

**Kleine Anfrage zur schriftlichen Beantwortung
gemäß § 46 Abs. 1 GO LT
mit Antwort der Landesregierung**

Anfrage der Abgeordneten Omid Najafi, Holger Kühnlenz und Dennis Jahn (AfD)

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung
namens der Landesregierung

Kabotage im grenzüberschreitenden gewerblichen Güterkraftverkehr

Anfrage der Abgeordneten Omid Najafi, Holger Kühnlenz und Dennis Jahn (AfD), eingegangen am
20.11.2023 - Drs. 19/2874,
an die Staatskanzlei übersandt am 21.11.2023

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung
namens der Landesregierung vom 20.12.2023

Vorbemerkung der Abgeordneten

Ausländische Verkehrsunternehmen ohne Sitz und Niederlassung in Deutschland können hierzulande Transportdienstleistungen erbringen - im Rahmen der sogenannten Kabotage. Geregelt ist diese in der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates sowie der Verordnung über den grenzüberschreitenden Verkehr und den Kabotageverkehr (GÜK-GrKabotageV), dort insbesondere in Abschnitt 5 a. Ausländische Transportfirmen können nach einer Frachtlieferung in Deutschland weitere drei Fahrten binnen sieben Tagen durchführen.

Vorbemerkung der Landesregierung

Unter Kabotage ist das Erbringen einer Transportdienstleistung innerhalb eines Landes durch ein Transportunternehmen, das in diesem Staat weder Sitz noch Niederlassung hat, zu verstehen.

Beispiel: Ein niederländisches Transportunternehmen befördert, im Anschluss an eine Transportfahrt nach Deutschland, eine Sendung von Osnabrück nach Hannover.

Die rechtlichen Rahmenbedingungen und Regelungen zum Kabotageverkehr enthält die Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 über gemeinsame Regeln für den Zugang zum Markt des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs in ihrer Neufassung vom 15. Juli 2020.

Voraussetzungen und Bedingungen der Kabotage sind nach dieser Verordnung:

- Transportunternehmen mit Sitz in EU/EWR,
- gültige Gemeinschaftslizenz,
- grenzüberschreitende Beförderung mit vollständiger Entladung in einem EU/EWR-Staat, in welchem das Transportunternehmen nicht ansässig ist (= Aufnahmestaat),
- Einsatz desselben Kraftfahrzeugs,
- Mitführen von Belegen für die grenzüberschreitende Beförderung sowie für jede Kabotagebeförderung.

Sind vorstehende Voraussetzungen erfüllt, ist die Durchführung von Kabotagebeförderungen in einem oder mehreren Mitgliedstaaten zulässig. Hierbei wird unterschieden nach:

Anschlusskabotage:

Nach vollständiger Entladung der grenzüberschreitenden Beförderung in einem EU-/EWR-Staat können im Anschluss in diesem Aufnahmestaat maximal drei Kabotagebeförderungen innerhalb von sieben Tagen (3 in 7 Regel) durchgeführt werden.

Beispiel: Ein in Deutschland beheimatetes Transportunternehmen führt eine grenzüberschreitende Beförderung nach Spanien durch. Nach vollständiger Entladung in Madrid können im Aufnahmestaat Spanien noch drei Binnenbeförderungen innerhalb von sieben Tagen durchgeführt werden.

Transitkabotage:

Innerhalb von sieben Tagen nach abgeschlossener grenzüberschreitender Beförderung dürfen die zulässigen Kabotagebeförderungen auch in anderen EU/EWR-Staaten durchgeführt werden, wenn der Lkw jeweils unbeladen über die Grenze in einen EU/EWR-Staat fährt (z. B. auf dem Rückweg in den Heimatstaat). In diesem Fall ist in jedem Staat jeweils eine der insgesamt drei Kabotagebeförderungen innerhalb von drei Tagen (1 in 3 Regel) erlaubt.

Beispiel: Ein in Deutschland beheimatetes Transportunternehmen führt eine grenzüberschreitende Beförderung nach Spanien durch. Nach vollständiger Entladung in Madrid kann das Transportunternehmen auch jeweils eine Kabotagebeförderung in Frankreich, in Belgien und in den Niederlanden durchführen.

1. Wie viele Transporte mit Zielen in Niedersachsen wurden im Jahr 2022 als Kabotage durchgeführt?

Diesbezüglich werden keine speziellen Statistiken geführt, folglich liegen keine Kenntnisse vor.

