

**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

Verkehrsunternehmensdatei-Durchführungsverordnung: Welche Folgen hat die geplante Verordnungsänderung für niedersächsische Verkehrsunternehmen?

Anfrage der Abgeordneten Omid Najafi, Holger Kühnlenz und Dennis Jahn (AfD), eingegangen am 20.02.2024 - Drs. 19/3586,
an die Staatskanzlei übersandt am 27.02.2024

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung
namens der Landesregierung vom 27.03.2024

Vorbemerkung der Abgeordneten

Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) hat Anfang 2024 einen Referentenentwurf zu einer „Verordnung zur Änderung der Verkehrsunternehmensdatei-Durchführungsverordnung“ (VUDat-DV) in Umlauf gegeben. Damit wird, im weiteren Bereich des sogenannten Mobilitätspakets I der EU, das Güterkraftverkehrsgesetz (GüKG) angepasst an die EU-Verordnung 2020/1055.

In dem Referentenentwurf steht unter den Regelungsfolgen der Satz „Aspekte der Rechts- und Verwaltungsvereinfachung sind durch den Entwurf nicht betroffen“ - diese Formulierung impliziert, dass die Verordnung keinen Bürokratieabbau beinhaltet.

Die zusätzlich für Fahrzeugeinsätze anfallende Menge an Datenmeldungen, die Unternehmen infolge der Verordnung vornehmen müssen, wird mit 921.000 Meldevorgängen angegeben, die daraus resultierenden Bürokratiekosten für Unternehmen werden laut Verordnungsentwurf mit 1,35 Millionen Euro jährlich beziffert. Hinzu kommen noch einmal rund 68.000 Meldevorgänge über Personalbeschäftigungsverhältnisse. Dem Bund wiederum entstehen Erfüllungsaufwände von einmalig rund 4 Millionen Euro und fortan jährlich 5,15 Millionen Euro, vorrangig für Personalstellen und Mitarbeiterkapazitäten.

Vorbemerkung der Landesregierung

Mit der Änderungsverordnung werden die rechtlichen Bestimmungen der Verkehrsunternehmensdatei-Durchführungsverordnung an die geänderten unionsrechtlichen Vorschriften angepasst. Insbesondere erfolgen Anpassungen an das im Rahmen des sogenannten Mobilitätspakets I geänderte Unionsrecht (Verordnung (EU) 2020/1055), welches die für das Güterkraftverkehrs- und das Personenbeförderungsrecht prägende Verordnung zum Berufszugang (Verordnungen (EG) Nr. 1071/2009) und die für das Güterkraftverkehrsrecht prägende Verordnung zum Marktzugang (Verordnung (EG) Nr. 1072/2009) geändert hat.

Wesentliche Bestandteile des Entwurfs sind die Änderungen für die Risikoeinstufung von Kraftverkehrsunternehmen (Ablösung dezentraler Länderlösungen zugunsten eines auf der unionsrechtlich harmonisierten Berechnungsformel basierenden zentralen Risikoeinstufungssystems mit Anbindung an die Verkehrsunternehmensdatei) in Verbindung mit Ergänzungen hinsichtlich der in der Verkehrsunternehmensdatei zu speichernden Daten sowie des Zugriffs der verschiedenen Akteure. Zudem werden notwendige Anpassungen im nationalen Recht an die durch die Richtlinie (EU) 2022/738 geänderte Richtlinie über die Verwendung von ohne Fahrer gemieteten Fahrzeugen im Güterkraftverkehr vorgenommen.

Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) hat den Bundesländern den von den Abgeordneten angesprochenen Referentenentwurf am 15. Januar 2024 mit der Bitte um Stellungnahme bis zum 5. Februar 2024 übermittelt. Darüber hinaus ist den Ländern seitens des BMDV mitgeteilt worden, dass zeitgleich die Ressortabstimmung auf Bundesebene eingeleitet worden ist. Nach aktuellen Informationen des Bundesministeriums läuft dieser Prozess gegenwärtig noch.

Als abgeschlossen betrachtet werden kann die auf Bundesebene durchgeführte Anhörung der betroffenen Verbände. Nach Auskunft des BMDV hat eine Vielzahl der Verbände die gebotene Möglichkeit der Stellungnahme genutzt. Gegenwärtig befindet sich das Bundesministerium in der Sichtsungs- und Auswertungsphase. Die Veröffentlichung der Stellungnahmen der Verbände ist seitens des BMDV noch nicht erfolgt.

Aus den Reihen der Bundesländer, darunter Niedersachsen, sind dem BMDV einige Änderungs- und Ergänzungsvorschläge übermittelt und diesbezüglich Erörterungsbedarf angemeldet worden. Die Notwendigkeit der Überarbeitung wird seitens der Länder dabei an verschiedenen Stellen des vorliegenden Referentenentwurfs gesehen.

