

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Dirk Spaniel, Leif-Erik Holm, Frank Magnitz, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD – Drucksache 19/21592 –

Kabotage im Güterkraftverkehr

Vorbemerkung der Fragesteller

Am 19. Juni 2020 fand die Demonstration der Initiative „Geiz war geil“ in Berlin am Brandenburger Tor statt. Die Initiatoren sind ein Zusammenschluss von kleinen und mittelständischen Unternehmen der Güterkraftverkehrsbranche, die sich für bessere Marktbedingungen und gegen ein Preisdumping im Frachtmarkt einsetzen (<https://geizwargeil.de/>).

Auch der Bundesverband Güterkraftverkehr, Logistik und Entsorgung (BGL) prangert die Missstände in der Branche an (<https://www.dvz.de/rubriken/politik/detail/news/bgl-fordert-freigabe-von-mautdaten-fuer-kontrollen.html>).

Nach Ansicht der Fragesteller ähneln die Sozialbedingungen der Güterkraftverkehrsbranche denen der Fleischindustrie (siehe diverse Presseberichte zur Corona- und Sozialsituation beim Fleischwerk Tönnies in Rheda-Wiedenbrück im Kreis Gütersloh; <https://www.spiegel.de/wirtschaft/unternehmen/ausbeutung-als-geschaeftsmodell-a-84fd2e3e-b117-49a7-86f3-103358bd30aa>)

Gleiches gilt, nach Ansicht der Fragesteller, auch für das Baugewerbe sowie für die Alten- und Krankenpflege.

Diese Kleine Anfrage bezieht sich auf das Thema Güterkraftverkehr und dessen Missstände.

1. Wie viele Kabotagefahrten gab es nach Kenntnis der Bundesregierung in den Jahren 2011 bis 2020?

Die Anzahl der Kabotagefahrten in Deutschland im Zeitraum von 2011 bis 2018 ist der nachstehenden Tabelle zu entnehmen. Entsprechende Werte für die Jahre 2019 und 2020 liegen noch nicht vor.

Jahr	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Anzahl Fahrten in 1.000	1.723	2.087	2.529	2.791	3.063	3.627	4.295	4.113

2. Wie viele Kontrollen der Kabotage gab es in den Jahren 2011 bis 2020?

Jede Kontrolle des Güterkraftverkehrsgesetzes (GüKG) durch das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) umfasst bei gebietsfremden Fahrzeugen die Prüfung, ob eine Kabotagebeförderung vorliegt und falls ja, ob diese in zulässiger Weise erfolgt. Die Einhaltung der Kabotagebestimmungen wird daneben auch durch die Polizeien der Länder kontrolliert. Die Ergebnisse der letztgenannten Kontrollen liegen der Bundesregierung nicht vor. Die unten aufgeführten Kontrollergebnisse geben daher nur einen Teil der deutschlandweit durchgeführten Kontrollen wieder. Es wird in diesem Zusammenhang darauf hingewiesen, dass die Zuständigkeit zur Durchführung von Ordnungswidrigkeitenverfahren gemäß § 21 Absatz 2 GüKG ausschließlich beim BAG liegt, sofern der betroffene Unternehmer seinen Sitz im Ausland hat, was bei Verstößen gegen die Kabotageregelungen regelmäßig der Fall ist. Das BAG ahndet somit auch die Verstöße gegen Kabotagevorschriften, die auf entsprechenden Feststellungen der Polizeien der Länder beruhen.

Die Kontrollzahlen der einzelnen Jahre von 2011 bis 2019 sind der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen. Für das Jahr 2020 liegen noch keine konsolidierten Zahlen vor.

kontrollierte Fz	GüKG
	Gebietsfremde
2011	133.737
2012	122.555
2013	110.684
2014	116.411
2015	110.260
2016	98.478
2017	95.185
2018	108.572
2019	91.414

Das kontrollierte Rechtsgebiet GüKG geht weit über die Prüfung der Regelungen zur Kabotagebeförderung hinaus. Der zeitweilige Rückgang der GüKG-Kontrollen ist insbesondere auf die altersbedingte Personalfuktuation beim BAG zurückzuführen, die sich bedingt durch den demographischen Wandel besonders stark ausgewirkt hat. Zur Unterstützung der gegenwärtig im Straßenkontrolldienst tätigen 220 Kontrolleurinnen und Kontrolleure, werden in aktuell laufenden bundesweiten Einstellungsverfahren weitere Dienstposten besetzt.

Darüber hinaus hat das BAG Maßnahmen ergriffen, um die Kontrolldichte zu verstärken. Im Bewusstsein der besonderen Bedeutung seiner Kabotagekontrollen hat das BAG in den vergangenen Monaten in bundesweit koordinierten Schwerpunktaktionen dem regionalen Transportgeschehen Rechnung getragen.