2. Welche amtlichen oder verkehrspolizeilichen Stellen sind in Niedersachsen für die Überwachung der Kabotage zuständig? Wie werden die Kontrollen durchgeführt?

Für die Überwachung der Kabotage ist gemäß § 11 Abs. 2 Nr. 1 Güterkraftverkehrsgesetz (GüKG) i. V. m. der Verordnung über den grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr und den Kabotageverkehr (GüKGrKabotageV) originär das Bundesamt für Logistik und Mobilität (BALM) zuständig. Das BALM ist insbesondere gemäß § 12 GüKG befugt, auf Straßen, auf Autohöfen und an Tankstellen Überwachungsmaßnahmen im Wege von Stichproben durchzuführen. Zu diesem Zweck dürfen Beauftragte des BALM Kraftfahrzeuge zur Güterbeförderung anhalten, die Identität des Fahrpersonals durch Überprüfung der mitgeführten Ausweispapiere feststellen sowie verlangen, dass die Zulassungsdokumente des Fahrzeugs, der Führerschein des Fahrpersonals und die nach diesem Gesetz oder sonstigen Rechtsvorschriften bei Fahrten im Güterkraftverkehr mitzuführenden Nachweise, Berechtigungen oder Bescheinigungen zur Prüfung ausgehändigt werden.

Zudem können die niedersächsischen Polizeibehörden im Rahmen allgemeiner Verkehrskontrollen entsprechende Maßnahmen treffen. Die Polizei Niedersachsen richtet im Rahmen von ganzheitlichen Kontrollen gemäß § 36 Abs. 5 Straßenverkehrsordnung ihren Fokus insbesondere auf die Verkehrssicherheit von Beförderungseinheiten, Einhaltung von Sozialvorschriften und Fahrtüchtigkeit von Verkehrsteilnehmenden. Bei Feststellungen von Verdachtsmomenten hinsichtlich etwaiger Kabotage-Verstöße, die sich u. a. bei der Prüfung mitgeführter Ladungsdokumente im Abgleich mit den Aufzeichnungen aus dem Fahrtenschreiber ergeben können, werden diese Verstöße erfasst und an das BALM als zuständige Ahndungsbehörde gemäß § 3 GüKGrKabotageV und § 21 Abs. 2 GüKG zur Bearbeitung abgegeben.

3. Wie viele Verstöße gegen die Kabotage-Regeln, die von Verkehrsunternehmen oder Fahrern begangen wurden und zur Verhängung einer Sanktion geführt haben, wurden im Jahr 2022 in Deutschland in das staatliche Erfassungsregister der Verkehrsunternehmen eingetragen (wenn möglich für ganz Deutschland und für den Ereignisort Niedersachsen ausweisen)?

Das BALM als Bundesbehörde führt gemäß § 16 GüKG eine Datei über abgeschlossene Bußgeldverfahren, bei denen es zuständige Ahndungsbehörde ist. Dies erfolgt zum Zweck der Verfolgung und Ahndung weiterer Ordnungswidrigkeiten desselben Betroffenen sowie zum Zweck der Beurteilung der Zuverlässigkeit des Unternehmers und der Verkehrsleiter. Diese Datei ist weder öffentlich zugänglich, noch liegen hier entsprechende Daten vor. Die niedersächsische Landespolizei führt über die im Rahmen der allgemeinen Straßenverkehrskontrolle zur Kabotage gewonnenen Erkenntnisse keine Statistik.

4. Welche Arten von Verstößen waren dies jeweils?

Siehe Antwort zu Frage 3.

5. In wie vielen Fällen kam es seitens der Niederlassungsmitgliedstaaten der Verkehrsunternehmen zu einer Aberkennung der Zuverlässigkeit oder zum befristeten oder dauerhaften Entzug einer Gemeinschaftslizenz oder der Fahrerbescheinigungen? In welchen Ländern waren diese Lizenzen und Bescheinigungen ausgestellt worden?

Diesbezüglich werden keine speziellen Statistiken geführt, folglich liegen keine Kenntnisse vor.

6. In welchen CEMT-Staaten sind in Niedersachsen verkehrende ausländische Transportunternehmen zuhause (bitte Sortierung nach Land und Zahl)?

Hierzu liegen keine Erkenntnisse vor. Insbesondere wird dazu keine Statistik auf Grundlage der allgemeinen Verkehrskontrollen durch die niedersächsische Landespolizei geführt.

