

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Christian Jung, Frank Sitta,
Torsten Herbst, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 19/27593 –**

Neue digitale Kontrollen im Straßengüterverkehr durch das Bundesamt für Güterverkehr

Vorbemerkung der Fragesteller

Der Berufskraftfahreremangel ist bereits heute ein Problem im und für den deutschen Straßengüterverkehr und wird, auch aufgrund des demografischen Wandels, in den kommenden Jahren zu einem noch größeren Problem werden. Das liegt zum einen an den zahlreichen Lkw-Fahrerinnen und Lkw-Fahrern, die in Rente gehen werden, zum anderen aber auch an den Arbeitsbedingungen, die viele junge Menschen davon abhalten, den Beruf der Lkw-Fahrerin bzw. des Lkw-Fahrers zu ergreifen und dem immer stärker werdenden Wettbewerb mit ausländischen Unternehmen (<https://www.eurotransport.de/artikel/fahrermangel-in-deutschland-wer-will-den-job-noch-machen-11173627.html>).

Verschiedene Gesetze und Regelungen, wie das Kabotageverbot, sollen einen ausgeglichenen Wettbewerb innerhalb der Logistik- und Straßengüterverkehrsbranche fördern und faire Arbeitsbedingungen für die Lkw-Fahrerinnen und Lkw-Fahrer gewährleisten. So soll das im Sommer des vergangenen Jahres von der EU beschlossene Mobilitätspaket I die Arbeitsbedingungen für Lkw-Fahrerinnen und Lkw-Fahrer verbessern. Darin wurde unter anderem festgehalten, dass die Fahrerinnen und Fahrer ihre wöchentliche Ruhezeit nicht in den Kabinen der Lkws verbringen dürfen, um sicherzustellen, dass die Fahrerinnen und Fahrer ausreichend Erholung erhalten. Die Fahrerinnen und Fahrer verfügen außerdem über das Recht, regelmäßig in ihre Heimat zurückkehren zu können (<https://www.dvz.de/rubriken/politik/detail/news/rueckkehr-pflicht-fuer-lkw-fahrer-in-kraft-getreten.html>).

Ein solches Maßnahmenpaket ist aber nach Ansicht der Fragesteller nur so stark, wie die praktische Umsetzung dieser Maßnahmen, die ohne effiziente Kontrollen nicht funktionieren kann. Das gilt ebenso für weitere Gesetze und Regelungen im Straßengüterverkehr, wie die Kabotageregelung, die bereits vor dem Mobilitätspaket eingeführt wurden. Bei Kontrollen des Bundesamts für Güterverkehr (BAG), das in Deutschland für die Kontrollen im Straßengüterverkehr verantwortlich ist, werden immer wieder Verstöße gegen die Kabotage oder die wöchentlichen Ruhezeiten festgestellt (Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion der FDP auf Bundestagsdrucksache 19/23920).

Innerhalb der Branche kommt immer wieder Kritik auf, dass die durchgeführten Kontrollen nicht ausreichen würden und zudem ineffektiv seien, auch wenn das BAG in den letzten Monaten vermehrt Kontrollen durchgeführt hat (<https://epaper.tagesspiegel.de/article/59f62920c134fb7adfc22e02ff059da7a578937120dd419f7ae90cc74ce9cbf1>). So gibt es vermehrt Berichte darüber, dass Lkw-Fahrerinnen und Lkw-Fahrer, vor allem aus dem Ausland, Vorschriften wie das Kabinenverbot für die wöchentliche Ruhezeit, etwa an Distributionsstandorten eines großen Online-Händlers, nicht einhalten würden. Hinzu kommen weitere Themen, wie die Umsetzung des deutschen Mindestlohns für in Deutschland tätige Fahrerinnen und Fahrer (<https://background.tagesspiegel.de/mobilitaet/die-digitalisierung-der-lkw-kontrollen>).

Um die Kontrollen zu verbessern und effizienter zu gestalten, soll das BAG Berichten zufolge seine Kontrollen in Zukunft mittels einer neuen „digitale(n) BAG-Kontrollarchitektur“ durchführen, über die die deutschen Kontrollstellen, wie BAG oder Zoll, besser vernetzt werden sollen (<https://background.tagesspiegel.de/mobilitaet/die-digitalisierung-der-lkw-kontrollen>). Die Fragesteller wollen erfragen, wie dies die zukünftigen Kontrollen beeinflussen wird und wie die Bundesregierung mit bestehenden Problemen, wie der Umgehung des Mindestlohns, umgeht.

