

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dirk Fischer (Hamburg), Eduard Oswald, Dr. Klaus W. Lippold (Offenbach), weiterer Abgeordneter und der Fraktion der CDU/CSU

– Drucksache 15/5292 –

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

Vorbemerkung der Fragesteller

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 Dieselmotorkraftstoff

Der Preisunterschied zwischen polnischem bzw. tschechischem und deutschem Dieselmotorkraftstoff beträgt ca. 0,15 Euro/Liter. Hinzu kommt noch, dass

die bis April 2004 gültige 200-Liter-Einfuhrbegrenzung von Dieseldieselkraftstoff 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.

Vorbemerkung der Bundesregierung

Die Ausgangsthese der Anfrage, derzufolge die wirtschaftlichen Rahmendaten der seinerzeitigen Mitgliedstaaten gleich seien, ist unzutreffend.

Die wirtschaftlichen Rahmendaten der am 1. Mai 2004 der EU beigetretenen neuen EU-Mitgliedstaaten waren und sind sehr unterschiedlich. Das geringe Kostenniveau der Staaten Mittel- und Osteuropas war bekannt, das der drei Länder Zypern, Malta und Slowenien entsprach jedoch durchaus dem verschiedener alter Mitgliedstaaten. Die Erweiterung der Europäischen Union erforderte somit in Voraussicht auf unterschiedliche Wettbewerbsbedingungen einen passenden Ordnungsrahmen. Deswegen hat die Bundesregierung – wo erforderlich – besondere Regelungen durchgesetzt, die das deutsche Güterkraftverkehrsgewerbe einerseits schützen und auf der anderen Seite auch die Chancen der Erweiterung nutzen lässt.

Vor diesem Hintergrund wird klargestellt, dass für Zypern richtigerweise die gleichen Zugangsbedingungen zum Güterkraftverkehrsmarkt gelten wie für alle bisherigen EU-Mitgliedstaaten nach der weitgehenden Liberalisierung zum 1. Juli 1998.

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?

Vor dem Beginn der Diskussion um die EU-Osterweiterung war allen Beteiligten bewusst, dass sie spürbare Auswirkungen auch auf den Verkehrsmarkt haben wird. Insbesondere für den Straßengüterverkehr war der deutliche Kostenunterschied zu den östlichen seinerzeitigen Beitrittsstaaten bekannt. Deshalb hat die Bundesregierung für diese Staaten in Abstimmung mit den Transportverbänden besondere Übergangsregelungen durchgesetzt.

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?

Die Fragen 2 und 3 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Auf Initiative der Bundesregierung wurden im Beitrittsvertrag mit den seinerzeitigen Beitrittsländern in Mittel- und Osteuropa Übergangsfristen im Kabotagebereich durchgesetzt.

Zur Vermeidung von zeitweiligen Marktstörungen hatte die Bundesregierung zunächst vorgeschlagen, die notwendigen Anpassungsmaßnahmen in einem Drei-Stufen-Plan zu vollziehen. Dieser Plan sah in Abstimmung mit dem deutschen Güterkraftverkehrsgewerbe in einer ersten Stufe schon vor dem Beitritt die jährliche Vereinbarung von Kontingenten im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr mit den einzelnen Beitrittskandidaten vor. In einer zweiten Stufe sollte diese Kontingentierung im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr entfallen und es sollten erste Kabotagekontingente mit jährlichen Steigerungen vereinbart werden. Mit Eintritt der dritten Stufe wären auch diese Kontingente entfallen. Dieser Vorschlag fand jedoch weder bei den anderen EU-Mitgliedstaaten noch bei der EU-Kommission Unterstützung.

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?

Die Bundesregierung hat sich bei der Forderung nach angemessenen Übergangsfristen an dem zu erwartenden Wettbewerbsdruck auf Grund der Kostenunterschiede und am absehbaren Angebot an Transportdienstleistungen zu diesen Bedingungen orientiert.