3. Wie viele Beanstandungen bzw. Bußgeldbescheide wurden nach Kenntnis der Bundesregierung in den Jahren 2011 bis 2020 zu Kabotageverstößen erhoben?

Die Anzahl der Bußgeldbescheide für die Jahre 2011 bis 2019 kann der folgenden Tabelle entnommen werden. Für das Jahr 2020 liegen noch keine konsolidierten Zahlen vor. Das BAG ahndet aufgrund seiner Zuständigkeit aus § 21

Absatz 2 GüKG auch die Verstöße gegen Kabotagevorschriften, die auf entsprechenden Feststellungen der Polizeien der Länder beruhen.

Bußgeldbescheide gegen Kabotageverstöße	Anzahl
2011	294
2012	266
2013	330
2014	541
2015	629
2016	600
2017	690
2018	966
2019	1.114

4. Wie hoch waren nach Kenntnis der Bundesregierung die Bußgeldeinnahmen zu Kabotageverstößen in den Jahren 2011 bis 2020?

Eine Differenzierung der gesamten Bußgeldeinnahmen nach einzelnen Bußgeldtatbeständen findet nicht statt. Seitens des Bundesamtes für Güterverkehr wird von Gebietsfremden regelmäßig vor Ort eine Sicherheitsleistung gemäß § 132 der Strafprozessordnung in Höhe der zu erwartenden Geldbuße erhoben. Die festgesetzten Bußgelder der Jahre 2011 bis 2019 können der folgenden Tabelle entnommen werden. Für das Jahr 2020 liegen noch keine konsolidierten Zahlen vor.

Bußgeldbescheide gegen Kabotageverstöße	festgesetzte Bußgelder in Euro
2011	430.390
2012	393.469
2013	567.219
2014	590.690
2015	887.523
2016	940.581
2017	1.426.065
2018	1.690.567
2019	2.039.979

5. Wie hat sich die Anzahl der kleinen und mittelständischen Güterkraftverkehrsunternehmen in Deutschland von 2011 bis 2019 entwickelt?

Angaben zur Anzahl der Unternehmen des gewerblichen Güterkraftverkehrs in Deutschland werden seit 2010 in fünfjähriger Periodizität ermittelt. Die nachfolgende Tabelle stellt für die Jahre 2010 und 2015 die Anzahl der Unternehmen des gewerblichen Güterkraftverkehrs differenziert nach der Zahl der Beschäftigten dar; eine weitergehende Differenzierung der Anzahl der Unternehmen ab 50 Beschäftigten wird nicht vorgenommen. Die Erhebung für das Jahr 2020 erfolgt Ende Oktober 2020.

	2010	2015
Unternehmen insgesamt	49.676	45.051
davon:		
< 50 Beschäftigte	47.797	42.785
>= 50 Beschäftigte	1.879	2.266

6. Welche gesetzlichen Anpassungen plant die Bundesregierung, um dem Bundesamt für Güterverkehr (BAG) kurzfristig Zugriff auf die Mautdaten zu gestatten, um Verstößen gegen die deutsche Marktordnung, insbesondere das Kabotageverbot, zeitnah und konsequent nachgehen zu können, und bis wann würde dieses geschehen können?

Bei den Mautdaten handelt es sich aufgrund der Verknüpfung mit dem Kennzeichen des mautpflichtigen Fahrzeugs um personenbeziehbare Daten, die dem Datenschutz unterliegen. Nach dem Bundesfernstraßenmautgesetz (BFStrMG) dürfen die Lkw-Mautdaten nur für Zwecke der Mauterhebung und -kontrolle verwendet werden. Eine Übermittlung, Nutzung oder Beschlagnahme dieser Daten nach anderen Rechtsvorschriften ist unzulässig (§ 4 Absatz 3 und § 7 Absatz 2 BFStrMG). Diese strengen datenschutzrechtlichen Regeln gewährleisten die Akzeptanz des Mautsystems bei den Nutzern. Eine Nutzung der Mautdaten für die Prüfung von Verstößen gegen die deutsche Marktordnung ist nach geltendem Recht nicht zulässig; eine Änderung ist seitens der Bundesregierung aktuell nicht geplant.

7. Welche Maßnahmen unternimmt die Bundesregierung, um den Missbrauch zum Umgehen des deutschen Mindestlohns durch Beschäftigung von Subunternehmern aus Osteuropa mit entsprechend niedrigeren Mindestlöhnen, welcher beispielsweise in Bulgarien bei 1,87 Euro pro Stunde liegt, zu unterbinden?