7. Wie hoch liegen die Mindestlöhne bzw. Durchschnittslöhne im Transportgewerbe in den CEMT-Staaten (es wird um eine Liste mit Angabe der Länder und des jeweiligen Stundenlohnes in aufsteigender Zahlensortierung gebeten)? Welcher Konkurrenz, und welchen Wettbewerbsverzerrungen sind die deutschen Transportunternehmen dadurch ausgesetzt?

In Deutschland ist die Festlegung des gesetzlichen Mindestlohns eine Aufgabe des Bundes. Schon daher werden durch die niedersächsische Landesregierung keine eigenen Erhebungen zu den in anderen Staaten geltenden (Mindest-)Löhnen durchgeführt. Aus öffentlich zugänglichen Quellen (statista.com, WSI.de) lässt sich folgende Übersicht zu in Europa geltenden Mindestlöhnen ermitteln:

Gesetzliche Mindestlöhne (pro Stunde in Euro) zum 1. Januar 2023¹

Staat	Mindestlohn / €
Ukraine	1,18
Moldawien	1,19
Russische Föderation	1,30
Albanien	1,64
Bulgarien	2,41

¹ Anmerkungen: Umrechnung in Euro anhand des Durchschnittskurses des Jahres 2022. Für Serbien wurde die Angabe in den Quellen geschätzt, da der Mindestlohn als Nettolohn festgelegt wird. In Dänemark, Finnland, Italien, Österreich, Schweden und auch in Norwegen und der Schweiz sind keine gesetzlichen Mindestlöhne geregelt. Auch Mindestlöhne anderer europäischer oder CEMT-Staaten können nicht nachgewiesen werden. Auf die Angabe von „Durchschnittslöhnen“ wurde verzichtet, da diese mit den hier dargestellten Mindestlöhnen nicht vergleichbar sind.

Staat	Mindestlohn / €
Nordmazedonien	2,48
Serbien	2,65
Türkei	2,95
Ungarn	3,41
Rumänien	3,64
Lettland	3,67
Slowakei	4,02
Kroatien	4,05
Griechenland	4,12
Tschechien	4,23
Estland	4,30
Portugal	4,50
Malta	4,82
Polen	4,87
Litauen	5,14
Zypern	5,70
Spanien	6,55
Slowenien	6,96
Vereinigtes Königreich	11,14
Frankreich	11,27
Irland	11,30
Niederlande	11,75
Belgien	11,85
Deutschland	12,00
Luxemburg	13,80

Zu berücksichtigen ist für den Vergleich der Mindestlöhne, dass die Höhe des Mindestlohns die wirtschaftliche Leistungskraft, aber auch die unterschiedlichen Lebenshaltungskosten in den Staaten widerspiegelt. Unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Kaufkraft des Geldes relativieren sich die vergleichsweisen niedrigen Mindestlöhne in den osteuropäischen Staaten etwas. So erreicht zwar die EU-weite Bandbreite bei den in Euro ausgedrückten Mindestlöhnen eine Größenordnung von 6:1 (das heißt der höchste Mindestlohn war rund 6-mal höher als der niedrigste), unter Berücksichtigung der Kaufkraft verringert sich dieses Verhältnis aber nach Angaben des Statistischen Bundesamts auf 3:1.²

² Vgl. <https://www.destatis.de/Europa/DE/Thema/Bevoelkerung-Arbeit-Soziales/Arbeitsmarkt/Mindestloehne.html>.

8. Wie viele Gemeinschaftslizenzen wurden an Transportunternehmen in Niedersachsen vergeben?

Zum Stichtag 30. November 2023 befanden sich 4 468 von den zuständigen Behörden in Niedersachsen erteilte gültige Gemeinschaftslizenzen im Umlauf.

9. Wie viele Logistik-Unternehmen in Niedersachsen haben im Jahr 2022 wie viele Kabotage-Fahrten in anderen EU-Ländern durchgeführt?

Diesbezüglich werden keine speziellen Statistiken geführt, folglich liegen keine Kenntnisse vor.

10. Ist eine Ausweitung der Kabotage-Regeln auf Transporter und Kleinlaster unter 3,5 t zulässigem Gesamtgewicht geplant?

Gemäß Artikel 1 Abs. 5 ca) i. V. m. Artikel 4 Abs. 4 der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009, in Ihrer Neufassung vom 15. Juli 2020, gelten die Kabotage-Regeln gegenwärtig bereits für Transporter und Kleinlaster ab 2,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht.