlich haben sich beide Parteien in Kapitel VII auf ein **Festhalten an der Zusammenarbeit im Energiehandel** geeinigt. Dies betrifft vor allem die Träger Gas und Strom und umfasst zum einen ENTSO-E und ENTSO-G sowie britische TSOs auf der anderen Seite. Das Ausscheiden des Vereinigten Königreichs aus ACER (Agency for the Cooperation of Energy Regulators) soll durch eine Kooperation des UK Specialised Committee on Energy mit der Europäischen Kommission ersetzt werden, um eine Versorgungssicherheit zu erreichen. Offen sind dabei zahlreiche Detailfragen, z.B. zum Management der Kuppelstellen.

Das Vereinigte Königreich bekennt sich zur Fortführung des **Nationalen Energie- und Klimaplan 2030** (NECP). Ferner wollen beide Seiten bei der Offshore-Erzeugung (v. a. in der Nordsee) kooperieren und einen regulatorischen Dialog etablieren.

Das gesamte Kapitel VII hat eine **begrenzte Vertragslaufzeit** und endet am 30. Juni 2026. Eine Verlängerung ist danach von Jahr zu Jahr möglich, sofern der

Partnerschaftsrat darüber entscheidet. Im Allgemeinen hat der Partnerschaftsrat ein Vorschlagsrecht für Vertragsänderungen. Daher ist eine Überarbeitung des Texts möglich, z. B. zu den fünfjährigen Review-Zeitpunkten (siehe auch Abschnitt „Governance“).

In der Klimapolitik bekennt sich das Vereinigte Königreich ebenfalls zum Ziel der **Klimaneutralität bis 2050**. Dabei wird an vielen Stellen Kooperation und Zusammenarbeit betont unter der Zielsetzung fairer Wettbewerbsbedingungen. Bei der Subventionskontrolle orientiert sich der Vertragsentwurf an den Leitlinien der Gemeinschaft für staatliche Umweltschutzbeihilfen (EEAG). Konkret wurde eine sog. „non-regression“ vereinbart (in etwa: kein Rückschritt hinter bisherige Niveaus). Perspektivisch soll dabei das Schutzniveau erhöht werden. Beide Parteien verpflichten sich zur Einhaltung ihrer jeweiligen Ziele aus dem **Pariser Klimaschutzabkommen**.

Die **Emissionshandelssysteme** sollen verknüpft werden; hierzu sollen sich die Aufsichtsbehörden kooperieren. Konkrete Details stehen allerdings aus. Auf internationaler Ebene wollen beide Seiten die Entwicklung und Verabschiedung ehrgeiziger und effektiver Minderungsmaßnahmen durch die UN-Organisationen International Maritime Organization (IMO) und International Civil Aviation Organization (ICAO) unterstützen. Darüber hinaus wird im Annex ENER-2 die Strompreiskompensation für energieintensive Sektoren zur Vermeidung von Carbon Leakage entsprechend der EU-Vorgaben gestattet.

Einschätzung: Die Energiebeziehungen zwischen EU und VK werden teurer und weniger effizient. Auch wenn keine wechselseitigen Zölle im Energiehandel anfallen, entstehen neue administrative Anforderungen, ähnlich zum Warenverkehr (siehe auch Abschnitt „Güterhandel“). Wie im Verlauf der Verhandlungen schon erkennbar, sind beide Parteien weiter sehr daran interessiert, auch künftig bei Energie- und Klimathemen eng und konstruktiv zusammenzuarbeiten. Für den künftigen Energiehandel wurden die Grundsätze festgelegt; viele Detailfragen sind aber noch in den Fachgremien zu konkretisieren.

Die Einhaltung des Pariser Klimaschutzabkommens ist u. a. ein zentraler Maßstab, um ein Level Playing Field bei Umweltstandards zu erreichen. Bei der CO₂-Bepreisung verhandeln beide Seiten über das Linking des EU ETS mit dem zum 1. Januar 2021 neu geschaffenen britischen ETS. Erfahrungen mit der Schweiz zeigen, dass dieses Linking zeitintensive Verhandlungen erfordern dürfte. Damit die „demand-supply balance“ in einem verknüpften ETS weitgehend stabil bleibt, wird es darauf ankommen, die Höhe der jeweiligen caps ausgewogen miteinander abzustimmen. Das TCA arbeitet noch mit dem „alten“ EU-Ziel von CO₂-Einsparungen bis 2030 in Höhe von 40 Prozent im Vergleich zu 1990. In künftigen Reviews sollten neue Vereinbarungen auf Basis der jeweils aktuellen Klimaschutz-Ziele vereinbart werden.

