

Brexit, Handelskriege u.a.: Disruptive politische Entscheidungen und ihre Auswirkung auf den internationalen Handel und Verkehr

Maximilian Bauernfeind
Wien, 12. April 2021

EU-UK Handels- und Kooperationsabkommen im Verkehrsbereich Straßenverkehr

- **Verkehrsdienstleistungen** sind grundsätzlich nur abgedeckt, um die Konnektivität zwischen EU und UK per Luft und Straße zu garantieren
- Abkommen soll **nicht den Binnenmarkt simulieren**
 - Punkt-zu-Punkt Verbindungen + Transit erlaubt
 - Kabotage:
 - für UK-Unternehmen begrenzt auf 2 Fahrten zwischen 2 MS bzw. eine innerhalb eines MS jeweils innerhalb von 7 Tagen (danach Rückkehr nach UK);
 - für EU-Unternehmen begrenzt auf bis zu 2 Fahrten im UK in 7 Tagen (danach Rückkehr in EU)
 - vgl. EU intern VO (EU) 1072/2009: bis zu drei Kabotagefahrten binnen 7 Tagen erlaubt
 - „Level Playing Field“ wichtig, etwa hinsichtlich technischer Standards für LKW oder Lenk- und Ruhezeiten nach EU/UNECE Regelungen

EU-UK Handels- und Kooperationsabkommen im Verkehrsbereich Luftverkehr

- **Klassische Bestimmungen eines Luftverkehrsabkommens**
 - Punkt-zu-Punkt-Verbindungen
 - Überflüge
 - Kabotage
- Keine Flugverkehrsdienstleistungen innerhalb des Territoriums der anderen Vertragspartei
- Bereits erteilte Lizenzen, Zertifikate oder Typengenehmigungen bleiben aufrecht, neue müssen durch zuständige Behörde jeweils in UK oder EU erteilt werden.
- MS können Zusatzabkommen mit UK über 5. Freiheit im Frachtbereich schließen (Transport von Fracht aus/in Drittstaat aus/in jeweils andere Vertragspartei)
- VO über Passagierrechte gilt nicht mehr für Flüge aus UK in EU, die von UK-Luftfahrtunternehmen anderem Drittstaatsunternehmen durchgeführt werden

EU-UK Handels- und Kooperationsabkommen im Verkehrsbereich Andere Verkehrsträger

- **Seeverkehr** wird im Wesentlichen nach Regeln von IMO und Paris MoU (EU-Regeln meist nur Umsetzung völkerrechtlicher Bestimmungen); aber große Auswirkungen bei Häfen wegen Zoll- und anderer Formalitäten
- **Schieneverkehr:**
 - FR hat Genehmigung seitens EU zum Abschluss eines Abkommens mit UK bekommen (v. a. wichtig für Eisenbahnsicherheit und Betrieb des Eurotunnels)
 - Bereits erteilte Zertifikate behalten Gültigkeit, neue müssen von EU/UK-Behörde jeweils erteilt werden
- **Binnenschifffahrt:** kaum praktische Auswirkungen, bezüglich Zertifikaten wie Schienenverkehr

EU-UK Handels- und Kooperationsabkommen im Verkehrsbereich Sonstige Notwendige Anpassungen Auswirkungen

- **Infrastruktur:** Anpassung der TEN-T Korridore
- Verlagerungen von **Unternehmenssitzen, Lizenz-, Typen- und Zertifikatserteilungen**
- Einstellung von **Zollpersonal**
- Gesetzliche Änderungen auf MS-Ebene (in AT z. B. **Änderung des Führerscheingesetzes**)
- **Handelsvolumen** ist nach ersten Schätzungen im Jänner 2021 um 40% gefallen - > Daten mit Vorsicht zu genießen (Stockpiling vor Ende der Übergangsphase, Corona) -> Rückgang aber unausweichlich