Die wirtschaftlichen Rahmendaten der drei Länder Zypern, Malta und Slowenien zeigten jedoch, dass das Kostenniveau dem verschiedener alter Mitgliedstaaten entspricht. Daher besteht hier keine außergewöhnliche Konkurrenzsituation für das deutsche Güterkraftverkehrsgewerbe, die sich von der Situation mit den bisherigen Mitgliedstaaten unterscheidet.

5. Inwieweit hat die Bundesregierung, insbesondere bei ihrer Positionierung gegenüber der EU, bezüglich der Beitrittsverhandlungen mit Malta und Zypern Erfahrungen aus so genannten Ausflagungen von deutschen Seeschiffen in diese Länder einfließen lassen?

Die Bundesregierung hat ihre Verhandlungsposition gegenüber der EU bei den seinerzeitigen Beitrittsverhandlungen mit Blick auf Niedriglohnländer definiert und entsprechende Übergangsfristen durchgesetzt. Zur Einschätzung der wirtschaftlichen Situation in Zypern und Malta wird auf die Ausführungen zu Frage 4 verwiesen. Ein Vergleich mit den Ausflagungen im Seeverkehr hat gezeigt, dass beide Bereiche sich unterscheiden, da im Güterkraftverkehr die Kabotage nur zeitweilig erlaubt ist. Auf die Ausführungen zu Frage 17 wird verwiesen.

6. Wie viele so genannte Ausflagungen von Lkw hat es nach Kenntnis der Bundesregierung bisher nach Zypern, Malta und Slowenien gegeben?

Nach Kenntnis der Bundesregierung gibt es bisher keine so genannten Ausflagungen nach Zypern, Malta und Slowenien. Mit der zunehmenden Erschließung des Binnenmarktes findet seit Jahrzehnten die Gründung von deutschen Niederlassungen in anderen europäischen Mitgliedstaaten bzw. die Beteiligung an Unternehmen vor Ort statt.

7. Wie viele so genannte Ausflagungen von Lkw hat es nach Kenntnis der Bundesregierung bisher in die übrigen Beitrittsländer, also nach Estland, Lettland, Litauen, Polen, Slowakei, Tschechien und Ungarn gegeben?

Zu dieser Frage verfügen weder die Bundesregierung noch die Verbände über gesicherte quantitative Informationen.

8. Sind die Rahmenbedingungen für so genannte Ausflagungen 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?

Nach dem Beitrittsvertrag genießen Staatsangehörige Zyperns und Maltas seit dem Beitritt dieser Staaten zur EU am 1. Mai 2004 in den bisherigen EU-Mitgliedstaaten Freizügigkeit. In Bezug auf die Staatsangehörigen der anderen neuen Mitgliedstaaten, darunter auch Slowenien, können die bisherigen Mitgliedstaaten die Freizügigkeit während einer Übergangsfrist von bis zu sieben Jahren einschränken. Deutschland hat von dieser Möglichkeit zunächst während einer ersten zweijährigen Frist Gebrauch gemacht. Für die Zulassung von Staatsangehörigen dieser Staaten zum deutschen Arbeitsmarkt gilt somit weiterhin das nationale Recht.

Zu den konkreten Rahmenbedingungen in Bezug auf die Niederlassung von Unternehmen und die Zulassung von Fahrzeugen in Zypern, Malta und Slowenien verfügt die Bundesregierung über keine gesicherten Informationen.

9. Wie viele so genannte Ausflagungen gibt es seit dem EU-Beitritt nach Malta und Zypern im Bereich der Binnenschifffahrt und wie viele im Bereich der Seeschifffahrt?

Ausflagungen im Bereich der Binnenschifffahrt und Seeschifffahrt, d. h. Schiffe, die von der deutschen Flagge unter Beibehaltung des Managements

auf die Flaggen von Zypern oder Malta wechselten, sind seit dem 1. Mai 2004 nicht vorgenommen worden.

Durch eine attraktive und aktive Standortpolitik der Bundesregierung sind für den Bereich der Seeschifffahrt dagegen im gleichen Zeitraum 63 Rückflaggun-gen unter die deutsche Flagge erfolgt, zwei davon aus Zypern.

10. Wie stellt sich die Wettbewerbssituation deutscher Güterkraftverkehrs-unternehmen 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, Tsche-chien, Ungarn und Zypern?

