

An die

**Mitgliedsverbände**

25.03.2020

Dr. Ke/sm

**Rundschreiben Nr. 26/2020**

Sehr geehrte Damen und Herren!

**1. Corona-Pandemie: Entwicklungen auf nationaler und europäischer Ebene**

Hinsichtlich der gegenwärtigen Schwierigkeiten im Transitverkehr hat die EU-Kommission vier Ziele auf europäischer Ebene angekündigt, um den Transport- und Warenverkehr in der EU zu erleichtern:

1. Das Überqueren der Grenze soll maximal 15 Minuten dauern.
2. Grüne Fahrspuren sollen für Fahrzeuge geöffnet sein, die alle Arten von Gütern transportieren.
3. Die Regierungen setzen ihre Beschränkungen aus.
4. Transporteure sollen weniger mit Dokumentenvorlagen belastet werden.

Bezüglich der Anwendung künftig geltender EU-Verordnungen hat die EU-Kommission nicht die Absicht, die Anwendung künftiger EU-Gesetze, wie z. B. die ab dem 1. April 2020 geltende Durchführungsverordnung (EU) 775/2018 über die Herkunftsangabe von Primärzutaten, aufzuschieben. Die EU-Kommission hält es aber offenbar selbst für schwer vorstellbar, dass die nationalen Behörden ihre Kontrollen derzeit auf die Umsetzung dieser Gesetze konzentrieren, berichtet der europäische Dachverband FoodDrinkEurope.

Wir werden Sie über weitere Entwicklungen informiert halten.

**2. Corona-Pandemie: Erleichterungen beim Import von Lebensmitteln tierischen und pflanzlichen Ursprungs in die EU**

Mit Rundschreiben Nr. 24/2020 vom 23.03.2020 informierten wir Sie über Erleichterungen beim Import von Lebensmitteln (...) in die EU und überließen Ihnen dazu ein Schreiben der EU-Kommission an die Vertreter der Drittländer.

Die Grenzkontrollstellen machen in diesem Zusammenhang darauf aufmerksam, dass Drittländer und Importeure, die die von der EU-Kommission angebotenen verschiedenen Optionen zur Übermittlung von Import-Zertifikaten nutzen, nur dann davon Gebrauch machen sollten, wenn tatsächlich große Schwierigkeiten bestehen, wie z. B. für die Philippinen.

Eine zu starke Nutzung dieser Ausnahmeregelung würde wiederum zu einer massiven Mehrarbeit bei der Dokumentenprüfung und somit erheblicher Beanspruchung der Grenzkontrollstellen-Mitarbeiter führen, was aufgrund der derzeitigen Lage sehr schwierig ist.

.../...

Die Grenzkontrollstellen bitten daher um Ihr Verständnis und Ihre Kooperation.

Weitere Informationen der Grenzkontrollstellen zu den derzeitigen Verfahren folgen in den nächsten Tagen.

### **3. Corona-Pandemie: Informationsaustausch des Beratenden Ausschusses Markt mit der Generaldirektion MARE über die Lage der europäischen Fischindustrie**

Die Vorsitzenden des Beratenden Ausschusses Markt (Market Advisory Council – MAC) der EU haben sich in einer Telefonkonferenz mit dem Referat für Wirtschaftsanalysen, Märkte und Folgenabschätzung der Generaldirektion MARE über die aktuellen Auswirkungen im Zusammenhang mit der COVID-19-Pandemie ausgetauscht.

Die Generaldirektion MARE stellt auf ihrer Homepage Informationen über Coronavirus-Notfallmaßnahmen zur Unterstützung des Fischerei- und Aquakultursektors zur Verfügung.

[https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/press/coronavirus-european-commission-helps-member-states-support-local-fishing-and-aquaculture\\_en](https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/press/coronavirus-european-commission-helps-member-states-support-local-fishing-and-aquaculture_en)

Die meisten der skizzierten Maßnahmen fallen unter die laufenden operationellen Programme des EMFF, die von den nationalen Behörden verwaltet werden. Daher sollten sich Antragsteller an ihre nationalen Behörden wenden, um weitere Informationen über deren Umsetzung zu erhalten.

Die Vertreter des MAC informierten die GD MARE über verschiedene Probleme im Fischverarbeitungssektor:

- Verschlechterung des Fischmarktes, insbesondere in Spanien; Schließung von Frischfischtheken im Einzelhandel, insbesondere in Frankreich, Spanien und Italien
- Schließung von Fischhändlern in mehreren Mitgliedstaaten; bis zu 80 % Umsatzrückgang für verarbeitende Betriebe
- Situation in der Frischfischproduktion: Kontinuierliche Verschlechterung im Weißfischbereich. Einige Flotten sind fast vollständig lahmgelegt. Fischmärkte in Frankreich und Italien werden geschlossen. Zusammenbruch des Marktes für Krustentiere wegen der Schließung von Restaurants. Bedeutung der Lagerbeihilfe für die Garnelen-, Braunkrabben- und Hummerverarbeitung. Die Produktion im pelagischen Sektor ist stabil. Es gibt einige Schwierigkeiten bei der Verfügbarkeit von Kühllagern, Kühlbehältern und beim Transport von gefrorenem Fisch.
- Die Situation für die Einzelhändler ist stabil; Versorgung mit Schwerpunktwechsel hin zu den wichtigsten Arten für den Einzelhandel
- Entschädigung für Erzeuger
- Gesamtschwierigkeiten bei Transport, Logistik und Verpackung; Bedarf an Lagerhilfen und erleichterter Beschäftigung dieser Kräfte; Notwendigkeit rückwirkender Maßnahmen

### **4. Corona-Pandemie: Informationen über Lenk- und Ruhezeiten von Lkw-Fahrern**

Der Verband Deutscher Kühlhäuser und Kühllogistikunternehmen e. V. (VDKL) informiert wie folgt über Entscheidungen der Bundesregierung zu Lenk- und Ruhezeiten sowie Fahrereinsatz vor dem Hintergrund der Verbreitung des Coronavirus:

#### Ausnahmen von den Lenk- und Ruhezeiten

Bis einschließlich 17. April 2020 gelten folgenden Ausnahmen von den täglichen Lenkzeiten und der wöchentlichen Ruhezeit:

Für Fahrerinnen und Fahrer von Fahrzeugen, die im Werkverkehr oder im gewerblichen Güterkraftverkehr

1. Waren des täglichen Bedarfs, insbesondere Lebens- und Futtermittel, zwischen Produktions-, Lager- und Verkaufsstätten,
2. Güter zur medizinischen Versorgung sowie zur Eingrenzung, Bekämpfung und Bewältigung der SARS-CoV-2-Pandemie (insbesondere auch Produkte zur Analyse der Infektion, infektionsrelevante Schutzausrüstung, Desinfektionsmittel u. ä.) oder 3. Treibstoffe

befördern, werden folgende Abweichungen von den Sozialvorschriften im Straßenverkehr zugelassen:

- Die tägliche Lenkzeit darf höchstens fünfmal in der Woche auf zehn Stunden verlängert werden (Abweichung von Artikel 6 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006).
- Weiter zu beachten sind die Bestimmungen zur höchstzulässigen Lenkzeit in der Woche (56 Std.) und Doppelwoche (90 Std.), die in Artikel 6 Absätze 2 und 3 geregelt sind.
- Es dürfen zwei aufeinanderfolgende reduzierte wöchentliche Ruhezeiten eingelegt werden, sofern in vier jeweils aufeinanderfolgenden Wochen mindestens vier wöchentliche Ruhezeiten eingelegt werden, von denen mindestens zwei regelmäßige wöchentliche Ruhezeiten sein müssen.
- Wurden zwei reduzierte wöchentliche Ruhezeiten nacheinander eingelegt, ist die nächste Ruhezeit- als Ausgleich für diese zwei reduzierten wöchentlichen Ruhezeiten – vor der darauffolgenden wöchentlichen Ruhezeit einzulegen (Abweichung von Artikel 8 Absatz 6 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006).

Die Ausnahme darf ausschließlich unter der Voraussetzung in Anspruch genommen werden, dass die Verkehrssicherheit dadurch nicht beeinträchtigt wird. Insbesondere ist vor Antritt einer Fahrt zu prüfen, ob der Fahrer in der Lage ist, die vorgesehene Beförderung durchzuführen.

Das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) berücksichtigt die vorgenannten Ausnahmeregelungen bei allen Fahrzeugen unabhängig vom zulässigen Gesamtgewicht (bei Fahrzeugen über 3,5 t zGG stützt sich die Ausnahmeregelung auf Art. 14 Abs. 2 VO (EG) Nr. 561/2006, bei Fahrzeugen zwischen 2,8 und 3,5 t zGG wird aus Opportunitätsgründen auf Beanstandungen verzichtet).

Informationen über Ausnahmeregelungen anderer EU-Staaten erhalten Sie hier:

<https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/temporary-relaxation-drivers-covid.pdf>

#### Einsatz von Fahrern ohne gültige Berufskraftfahrer-Qualifikation (Ziffer „95“)

Der Einsatz von Fahrern, die nicht über eine gültige Berufskraftfahrer-Qualifikation (Ziffer „95“) verfügen, wird durch das Bundesamt für Güterverkehr bis einschließlich 17. April 2020 nicht beanstandet. Ziel ist es, die erforderliche Bereitstellung von Gütern zur medizinischen Versorgung, aber auch Waren des täglichen Bedarfs sicherzustellen und dem hohen Bedarf an Fahrern Rechnung zu tragen

Mit freundlichen Grüßen und bleiben Sie gesund!

BUNDESMARKTVERBAND DER  
FISCHWIRTSCHAFT E.V.

gez. Dr. M. Keller