1. Warum akzeptiert der deutsche Zoll das Lohn-Spesen-Modell vieler Flotten aus Osteuropa laut Berichten (<https://background.tagesspiegel.de/mobilitaet/die-digitalisierung-der-lkw-kontrollen>), und warum besteht keine Verpflichtung auf die Einhaltung des Mindestlohns ohne Abzug der Spesen?
 - a) Wie bewertet die Bundesregierung das Lohn-Spesen-Modell auch vor dem Hintergrund der Mindestlohnvorschrift in Deutschland?
 - b) Ist nach Kenntnis der Bundesregierung geplant, die Anerkennung des Lohn-Spesen-Modells innerhalb Deutschlands abzuschaffen, um die Einhaltung des Mindestlohns zu garantieren, und wenn ja, wann, und wenn nein, warum nicht?
2. Wie hoch ist das Bußgeld für deutsche und ausländische Unternehmen, die gegen die deutsche Mindestlohnvorgabe verstoßen?
 - a) Wie viele Unternehmen haben nach Kenntnis der Bundesregierung nach einem geahndeten Verstoß gegen die Mindestlohnvorgabe, erneut dagegen verstoßen?
 - b) In wie vielen Fällen wurden Bußgelder aufgrund eines Verstoßes gegen das Mindestlohngesetz in den vergangenen fünf Jahren erteilt (bitte Anzahl Bußgelder pro Jahr angeben)?

Die Fragen 1 bis 2b werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Arbeitgeber mit Sitz im In- oder Ausland sind verpflichtet, ihren im Inland beschäftigten Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern ein Arbeitsentgelt mindestens in Höhe des gesetzlichen Mindestlohnes von derzeit 9,50 Euro pro Stunde zu zahlen. Entsendezulagen können nur auf den Mindestlohnanspruch angerechnet werden, soweit sie nicht als Erstattung für infolge der Entsendung tatsächlich entstandener Kosten wie z. B. Reise-, Unterbringungs- und Verpflegungskosten gezahlt werden (Artikel 3 Absatz 7 der Richtlinie 96/71/EG).

Die Finanzkontrolle Schwarzarbeit (FKS) der Zollverwaltung beachtet bei ihren Prüfungen diese Rechtslage. Eine Anerkennung von rechtswidrigen Entlohnungspraktiken findet nicht statt.

Verstöße gegen die Pflicht zur Zahlung des gesetzlichen Mindestlohnes können gemäß § 21 Absatz 3 i. V. m. § 21 Absatz 1 Nummer 9 des Gesetzes zur Rege-

lung eines allgemeinen Mindestlohns (MiLoG) mit einer Geldbuße bis zu 500 000 Euro geahndet werden.

Eine gesonderte Auswertung nach Unternehmen, die nach einem geahndeten Mindestlohnverstoß erneut gegen die Pflicht zur Zahlung des gesetzlichen Mindestlohnes verstoßen haben, ist in der Arbeitsstatistik der FKS nicht möglich. Ermittlungsverfahren der FKS, von denen Lastkraftwagenfahrer betroffen sind, werden in der Arbeitsstatistik der FKS in der Branche Speditions-, Transport und damit verbundenes Logistikgewerbe arbeitgeberbezogen erfasst.

Die Anzahl der zwischen 2016 und 2020 erlassenen Bußgeldbescheide aufgrund eines Verstoßes gegen das MiLoG in der Branche Speditions-, Transport- und damit verbundenes Logistikgewerbe sind der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen:

Jahr	Anzahl Bußgeldbescheide
2016	148
2017	254
2018	288
2019	413
2020	490

3. Welche Bereiche und Vorschriften werden durch das BAG im Straßengüterverkehr und im Rahmen von Betriebskontrollen bei Betrieben, die im Straßengüterverkehr tätig sind, kontrolliert?

Wie hoch fallen die Bußgelder für Verstöße gegen diese einzelnen Bereiche und Vorschriften aus, und wie hat sich die Höhe der einzelnen Bußgelder in den letzten zehn Jahren entwickelt (bitte nach Art des Verstoßes und Bußgeldhöhe pro Verstoß pro Jahr auflisten)?

Die Überwachungsaufgaben des Bundesamts für Güterverkehr (BAG) im Rahmen von Straßenkontrollen erstrecken sich auf die in § 11 Absatz 2 des Güterkraftverkehrsgesetzes (GüKG) genannten Rechtsgebiete.