TRADE WARS

Handelskriege und ihre Auswirkungen auf den internationalen Handel und Verkehr

I. Hintergrund – Die Krise der WTO

- Hauptaufgaben der WTO:
 - Garantie eines regelbasierten Handelssystems
 - Streitbeilegung (2 Instanzen: Dispute Settlement Body, Appellate Body)
- Streitbeilegung momentan funktionsunfähig (Appellate Body braucht min. 3 Mitglieder im Amt, letztes schied am 30. November 2020 aus; Nachbesetzung war durch USA blockiert)
- Machtkämpfe wichtiger Mitglieder über Reformen (z. B. Beihilfen) -> Rücktritt GD Roberto Azevedo (BRA) mit 31. August 2020 (1 Jahr vor Ende der Amtszeit) + Wahl von Ngozi Okonjo-Iweala (NGA) zur GDin
- WTO in tiefster Krise seit Gründung 1994 -> Zunahme von Handelskonflikten und -kriegen

II. Auswirkungen von Handelskonflikten auf den internationalen Verkehr

- **Handelskrieg:** nichtkooperatives „Spiel“ von 2 oder mehr Akteuren auf der Suche nach „optimalen Zöllen“ im Bewusstsein von Vergeltungsmaßnahmen
- Einsatz von **tarifären und nichttarifären Maßnahmen** (z. B. TBT und SPS); letztere sind schwer aufzudecken und zu beziffern
- Ziele: Internalisierung der Produktion oder andere politische oder wirtschaftliche Ziele
- Länder mit großer Marktmacht tendieren eher zu Zöllen
- Studien lassen einen Anstieg von Zöllen im Fall eines umfassenden Handelskrieges zwischen 32 und 58% vermuten
- Genereller Anstieg des Protektionismus (v. a. bei Disfunktionalität der WTO-Streitbeilegung)
- Weltweiter **Rückgang an Fracht** zwischen 6.2 und 10.8 billionen Tonnen

- Die **Nachfrage nach Verkehrs- und Logistikdienstleistungen** würde massiv fallen (z. B. im Seeverkehr ~50%) ->mögliche schwere Auswirkungen auf die Weltwirtschaft
- **BIP-Verluste** in allen wesentlichen Volkswirtschaften (EU -1.03%, USA -2.18%, Canada -3.32%, China -3.14%, ASEAN -6,2%)
- Im Verkehrsbereich sektorale Verschiebungen (USA würden Produktion + Transportnachfrage in Landwirtschaft verlieren, aber bei Industrieprodukten dazugewinnen; China vice versa; andere „Billigproduktionen“ würden in Japan, USA und EU dazugewinnen, in China sinken)
- Alle Länder würden weniger spezialisiert und verlieren komparative Vorteile -> auch dadurch weniger Nachfrage nach Verkehrsdienstleistungen
- **Produktion/Output im Verkehrsbereich** fällt (WTO: USA -4%, EU -7%, China -1% und Japan -1%)
- **Anzahl der Transporte als solche** würde massiv zurückgehen (WTO: USA -31%, EU -27%, China -4%, Japan -5%)
- Schwere Auswirkungen auf die Weltwirtschaft

Niemand gewinnt langfristig einen Handelskrieg (und manchmal wird daraus ein echter Krieg)

Danke für Ihre Aufmerksamkeit!

Maximilian Bauernfeind
maximilian.bauernfeind@bmk.gv.at

- *Cho et al.: The Impact of Global Protectionism on Port Logistics Demand*
https://res.mdpi.com/d_attachment/sustainability/sustainability-12-01444/article_deploy/sustainability-12-01444.pdf
- *Eddy Bekkers and Robert Teh (WTO): Potential economic effects of a global trade conflict: Projecting the medium-run effects with the WTO Global Trade Model*
https://www.wto.org/english/res_e/reser_e/ersd201904_e.pdf
- *Gabriel Felbermayr and Marina Steininger: Trumps trade attack on China – who laughs last (EconPol Policy Brief)*
https://www.econpol.eu/sites/default/files/2019-02/EconPol_Policy_Brief_13_Trumps_Trade_War.pdf
- *Nicita et al.: A trade war will increase average tariffs by 32 percentage points (voxeu.org)*
<https://voxeu.org/article/trade-war-will-increase-average-tariffs-32-percentage-points>
- *Nicita (UNCTAD): Trade and trade diversion effects of United States tariffs on China*
https://unctad.org/system/files/official-document/ser-rp-2019d9_en.pdf