11. Arbeit und Soziales

Auf die Einschätzung der Bundesvereinigung der Deutschen Arbeitgeberverbände (BDA) vom 28. Dezember 2020 zu Fragen der Arbeitnehmermobilität sei verwiesen. (s. Anlage)

12. Grenzüberschreitender Dienstleistungshandel

Für den Dienstleistungshandel wurden Marktzugang und Diskriminierungsverbot wechselseitig vereinbart. Dabei wurde ein sog. Negativ-Listen-Ansatz verfolgt, wie dies auch in anderen, modernen EU-Handelsabkommen der Fall ist. Die dort aufgeführten Restriktionen sind teilweise auf die Belange der einzelnen Mitgliedstaaten zugeschnitten.

In der Praxis sind jedoch zahlreiche Dienstleistungen ihrem Wesen nach an die Personenfreizügigkeit gekoppelt. Insbesondere für kurzfristig angeforderte Dienstleistungen sind dafür z. B. kurze Geschäftsreisen erforderlich. Diese sind zwar grundsätzlich möglich, erfordern zukünftig allerdings ein Visum. Das TCA sieht eine **Visafreiheit nur für einen stark beschränkten Tätigkeitskatalog** vor (vgl. Artikel SERVIN 4.3 und Annex SERVIN-3).

Zu den visabefreiten Tätigkeiten zählen:

- a) Sitzungen und Konsultationen
- b) Forschung und Design
- c) Marktforschung
- d) Ausbildungsseminare
- e) Messen und Ausstellungen
- f) Verkauf
- g) Einkauf
- h) Kundendienst (Montage, Instandsetzung, Wartung)
- i) Handelsgeschäfte (Finanzdienstleistungen)
- j) Touristisches Personal
- k) Übersetzen und Dolmetschen

Im Übrigen sei auf die Einschätzung der BDA (siehe „Arbeit und Soziales“) verwiesen.

13. Finanzdienstleistungen

Die EU-Kommission betont in ihrer Kommunikation, dass der Marktzugang für Finanzdienstleistungen über **unilaterale Entscheidungen** (sog. Äquivalenzentscheidungen) festgelegt wird. Bis März 2021 soll eine Absichtserklärung (Memorandum of Understanding) zur zukünftigen regulatorischen Zusammenarbeit verabschiedet werden.

Während die britische Regierung umfangreiche Äquivalenzentscheidungen zu Gunsten europäischer Finanzinstitute getroffen hat, ist die Prüfung auf Seiten der EU noch nicht finalisiert. Die Kommission wertet nach eigener Aussage die Antworten auf Fragebögen in 28 Bereichen aus.

Neben Wettbewerbsgesichtspunkten dürften die Entscheidungen insbesondere mit Rücksicht auf **potenzielle Risiken für die europäische Finanzmarktstabilität** fallen. Je nach Ausgestaltung einer möglichen Äquivalenz besteht das Risiko, Absicherungsgeschäfte von Finanzmarktrisiken (z. B. im Rohstoff- und Energiebereich, Zinsrisiken) mit **erheblich höheren Sicherheitsmargen** unterlegen zu müssen, wenn diese Transaktionen über zentrale Gegenparteien in London abgewickelt werden. Hiervon könnten nicht nur Finanzinstitute, sondern auch Corporates betroffen sein.

Die Vorgehensweise beider Parteien entspricht den Vereinbarungen aus der Politischen Erklärung vom November 2019.

14. Schlussbemerkungen

Für ihre fachliche Unterstützung bedanke ich mich recht herzlich bei Anna Kantrup (Güterhandel), Robin Kunst (Mobilität), Stefanie Stündel (Digitaler Handel und Datenströme), Dr. Ulrike Suchsland (Wettbewerbsrecht und Beihilfenrecht), Dr. Peter Schäfer (Öffentliches Auftragswesen), Christian Rudelt (Forschung und Innovation), Dr. Joachim Hein (Energie und Klima), sowie Noora Närvänen und Arne Franke (beide BDA, Arbeit und Soziales).

Für ihre Mitwirkung bei der redaktionellen Erstellung dieses Vermerks danke ich Katrin León und Dr. Klaus Günter Deutsch.

Etwaige Fehler verbleiben in meiner Verantwortung.

Mit freundlichen Grüßen

gez. Paul P. Maeser