Die Bundesregierung setzt sich seit der Einführung des allgemeinen gesetzlichen Mindestlohns im Jahr 2015 dafür ein, dass er auch auf Arbeitgeber mit Sitz im Ausland Anwendung findet, die als Kraftverkehrsunternehmer Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer in Deutschland einsetzen. Auch in den Verhandlungen über das von der Europäischen Kommission am 31. Mai 2017 vorgelegte Mobilitätspaket I hat die Bundesregierung gemeinsam mit einer Gruppe weiterer Mitgliedstaaten hohe Sozialstandards gefordert. Die vom Rat der Europäischen Union und dem Europäischen Parlament im Rahmen des Mobilitätspaket I verabschiedete Richtlinie (EU) 2020/1057 vom 15. Juli 2020 schafft für die Anwendung der Entsendevorschriften – und damit auch der nationalen Mindestlohnvorschriften – im Straßenverkehrssektor Rechtsklarheit. Die Entsendevorschriften gelten für alle Kabotagebeförderungen. Sie gelten grundsätzlich außerdem für grenzüberschreitende Transporte. Ausgenommen sind lediglich Transitbeförderungen, bei denen ein Mitgliedstaat ohne Be- oder Entladung durchquert wird, sowie bilaterale Beförderungen zwischen dem Herkunftsstaat des Transportunternehmens und einem anderen Mitgliedstaat, wobei höchstens zwei Be- und/oder Entladungen in einem dritten Mitgliedstaat erfolgen können. Die Richtlinie muss von den Mitgliedstaaten innerhalb von 18 Monaten nach ihrem Inkrafttreten umgesetzt werden. Zur Vermeidung von Missbrauchs- und Umgehungsstrategien sind, wie von der Bundesregierung und anderen Mitgliedstaaten in den Verhandlungen über das Mobilitätspaket I gefordert, die Anforderungen an Kabotagebeförderungen im Rahmen der Neuregelungen verschärft worden. Außerdem schafft das verabschiedete Mobilitätspaket I weitere Voraussetzungen für eine künftig engere Verbindung zwi-

schen den Aktivitäten des Transportunternehmens und der eingesetzten Fahrerinnen und Fahrer mit dem Herkunftsland.

8. Welche Maßnahmen plant die Bundesregierung, um die Betreiber der einschlägigen Digitalplattformen und Frachtbörsen zu verpflichten, regelmäßig dort eingestellte, aber offensichtlich illegale Offerten umgehend an das BAG und den Zoll zu melden, da diese Angebote nicht mehr mit dem deutschen Mindestlohngesetz und dem Kabotageverbot vereinbar sein könnten?
9. Plant die Bundesregierung, eine Art zentrale Informationsplattform einzurichten, bei der offensichtlich illegale Frachtofferten erfasst, veröffentlicht und an die Länderbehörden gemeldet werden, um illegale Frachtanbieter dauerhaft vom Markt zu entfernen?
10. Ist geplant, auch die Kontrolle zur Schwarzarbeit in eine solche Informationsplattform einzubeziehen?

Die Fragen 8 bis 10 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung steht mit Akteuren des Güterkraftgewerbes sowie den Kontrollbehörden in einem engen Dialog, um die Meldewege für illegale Angebote auf dem Güterkraftverkehrsmarkt zu optimieren.

Es wird in diesem Zusammenhang auf die Finanzkontrolle Schwarzarbeit (FKS) der Hauptzollämter hingewiesen, die nach § 2 Absatz 1 Nummer 6 des Schwarzarbeitsbekämpfungsgesetzes (SchwarzArbG) i. V. m. § 14 des Mindestlohngesetzes (MiLoG) prüfen, ob Arbeitgeber ihre Pflichten nach dem MiLoG erfüllen und insbesondere ihren im Inland beschäftigten Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern den gesetzlichen Mindestlohn gewähren. Im Speditions-, Transport- und Logistikgewerbe als besonders von Schwarzarbeit betroffener Branche führt die FKS risikoorientiert Prüfungen durch. Herausgeber von anonymen Angeboten oder Werbemaßnahmen unter anderem auch auf Internetplattformen sind seit Inkrafttreten des Gesetzes gegen illegale Beschäftigung und Sozialleistungsmissbrauch am 18. Juli 2019 verpflichtet, bei Anhaltspunkten für Schwarzarbeit oder illegale Beschäftigung der FKS auf deren Gesuch Namen und Anschrift ihres Auftraggebers mitzuteilen.

Das BAG bereitet darüber hinaus derzeit ein Meldesystem vor, über welches Unternehmer und Verbände mögliche Kabotageverstöße mitteilen können. Zwischen den Kontrollbehörden des Bundes findet hierüber ein regelmäßiger Austausch statt.