In Abhängigkeit des Sitzes/der Niederlassung bzw. des Wohnsitzes und insbesondere bei Gebietsfremden ist das BAG auch zuständige Ahndungsbehörde in den Bereichen Gewerblicher Güterkraftverkehr und Werkverkehr, Fahrpersonalrecht, Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße, Abfalltransport- sowie Sprengstofftransportrecht, Zuwiderhandlungen gegen die Gebührenpflicht nach dem Bundesfernstraßenmautgesetz sowie Berufskraftfahrerqualifikationsrecht.

Die Bußgeldsätze für Verstöße in den einzelnen Rechtsbereichen können den zwischen Bund und Ländern abgestimmten Buß- und Verwarnungsgeldkatalogen entnommen werden. Die Bußgeldrahmen ergeben sich aus § 8 Absatz 2, sowie § 8a Absatz 4 des Fahrpersonalgesetzes und dem § 19 Absatz 7 GüKG. Möglich sind hiernach Bußgelder bis zu 200 000 Euro. Die oben genannten Buß- und Verwarnungsgeldkataloge sind auf der Internetseite des BAG (abrufbar unter: www.bag.bund.de/DE/Navigation/Rechtsvorschriften/GueKG/guekg_node.html) einsehbar.

Hinsichtlich der Entwicklung der Höhe der Regelsätze werden beim BAG keine statistischen Auswertungen geführt.

4. Wie bewertet die Bundesregierung die Einführung elektronischer Frachtbriefe für die Transport- und Straßengüterverkehrsbranche in Deutschland, und wann sollen diese eingeführt werden?

Die Bundesregierung hat den Entwurf für ein Vertragsgesetz betreffend den elektronischen Frachtbrief beschlossen. Durch den Beitritt zu dem Zusatzprotokoll soll den an der Beförderungskette beteiligten Unternehmen die Möglichkeit gegeben werden, die Durchführung eines internationalen Beförderungsvertrags betreffende Informationen in elektronischer Form auszutauschen. Die Bundesregierung strebt den Abschluss des parlamentarischen Verfahrens noch in dieser Legislaturperiode an.

5. Wie bewertet die Bundesregierung Berichte und Vorwürfe, dass bei Distributionsstandorten eines großen Online-Händlers in Deutschland Lkw-Fahrerinnen und Lkw-Fahrer die Vorschriften des Mobilitätspakets I zu den wöchentlichen Ruhezeiten und dem Rückkehrrecht nicht eingehalten würden (<https://background.tagesspiegel.de/mobilitaet/die-digitalisierung-der-lkw-kontrollen/>)?
 - a) Hat die Bundesregierung Kenntnis über diese Vorwürfe, und welche Informationen liegen der Bundesregierung dazu vor?
 - b) Plant die Bundesregierung Maßnahmen zu ergreifen, um die Umsetzung der Inhalte des Mobilitätspakets umzusetzen?

Der Bundesregierung liegen hierzu keine eigenen Informationen vor.

Im Übrigen gelten die Neuregelungen im Bereich der Sozialvorschriften im Straßenverkehr, zu denen auch die Einhaltung der wöchentlichen Ruhezeit sowie die Regelungen über das Rückkehrrecht der Fahrerinnen und Fahrer gehören, seit dem 20. August 2020 unionsweit (Verordnung (EU) 2020/1054). Das BAG führt neben den allgemeinen Straßenkontrollen gemeinsam mit den Ländern regelmäßig Schwerpunktkontrollen an für den Güterkraftverkehr besonders neuralgischen Punkten durch, um die Einhaltung unter anderem der Sozialvorschriften im Straßenverkehr zu überprüfen.

Das Mobilitätspaket I beinhaltet zahlreiche Regelungen, die zum Teil direkt in allen Mitgliedstaaten gelten. Einige Regelungen müssen national umgesetzt werden; insoweit arbeitet die Bundesregierung an deren Umsetzung.

6. Mit welcher Begründung werden intelligente Tachografen erst ab 2023 verpflichtend eingeführt, und wie viele Fahrzeuge in Deutschland werden nach Kenntnis der Bundesregierung von einer Umrüstung betroffen sein?

Intelligente Fahrtenschreiber der ersten Version müssen in Fahrzeuge eingebaut werden, die erstmals seit dem 15. Juni 2019 zugelassen wurden. Die Fristen für die Um- bzw. Ausrüstung der Fahrzeuge mit diesem intelligenten Tachographen der zweiten Version ergeben sich aus den Vorgaben der Verordnung (EU) Nummer 165/2014. Der Bundesregierung liegen keine eigenen Erkenntnisse vor, wie viele Fahrzeuge künftig von der Um- bzw. Ausrüstungspflicht betroffen sein werden.