Die Fragen 10 und 11 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Von einer überdurchschnittlichen Zunahme des Verkehrsaufkommens auf Grund eines wachsenden Warenaustausches zwischen alten und neuen Mitglied-staaten hat bisher vorrangig der Straßengüterverkehr profitieren können. Neben der Intensität des Verkehrs hat auch der Wettbewerb deutlich zugenommen. Da-bei haben die Kostenunterschiede zwischen alten und neuen Mitgliedstaaten auf verschiedenen Teilmärkten zu Preisabsenkungen der Beförderungsentgelte von zum Teil etwa 20 Prozent geführt.

Die Auswirkungen auf das deutsche Güterkraftverkehrsgewerbe sind differen-ziert zu betrachten. Bereits heute haben viele deutsche Transportunternehmen eine Entwicklung vom reinen Anbieter von Transportleistungen zum Logistik-dienstleister vollzogen. Hierzu gehören viele mittelständische Speditionen, die durch Kooperationen ihre Netzwerke ausbauen und Branchenspezialisten. Ihre Rentabilitätschancen haben sich, wie auch die großer internationaler Logistik-konzerne, erhöht; sie profitieren vom günstigen Laderaumeinkauf und sehen sich für die Wachstumsmärkte gut aufgestellt. Auf der anderen Seite sind die Risiken für die im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr tätigen reinen Transportunternehmen gestiegen. Für das Transport- und Speditionsgewerbe ist es wichtig, die aus der Erweiterung sich ergebenden Entwicklungschancen durch ein verstärktes Engagement in den neuen Mitgliedstaaten zu nutzen.

12. Wie stellt sich die Wettbewerbssituation deutscher Unternehmen des Eisen-bahngüterverkehrs 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?

Die Fragen 12 und 13 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Hinsichtlich der Wettbewerbssituation im Schienengüterverkehr ist aus Sicht der Bundesregierung nach dem erfolgten EU-Beitritt besonders zu berücksich-tigen, dass die Liberalisierung dieses Marktsegmentes in der Europäischen Union schrittweise erfolgt. Auf der Grundlage des geltenden EU-Rechts besteht derzeit freier Netzzugang der Eisenbahngüterverkehrsunternehmen im

grenzüberschreitenden Verkehr lediglich auf dem Transeuropäischen Güterverkehrsnetz (TERFN). Hierzu zählen die wichtigsten internationalen und nationalen europäischen Schienengüterverkehrsstrecken der EU-Mitgliedstaaten. Polen und Ungarn wurde eine Übergangsfrist bis Ende 2006 hinsichtlich der Netzöffnung im Güterverkehr auf dem TERFN eingeräumt, wobei jedoch 20 Prozent der Trassenkapazität anderen Eisenbahnunternehmen zur Verfügung gestellt werden müssen.

Die vollständige Öffnung der Netze für den Schienengüterverkehr wurde im Rahmen der Verabschiedung des 2. Eisenbahnpaketes auf den 1. Januar 2007 festgelegt. Zur Festlegung von Übergangsregelungen werden zurzeit Verhandlungen mit den zum 1. Mai 2004 beigetretenen Staaten geführt, mit Ausnahme von Zypern und Malta, die über keine Eisenbahnsysteme verfügen.

Aufgrund der beschriebenen Situation ist es bislang zu keinem nennenswerten Wettbewerb zwischen deutschen Eisenbahngüterverkehrsunternehmen und Unternehmen der ehemaligen Beitrittsländer gekommen; Eisenbahngüterverkehre mit den seinerzeitigen Beitrittsstaaten erfolgen überwiegend im Rahmen der bisherigen Kooperation.

14. Wie stellt sich die Wettbewerbssituation deutscher Unternehmen des Binnenschiffgüterverkehrs 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 Binnenschiffgüterverkehrs deutscher Unternehmen im Verhältnis zu Mitbewerbern aus Estland, Lettland, Litauen, Malta, Polen, Slowakei, Slowenien, Tschechien, Ungarn und Zypern?

