

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Dirk Fischer (Hamburg), Eduard Oswald, Dr. Klaus W. Lippold (Offenbach), Georg Brunnhuber, Norbert Barthle, Renate Blank, Wolfgang Börnsen (Bönstrup), Hubert Deittert, Enak Ferlemann, Peter Götz, Siegfried Helias, Bernd Heynemann, Ernst Hinsken, Klaus Hofbauer, Norbert Königshofen, Werner Kuhn (Zingst), Eduard Lintner, Klaus Minkel, Marlene Mortler, Henry Nitzsche, Günter Nooke, Wilhelm Josef Sebastian, Gero Storjohann, Lena Strothmann, Volkmar Uwe Vogel, Gerhard Wächter und der Fraktion der CDU/CSU

Verlegung des Geschäftssitzes deutscher Güterkraftverkehrsunternehmen nach Zypern (so genannte Lkw-Ausflaggungen)

Zum 1. Mai 2004 traten Estland, Lettland, Litauen, Malta, Polen, die Slowakei, Slowenien, Tschechien, Ungarn und Zypern der Europäischen Union bei. Aufgrund der zentralen Lage Deutschlands innerhalb Europas stellt dies eine der größten Herausforderungen für deutsche Verkehrsunternehmen, insbesondere aber für reine Transportunternehmen des Güterkraftverkehrsgewerbes, dar.

Mit der EU-Erweiterung wurde die bereits nach dem EG-Vertrag bestehende Dienstleistungsfreiheit im Verkehr für den Bereich des grenzüberschreitenden Verkehrs zu den Bedingungen des Niederlassungsstaats vollständig hergestellt. Lediglich für nationale Verkehre, also die so genannten Kabotagetransporte, wurden Unternehmen, die ihren Sitz in einem der neuen EU-Mitgliedstaaten haben, zunächst für unterschiedliche Zeiträume, maximal aber bis zu fünf Jahren, ausgeschlossen. Allerdings wurden die Länder Malta, Slowenien und Zypern von diesen Kabotagebeschränkungen ausgenommen. Das heißt: Verkehrsunternehmen aus diesen Ländern haben uneingeschränkte Dienstleistungsfreiheit. Zudem gibt es für Malta und Zypern keine Beschränkungen in der Arbeitnehmerfreizügigkeit.

Ungleiche Rahmenbedingungen versetzen aber das Güterkraftverkehrsgewerbe aus den Beitrittsländern in die Lage, im Wettbewerb mit deutschen Unternehmen nahezu konkurrenzlos zu werden. Ein Sonderbericht des Bundesamtes für Güterverkehr vom Dezember 2004 zum Thema „Auswirkungen der EU-Osterweiterung auf das deutsche Güterkraftverkehrsgewerbe“ bestätigt diese Entwicklung.

Neben den unterschiedlichen Steuersätzen spielen dabei folgende Punkte eine entscheidende Rolle:

- Unterschiedliche Preise für Dieselkraftstoff

Der Preisunterschied zwischen polnischem bzw. tschechischem und deutschem Dieselkraftstoff beträgt ca. 0,15 Euro/Liter. Hinzu kommt noch, dass die bis April 2004 gültige 200-Liter-Einfuhrbegrenzung von Dieselkraftstoff mit dem Beitritt entfallen ist. Dadurch sind Unternehmen aus Polen und

Tschechien in der Lage, mit dem billigen Treibstoff Reichweiten zu erzielen, die ihnen die Durchführung von Transporten zwischen Deutschland und anderen bisherigen EU-Mitgliedstaaten ohne teure Betankung in Deutschland ermöglicht.

– Unterschiedliche Lohn und Lohnnebenkosten

Während in Deutschland der Lohnkostenanteil etwa 30 Prozent an den Gesamtkosten ausmacht, liegt dieser beispielsweise in Polen leicht über 10 Prozent.

Deutsche Transportunternehmen können im grenzüberschreitenden Verkehr diese erheblichen Kostenvorteile ihrer Konkurrenten, die als Preisabschläge bei den Frachtraten weitergegeben werden, weder mit effizienterer Fahrzeugtechnik noch mit besserer Organisation oder anderen kostenreduzierenden Maßnahmen alleine ausgleichen. Dies führt dazu, dass internationale Aktivitäten aufgegeben werden und vielfach nur der nationale Markt verbleibt, wobei die Ausnahmeregelung für die Kabotage auch hier auf maximal fünf Jahre beschränkt ist.