7. Sieht die Bundesregierung die Möglichkeit, dass die EU-Verordnung 615/2014 angepasst wird, um die Einführung der intelligenten Tachografen zu beschleunigen?

Eine Initiative der Europäischen Kommission zur Überarbeitung dieser Verordnung ist der Bundesregierung nicht bekannt.

8. Wie genau sieht die neue „digitale BAG-Kontrollarchitektur“ aus, und wie unterscheidet sie sich zu den bisherigen Kontrollmechanismen und der bisherigen Kontrollarchitektur des BAG?
 - a) Welche Verbesserungen erwartet die Bundesregierung davon?
 - b) Ab wann soll die Nutzung bundesweit etabliert sein?

Die Fragen 8 bis 8b werden gemeinsam beantwortet.

Durch den Einsatz neuer digitaler Technologien in den Bereichen Hard- und Software sollen Kontrollmöglichkeiten erweitert und die Effizienz der Kontrollprozesse des BAG gesteigert werden. Ziel ist eine wirkungsvolle Überwachung des Schwerlastverkehrs möglichst ohne Unterbrechung des Verkehrsflusses. Hierzu wird in neuartigen Kontrollfahrzeugen vermehrt Sensorik zum Einsatz kommen, die während der Vorbeifahrt an einem Lkw in Echtzeit Verdachtsmomente liefert, die bislang nur am stehenden Fahrzeug erkennbar sind.

In einem ersten Schritt werden zur Vermeidung einer Gefährdung der Verkehrssicherheit technische Merkmale, wie die Höhe und Länge des Fahrzeugs und Reifentemperaturen (zur Detektion von u. a. Bremsdefekten), gemessen. Außerdem werden Daten des intelligenten Fahrtenschreibers ausgelesen und das Kennzeichen für die Durchführung von gesetzlich vorgesehenen Kontrollabfragen erfasst. Die Kontrollkräfte des BAG sollen auf diese Weise in die Lage versetzt werden, anhand von stichhaltigen Hinweisen zu entscheiden, ob das betreffende Fahrzeug für eine umfassende Untersuchung angehalten werden soll.

Der zweite Aspekt der digitalen BAG-Kontrollarchitektur umfasst die digitale Vernetzung im gesamten Kontrollprozess. Hierunter fallen die medienbruchfreie Bearbeitung der vollen digitalen Kontrollakte, die Abfrage von nationalen wie internationalen Datenbanken, aber künftig z. B. auch die Abfrage elektronischer Frachtbeförderungsinformationen sowie von digitalen Informationen zu geladenem Gefahrgut.

Durch die medienbruchfreie, digitale Bearbeitung und Datenabfrage können Kontrollabläufe beschleunigt werden. Hierdurch lassen sich auch die Standzeiten der kontrollierten Fahrzeuge auf ein nötiges Minimum reduzieren. Zusätzlich ist durch die Einführung vernetzter Frachtinformationsplattformen mit direktem Zugang für Kontrollbehörden wie dem BAG mit einer höheren Integrität der bereitgestellten Informationen zu rechnen, da sich der Teil mitzuführender Papierdokumente reduziert.

Die Einführung der neuen Technologien erfolgt schrittweise. Erste Kontrollfahrzeuge mit entsprechender technischer digitaler Ausstattung sind bereits im Einsatz und die schrittweise Einführung im gesamten Kontrolldienst ist in Planung. Die Ausrüstung weiterer Kontrollfahrzeuge ab Anfang 2022 wird möglich werden. Diese werden bundesweit zum Einsatz kommen. Die Ausstattung der gesamten Kontrollfahrzeugflotte wird in Abhängigkeit der Aussonderungsfristen der Altfahrzeuge und der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel voraussichtlich drei Jahre in Anspruch nehmen.

9. Wie lange dauerte im Durchschnitt die Bearbeitung eines festgestellten Verstoßes gegen die in Frage 3 genannten Vorschriften durch das BAG in den letzten drei Jahren (bitte nach durchschnittlicher Bearbeitungszeit pro Verstoß pro Monat und pro Jahr auflisten)?

Die durchschnittliche Bearbeitungsdauer eines Ordnungswidrigkeitenverfahrens beträgt rund 160 Minuten. Eine weitergehende statistische Erfassung liegt nicht vor.