Die Fragen 14 und 15 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach den der Bundesregierung vorliegenden Prognosen wird der Binnenschiffgüterverkehr mit den neuen Mitgliedstaaten stark wachsen. Insbesondere im wachsenden Containerverkehr wird ein großes Potential für die Binnenschiffahrt gesehen.

Die Bundesregierung geht davon aus, dass sich der Wettbewerb auf bestimmten Teilmärkten gegenüber heute verstärken wird. Es zeigt sich, dass dort, wo die mittel- und osteuropäischen Wettbewerber ihre Flotten effizient einsetzen können, insbesondere bei den grenzüberschreitenden Verkehren zwischen Deutschland und Polen bzw. Deutschland und Tschechien, diese auf Grund ihrer vergleichsweise geringen Lohnkosten schon heute hohe Marktanteile erzielen.

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?

Mit der EU-Osterweiterung wurde im Wesentlichen der gemeinschaftliche Besitzstand von den neuen Mitgliedstaaten ohne Übergangsfristen übernommen. Eine sozialverträgliche Öffnung des Marktzugangs im Straßengüterverkehr war die größte Herausforderung. Deutschland hat sich unter Widerständen erfolgreich mit der Vereinbarung von Übergangsfristen durchsetzen können.

Die Bundesregierung setzt sich auf europäischer Ebene grundsätzlich für die weitere Harmonisierung wettbewerblicher Rahmenbedingungen wie Fiskalabgaben, Sozialvorschriften und Umweltstandards sowie deren Einhaltung ein.

Aber auch in der Vergangenheit hat sich die Bundesregierung in einer Vielzahl von Fällen für Regelungen zugunsten des deutschen Güterkraftverkehrsgewerbes eingesetzt (Fahrerbescheinigung, Energiesteuerrichtlinie, Bekämpfung illegaler Beschäftigung und grauer Kabotage etc.). Im Ergebnis hat dies zu einer Wahrung seiner Wettbewerbsposition geführt. Im Hinblick auf die unterschiedlichen Lohnkosten kann in den einzelnen Mitgliedstaaten eine Annäherung nur im Zeitablauf über eine positive Wirtschaftsentwicklung verbundenen mit wachsendem Wohlstand breiter Teile der Gemeinschaft erfolgen.

17. Was beabsichtigt die Bundesregierung konkret zu unternehmen, um gegebenenfalls einem „Ausflaggungstrend“ bei deutschen Lkws oder gegebenenfalls auch anderen Verkehrsträgern nach Zypern und gegebenenfalls Malta und Slowenien entgegenzuwirken?

Für die Fälle, in denen heute deutsche Unternehmen des Güterkraftverkehrs im europäischen Wettbewerb Nachteilen ausgesetzt sind, ist die Ursache des Problems mitunter darin zu suchen, dass bei allen Verkehrsträgern mit Ausnahme der Eisenbahn in den späten 80er- und frühen 90er-Jahren ein europäischer Binnenmarkt mit Liberalisierung des Marktzugangs und der Preise entstanden ist und damit seinerzeit keine ausreichenden europäischen Maßnahmen zur Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen verbunden wurden.

Bei der Erweiterung der Europäischen Union zum 1. Mai 2004 konnte die Bundesregierung allerdings – wo erforderlich – in Abstimmung mit den Transportverbänden besondere Übergangsregelungen für einzelne Beitrittsstaaten durchsetzen. Dort wo es aus Gründen des Kostenniveaus nicht erforderlich war, konnte der gemeinsame Besitzstand vereinbart werden.

Die Bundesregierung kennt die Wettbewerbsverhältnisse, hat in einer Vielzahl von Fällen gehandelt und wird dies gegebenenfalls auch weiterhin tun. Auf die Ausführungen zu Frage 16 wird verwiesen.