Als Folge dieser Entwicklung gibt es für viele Unternehmen nur die Möglichkeit, sich nach Alternativen umzusehen, um im Wettbewerb bestehen zu können. Ausweislich eines Berichts des Hamburger Abendblattes vom 6. April 2005 nutzen bereits heute einige Unternehmen – ähnlich wie in der Seeschifffahrt – die Möglichkeit, eine Niederlassung in Zypern zu gründen und dort ihre Fahrzeuge zuzulassen. Hierbei müssen die Fahrzeuge nicht einmal auf die Insel gebracht werden. Zulassung und Niederlassung sind schnell und unbürokratisch zu vollziehen, da der Unternehmer in Zypern auf relativ gut entwickelte Verwaltungsstrukturen trifft und keinerlei Gründungshemmnissen begegnet. Da der Beitrittsvertrag Zyperns keine Kabotagebeschränkung vorsieht, können die Fahrzeuge – wie in Deutschland zugelassene Fahrzeuge – sowohl grenzüberschreitende als auch innerdeutsche Transporte vornehmen.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. War der Bundesregierung zum Zeitpunkt der Beitrittsverhandlungen mit den neuen Mitgliedstaaten bekannt, dass im Bereich der Verkehrsdienstleistungen ein massives Kostengefälle zwischen Deutschland und den neuen Mitgliedstaaten Estland, Lettland, Litauen, Malta, Polen, die Slowakei, Slowenien, Tschechien, Ungarn und Zypern besteht?
2. Was hat die Bundesregierung konkret unternommen, um für das deutsche Güterkraftverkehrsgewerbe faire Wettbewerbsbedingungen im Rahmen der Beitrittsverhandlungen gegenüber den neuen Mitgliedstaaten durchzusetzen?
3. Wie hatte sich die Bundesregierung gegenüber der EU-Kommission im Rahmen der Beitrittsverhandlungen mit den neuen Mitgliedstaaten Estland, Lettland, Litauen, Malta, Polen, Slowakei, Slowenien, Tschechien, Ungarn und Zypern bei der Frage der Übergangsvorschriften für Kabotageverkehre konkret positioniert?
4. Hatte die Bundesregierung bei der Frage der Kabotagebefreiung für Slowenien, Malta und Zypern den Fall bedacht, dass damit hervorragende Voraussetzungen für ein „Ausflaggen“ deutscher Güterkraftverkehrsunternehmen geschaffen werden, und wie hat sich die Bundesregierung in dieser Frage gegenüber der EU-Kommission bezüglich der Beitrittsverhandlungen positioniert?

5. Inwieweit hat die Bundesregierung, insbesondere bei ihrer Positionierung gegenüber der EU, bezüglich der Beitrittsverhandlungen mit Malta und Zypern Erfahrungen aus so genannten Ausflaggen von deutschen Seeschiffen in diese Länder einfließen lassen?
6. Wie viele so genannte Ausflaggen von Lkw hat es nach Kenntnis der Bundesregierung bisher nach Zypern, Malta und Slowenien gegeben?
7. Wie viele so genannte Ausflaggen von Lkw hat es nach Kenntnis der Bundesregierung bisher in die übrigen Beitrittsländer, also nach Estland, Lettland, Litauen, Polen, Slowakei, Tschechien und Ungarn gegeben?
8. Sind die Rahmenbedingungen für so genannte Ausflaggen nach Malta und Slowenien ähnlich wie die nach Zypern, und wie sehen diese konkret im Bezug auf die Niederlassung von Unternehmen, Zulassung von Fahrzeugen und Arbeitnehmerfreizügigkeit aus?
9. Wie viele so genannte Ausflaggen gibt es seit dem EU-Beitritt nach Malta und Zypern im Bereich der Binnenschifffahrt und wie viele im Bereich der Seeschifffahrt?
10. Wie stellt sich die Wettbewerbssituation deutscher Güterkraftverkehrsunternehmen im Verhältnis zu Mitbewerbern aus Estland, Lettland, Litauen, Malta, Polen, Slowakei, Slowenien, Tschechien, Ungarn und Zypern seit der EU-Osterweiterung im Mai 2004 konkret dar?
11. Wie beurteilt die Bundesregierung die derzeitige Wettbewerbssituation deutscher Güterkraftverkehrsunternehmen im Verhältnis zu Mitbewerbern aus Estland, Lettland, Litauen, Malta, Polen, Slowakei, Slowenien, Tschechien, Ungarn und Zypern?
12. Wie stellt sich die Wettbewerbssituation deutscher Unternehmen des Eisenbahngüterverkehrs im Verhältnis zu Mitbewerbern aus Estland, Lettland, Litauen, Malta, Polen, Slowakei, Slowenien, Tschechien, Ungarn und Zypern seit der EU-Osterweiterung im Mai 2004 konkret dar?
13. Wie beurteilt die Bundesregierung die Wettbewerbssituation im Bereich des Eisenbahngüterverkehrs deutscher Unternehmen im Verhältnis zu Mitbewerbern aus Estland, Lettland, Litauen, Malta, Polen, Slowakei, Slowenien, Tschechien, Ungarn und Zypern?
14. Wie stellt sich die Wettbewerbssituation deutscher Unternehmen des Binnenschiffsgüterverkehrs im Verhältnis zu Mitbewerbern aus Estland, Lettland, Litauen, Malta, Polen, Slowakei, Slowenien, Tschechien, Ungarn und Zypern seit der EU-Osterweiterung im Mai 2004 konkret dar?
15. Wie beurteilt die Bundesregierung die Wettbewerbssituation im Bereich des Binnenschiffsgüterverkehrs deutscher Unternehmen im Verhältnis zu Mitbewerbern aus Estland, Lettland, Litauen, Malta, Polen, Slowakei, Slowenien, Tschechien, Ungarn und Zypern?
16. Was beabsichtigt die Bundesregierung konkret zu unternehmen, um die Rahmenbedingungen deutscher Verkehrsunternehmen im Wettbewerb mit Unternehmen der Beitrittsländer zu verbessern, und wurden diesbezüglich bereits politische Schritte eingeleitet?
17. Was beabsichtigt die Bundesregierung konkret zu unternehmen, um gegebenenfalls einem „Ausflaggingstrend“ bei deutschen Lkws oder gegebenenfalls auch anderen Verkehrsträgern nach Zypern und gegebenenfalls Malta und Slowenien entgegenzuwirken?

18. Wie bewertet die Bundesregierung Forderungen des Güterkraftverkehrsgewerbes, die Einschränkung der Arbeitnehmerfreizügigkeit im Zusammenhang mit der Freigabe der Kabotage im Verkehrsdienstleistungssektor zu überdenken?
19. Wie beurteilt die Bundesregierung Forderungen des Güterkraftverkehrsgewerbes, die Dienstleistungsfreiheit im Verkehr der in Vorbereitung befindlichen allgemeinen Dienstleistungsrichtlinie zu unterwerfen?
20. Wie ist der Stand der Verhandlungen mit der Kommission im Hinblick auf das Harmonisierungsvolumen in Höhe von 600 Mio. Euro im Zusammenhang mit der Mauteinführung in Deutschland und welche konkreten Schritte hat die Bundesregierung bisher in dieser Frage unternommen?
21. Wie hoch sind die Mauteinnahmen, aufgeschlüsselt nach den Monaten Januar, Februar und März?
22. Wie verteilen sich die Mauteinnahmen konkret auf deutsche und auf ausländische Güterkraftverkehrsunternehmen, insbesondere im Hinblick auf Unternehmen aus Estland, Lettland, Litauen, Malta, Polen, Slowakei, Slowenien, Tschechien, Ungarn und Zypern (bitte aufgeschlüsselt nach Nationalitäten darstellen)?
23. Wie teilen sich die so genannten „Mautsünder“, also Unternehmen, die gezielt die Autobahn benutzen ohne Maut zu bezahlen, nach Herkunftsländern auf?
24. Wie viele Bußgeldverfahren wurden bisher gegen ausländische Güterkraftverkehrsunternehmen eingeleitet und wie viele waren davon erfolgreich (Aufschlüsselung nach Herkunftsländern)?
25. Wie gestalten sich die Verlagerungseffekte von Bundesautobahnen auf das nachgeordnete Straßennetz im Bereich der Grenzgebiete zu Polen und Tschechien und gibt es hierbei Auffälligkeiten nach Herkunftsländern?

Berlin, den 12. April 2005

Dr. Angela Merkel, Michael Glos und Fraktion