Beispielhaft können folgende Aspekte genannt werden:

- Gemäß § 2 Abs. 1 VUDat-DV Nrn. 12 und 14 (neu) müssen die Kennzeichen der Fahrzeuge, über die das Unternehmen nach Artikel 5 Abs. 1 Buchstabe g) der VO (EG) 1071/2009 verfügt, und das Land, in dem die Fahrzeuge zugelassen sind, sowie die Anzahl der am 31. Dezember des jeweiligen Vorjahres im Unternehmen beschäftigten Personen an ein Portal gemeldet werden, das der Bund betreibt. Die Daten zu den Fahrzeugen (Nr. 12) müssen vor Beginn des Einsatzes gemeldet und nach Ende des Einsatzes wieder gelöscht werden.

Diese Regelung macht das Verfahren sehr aufwändig und umständlich. Aus fachlicher Sicht scheint es praktikabler, dass die unteren Straßenverkehrsbehörden direkt bei der Anmeldung/Abmeldung eines Fahrzeugs die entsprechenden Daten weiterleiten.

- Laut dem neuen § 4 b Abs. 1 VUDat-DV (neu) übermitteln die Erlaubnisbehörden und nicht die Bußgeldbehörden die Entscheidungen im Ordnungswidrigkeitenverfahren bezüglich der Risikoanalyse. Es bedarf daher einer Regelung, dass die Erlaubnisbehörden Kenntnis von diesen Entscheidungen dieser Behörde erhält.

1. Welche Potenziale sieht die Landesregierung in dem Mobilitätspaket I und der VUDat-DV, die zu einer deutlichen Verringerung der Bürokratie und zu Kostenersparnissen für die Transportbranche führen können?

Es ist davon auszugehen, dass der Referentenentwurf aufgrund der Stellungnahmen der Verbände und aus den Reihen der Bundesländer noch einmal überarbeitet wird, sodass aktuell keine Aussagen zu möglichen Potenzialen der VUDat-DV getroffen werden können. Siehe hierzu auch die Vorbemerkung der Landesregierung.

2. Zu welcher vorläufigen, ersten Bewertung des BMDV-Referentenentwurfs kommt die Landesregierung?

Siehe Vorbemerkung der Landesregierung und Ausführungen zu Nummer 1.

3. Gibt es alternative Modelle der Verordnungsumsetzung aus der Länderkammer bzw. für zukünftige Ministerpräsidenten-, Fachminister- oder Bund-Länder-Beratungen zu dem Thema?

Nein.

4. Hat die Landesregierung Kenntnisse, wie die Transport- und Logistikbranche die Umsetzung der VUDat-DV bewertet? Wie wird die Landesregierung diese in den politischen Entscheidungsprozess einfließen lassen und berücksichtigen?

Die Einbindung der Transport- und Logistikbranche erfolgt zunächst über die Verbandsabfrage des BMDV. Dort sind auch die Stellungnahmen der Verbände eingegangen. Vor diesem Hintergrund hat die Landesregierung zum gegenwärtigen Zeitpunkt keine detaillierten Kenntnisse über die Bewertung der Branche. Siehe hierzu auch die Vorbemerkung der Landesregierung.

5. Mit welchen Regelungsfolgen und Kosten beim Erfüllungsaufwand (siehe Menge der Meldevorgänge) müssen niedersächsische Verkehrsunternehmen rechnen (bitte um Schätzung einer Gesamtsumme)?

Wegen der noch nicht abgeschlossenen Befassung über die Inhalte der VUDat-DV ist eine belastbare Aussage hierzu nicht möglich. Im Übrigen wurde der Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft im Referentenentwurf zwar geschätzt, aber nicht bezogen auf die Bundesländer. Siehe hierzu auch die Vorbemerkung der Landesregierung.

6. Mit welchen Branchenverbänden der Transport- und Logistikwirtschaft hat die Landesregierung seit dem Jahr 2017 Hintergrundgespräche geführt, zu welchen Themen und mit welchen Ergebnissen hinsichtlich der Landes- und Bundespolitik?

Die Landesregierung pflegt den Kontakt zu allen maßgeblichen Branchenverbänden der Transport- und Logistikwirtschaft. Zum Zwecke des fachlichen Austauschs werden verschiedene Formate genutzt. Ein Teil dabei sind Hintergrundgespräche zwischen Vertreterinnen und Vertretern einzelner Verbände und den zuständigen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern in den jeweiligen Ressorts. Nicht selten finden solche Gespräche auch im größeren Rahmen mit Verbandsvertreterinnen und Verbandsvertretern aus benachbarten Bundesländern statt, in Angelegenheiten der Transport- und Logistikwirtschaft des Öfteren auch unter Einbindung von betroffenen Unternehmen. Solche Gespräche finden anlassbezogen auch unter Einbindung oder auf Ebene der Hausleitungen statt.