Zu der Frage der Kabotage durch Güterkraftverkehrsunternehmer aus den genannten Staaten wird darauf hingewiesen, dass diese zwar grundsätzlich die Möglichkeit haben, Transporte in einem anderen Mitgliedstaat durchzuführen, die Kabotage nach der Verordnung (EWG) Nr. 3118/93 jedoch nur „zeitweilig“ erlaubt ist. Die Auslegung dieses Begriffs „zeitweilig“ hat im letzten Jahr unabhängig von der durch den Beitritt geschaffenen Situation eine Diskussion unter den Mitgliedstaaten in Gang gesetzt. Anlass hierfür waren unterschiedliche Interpretationen dieses Begriffs in einigen Mitgliedstaaten. Die Bundesregierung beteiligt sich aktiv an dieser Diskussion mit dem Ziel, den Begriff „zeitweilig“ klar zu definieren.

18. Wie bewertet die Bundesregierung Forderungen des Güterkraftverkehrsgewerbes, die Einschränkung der Arbeitnehmerfreizügigkeit im Zusammenhang mit der Freigabe der Kabotage im Verkehrsdienstleistungssektor zu überdenken?

Die von der Bundesregierung im EU-Beitrittsvertrag ausgehandelten Übergangsregelungen zur Arbeitnehmerfreizügigkeit sind angesichts der schwierigen Arbeitsmarktlage bis auf weiteres unverzichtbar, um mit Hilfe des nationalen und bilateralen Rechts den Arbeitsmarktzugang von Staatsangehörigen der neuen EU-Mitgliedstaaten steuern zu können. Dieser Handlungsspielraum wurde durch das ab 1. Januar 2005 in Kraft getretene neue Zuwanderungsrecht ausgestaltet. Dabei ist darauf hinzuweisen, dass mit der Bestimmung des § 39 Abs. 6 Aufenthaltsgesetz in Abweichung vom ansonsten weiter geltenden Anwerbestopp eine Regelung geschaffen wurde, die im besonderen Maße die

Beschäftigung von qualifizierten Staatsangehörigen der neuen EU-Mitgliedstaaten begünstigt. Zudem wurden durch die Hartz-Gesetze die Chancen zur schnelleren und erfolgreichen Vermittlung von inländischen Bewerbern erheblich verbessert. Weitere Entscheidungen zur Nutzung der EU-Übergangsregelungen sind im Rahmen der Fristen des EU-Beitrittsvertrages und abhängig von der Entwicklung der Arbeitsmarktsituation in Deutschland und in den neuen EU-Mitgliedstaaten zu treffen.

19. Wie beurteilt die Bundesregierung Forderungen des Güterkraftverkehrsgewerbes, die Dienstleistungsfreiheit im Verkehr der in Vorbereitung befindlichen allgemeinen Dienstleistungsrichtlinie zu unterwerfen?

Die Europäische Kommission schlägt in ihrem Anfang 2004 vorgelegten Entwurf einer Dienstleistungsrichtlinie ausdrücklich vor, Dienstleistungen auf dem Gebiet des Verkehrs grundsätzlich vom Anwendungsbereich auszunehmen. Der Bundesregierung sind keine Forderungen von Seiten des deutschen Güterkraftverkehrsgewerbes bekannt, diese Bereichsausnahme zu streichen.

Eine Einbeziehung des Güterkraftverkehrs in den Anwendungsbereich der Dienstleistungsrichtlinie hält die Bundesregierung nicht für angebracht. Der Güterkraftverkehrsbinnenmarkt ist weitgehend liberalisiert, die Wettbewerbsbedingungen sind weitgehend durch spezielles Verkehrsrecht harmonisiert.

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?

Die Bundesregierung hat die Harmonisierungsmaßnahme entsprechend dem Beschluss des Bundesrates bei der Kommission notifiziert. Eine Entscheidung der Kommission wurde noch nicht getroffen.

Die Bundesregierung hat der Europäischen Kommission – in enger Abstimmung mit den Bundesländern und dem Transportgewebe – die Argumente für die Vereinbarkeit des geplanten Mautermäßigungsverfahrens mit dem Gemeinschaftsrecht wiederholt dargelegt und eingehend erläutert. Die Bundesregierung wird auch weiterhin für die Zustimmung der Kommission werben. Für den Fall, dass mit dem Mautermäßigungsverfahren das Harmonisierungsvolumen von 600 Mio. Euro nicht bzw. nicht in vollem Umfang umgesetzt werden kann, strebt die Bundesregierung entsprechend den Beschlüssen von Bundesrat und Bundestag die Absenkung der Kraftfahrzeugsteuer für schwere Nutzfahrzeuge bis auf das Niveau der Mindestbesteuerung und die Gewährung einer Investitionszulage für die vorzeitige Anschaffung von besonders emissionsarmen Lkw durch ein Innovationsprogramm für das Transportgewerbe an.

21. Wie hoch sind die Mauteinnahmen, aufgeschlüsselt nach den Monaten Januar, Februar und März?

Im Januar 2005 betragen die Mautumsätze rund 209 Mio. Euro, im Februar 2005 rund 215 Mio. Euro und im März rund 237 Mio. Euro. Diese bis Ende März insgesamt erzielten rund 661 Mio. Euro (brutto) entsprechen den Erwartungen der Bundesregierung.

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)?

Der gesamte Mautumsatz des Zeitraums Januar bis März 2005 betrug rund 661 Mio. Euro (brutto). Davon entfielen rund 435 Mio. Euro oder 66 Prozent auf Inländer und ca. 226 Mio. Euro oder 34 Prozent auf Ausländer. Eine weitere Differenzierung im Hinblick auf die Einnahmen von Ausländern wird 2006 möglich sein.

23. Wie teilen sich die so genannten „Mautsünder“, also Unternehmen, die gezielt die Autobahn benutzen ohne Maut zu bezahlen, nach Herkunftsländern auf?

Das gegenwärtig vorliegende statistische Material lässt keine signifikante Unterschiede zwischen In- und Ausländern bei der Beanstandungsquote erkennen. Die Beanstandungsquote liegt weiterhin insgesamt deutlich unter 3 Prozent.

Innerhalb der Gruppe der Ausländer kann derzeit bei den „Mautsündern“ noch nicht nach einzelnen Herkunftsländern unterschieden werden.

24. Wie viele Bußgeldverfahren wurden bisher gegen ausländische Güterkraftverkehrsunternehmer eingeleitet und wie viele waren davon erfolgreich (Aufschlüsselung nach Herkunftsländern)?

Von Januar 2005 bis 20. April 2005 wurden insgesamt 78 124 Ordnungswidrigkeitsverfahren nach dem Autobahnmautgesetz eingeleitet. In bislang 2 161 Fällen wurden Bußgeldbescheide erlassen. 949 Verfahren sind inzwischen rechtskräftig abgeschlossen.

Eine Unterscheidung nach gebietsfremden und gebietsansässigen Haltern bzw. nach Herkunftsländern ist gegenwärtig noch nicht möglich.

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?

Der Deutsche Bundestag hat Ende 2001 die Bundesregierung aufgefordert, zu den Auswirkungen der Mautpflicht auf das nachgeordnete Straßennetz zu berichten. Deshalb wurde bereits Anfang 2003 gemeinsam von Bund und Ländern festgelegt, mit Vorher-/Nachher-Vergleichen die sich gegebenenfalls einstellenden Verkehrsverlagerungen untersuchen zu lassen. Die hierzu erforderlichen Studien werden gemeinsam von einer Arbeitsgruppe bestehend aus BMVBW, der Bundesanstalt für Straßenwesen und den vier Bundesländern Nordrhein-Westfalen (Federführung für die Länder), Baden-Württemberg, Brandenburg und Rheinland-Pfalz betreut.

Die Zusammenführung und Auswertungen der verschiedenen Datenquellen wird insbesondere wegen der erforderlichen Nachher-Untersuchungen einige Zeit in Anspruch nehmen, da Verkehrsdaten nach Einführung der Maut erst nach einer Eingewöhnungsphase im „eingeschwungenen Zustand“ aussagekräftig sind. Ergebnisse werden deshalb erst im Herbst 2005 vorliegen.

Nach Vorliegen der o. g. Untersuchungsergebnisse kann zu den Verkehrsentwicklungen in den in der Frage genannten Grenzgebieten eine Aussage gemacht werden.

