

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Dirk Spaniel, Leif-Erik Holm, Andreas Mrosek, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD
– Drucksache 19/29041 –**

Bußgeldrabatte bei Strafen für ausländische Lkw-Fahrer

Vorbemerkung der Fragesteller

Die „Deutsche Verkehrs-Zeitung“ berichtet in Ausgabe 15/2021 vom 14. April 2021 zum Thema großzügige Rabatte des Bundesamtes für Güterverkehr wie folgt: „Bundesamt gewährt großzügige Rabatte – Bis zu 50 Prozent weniger Bußgeld müssen Lkw-Fahrer aus ausgewählten osteuropäischen Staaten zahlen.“ (<https://www.dvz.de/rubriken/detail/news/fassungslosigkeit-galgenhumor-reaktionen-auf-bag-rabatte.html>).

Seit Monaten demonstrierten unter Organisation der „BLV pro Initiative – Spedition und Logistik“ mehrfach die Güterkraftverkehrsunternehmen in Berlin rund um den Reichstag, um auf ihre prekäre Situation hinzuweisen (<https://blv-pro.de/>). Die Forderungen des BLV sind hier zu entnehmen: http://blv-pro.de/wp-content/uploads/forderungskatalog_und_loesungsvorschlaege.pdf.

In der Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion der AfD auf Bundestagsdrucksache 19/22064, mit dem Titel „Kabotage im Güterkraftverkehr“ kam zu Tage, das von 4 113 000 Kabotagefahrern 108 572 kontrolliert wurden, das sind 2,64 Prozent. Die Kontrolldichte ist allem Anschein nach sehr gering, oder, aus Sicht der Fragesteller, zum Nachteil der einheimischen Unternehmer. Die oben bekannt gewordenen Rabatte setzen der Situation aus Sicht der Fragesteller die Krone auf. Die Situation des einheimischen Güterkraftverkehrsgewerbes stellt sich nach telefonischer Auskunft der Demo-Organisatoren gegenüber den Fragestellern dramatisch dar, es sei mit umfangreichen Geschäftsaufgaben zu rechnen.

Aus der Antwort zu Frage 6 auf Bundestagsdrucksache 19/22064 geht u. a. hervor: „Nach dem Bundesfernstraßenmautgesetz (BFStrMG) dürfen die Lkw-Mautdaten nur für Zwecke der Mauterhebung und Mautkontrolle verwendet werden. Eine Übermittlung, Nutzung oder Beschlagnahme dieser Daten nach anderen Rechtsvorschriften ist unzulässig (§ 4 Absatz 3 und § 7 Absatz 2 BFStrMG).“

In § 4 Absatz 3 steht u. a.: „Diese Daten dürfen ausschließlich für die Zwecke dieses Gesetzes verarbeitet werden. Eine Übermittlung, Verwendung oder Beschlagnahme dieser Daten nach anderen Rechtsvorschriften ist unzulässig.“ Eine systematische Kontrolle und damit Unterbindung des Betrugs bei Kabo-

tage und Sozialvorschriften per Mautdaten wäre aus Sicht der Fragesteller jedoch logisch und richtig.

1. Wer hat im Bundesministerium bzw. der zuständigen Behörde, auf wessen Anweisung, die im Bericht genannte Dienstanweisung zur Bestimmung der Bußgeldhöhe gemäß Herkunftsland erteilt, trotz Kenntnis der Probleme der einheimischen Güterkraftverkehrsunternehmen und deren Fahrer (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller)?
2. Wird die Bundesregierung, trotz Kenntnis der Probleme der einheimischen Güterkraftverkehrsunternehmen und deren Fahrer, dieses Vorgehen weiterhin aufrechterhalten?

Die Fragen 1 und 2 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Für das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) als zuständige Behörde sind bei der Bearbeitung von Bußgeldverfahren die in den jeweils einschlägigen bundeseinheitlichen Buß- und Verwarnungsgeldkatalogen enthaltenen Bußgeldrichtsätze maßgebend.

Nach den gesetzlichen Regelungen des § 17 Absatz 3 Satz 2 des Ordnungswidrigkeitengesetzes und hierauf gründender ständiger Rechtsprechung bemisst sich die Höhe der Geldbuße nach der vorwerfbaren Handlung des Betroffenen sowie nach seinen wirtschaftlichen Verhältnissen, die im Verfahren zu berücksichtigen sind. Demzufolge muss das BAG sicherstellen, dass das festzusetzende Bußgeld verhältnismäßig zu den Einkommensverhältnissen des Betroffenen ist und ihn nicht über Gebühr belastet.

Bei Verstößen von Unternehmen gilt eine einheitliche Bußgeldhöhe unabhängig vom Standort des Unternehmens, gerade auch im Hinblick auf die Einhaltung der Bestimmungen zur Auftraggeberverantwortung und der Kabotage. Über ein engmaschiges Netz an Schwerpunktkontrollen und nachgelagerten Betriebskontrollen zur Überwachung der Einhaltung der Kabotagebestimmungen und der weiteren Vorschriften, insbesondere des Güterkraftverkehrsrechts, werden illegale Praktiken von Unternehmen durch das BAG aufgedeckt und konsequent geahndet.

Für das BAG ist die Sicherstellung eines fairen Wettbewerbs im Güterverkehr maßgeblich. Das BAG überprüft daher kontinuierlich seine Kontroll- und Ahnungspraxis und setzt gesetzliche Regelungen bzw. Vorgaben der Rechtsprechung um.

3. Welche Beweggründe waren nach Kenntnis der Bundesregierung ausschlaggebend dafür, dass die systematische Kontrolle der Kabotage und Sozialvorschriften im Güterkraftverkehr per Mautdaten nach § 4 Absatz 3 und § 7 Absatz 2 des Bundesfernstraßenmautgesetzes (BFStrMG) so systematisch ausgeschlossen wurde, und welche EU-Verordnungen bzw. EU-Richtlinien liegen diesem Vorgehen zugrunde?

Die datenschutzrechtlichen Regelungen von § 4 Absatz 3 und § 7 Absatz 2 Bundesfernstraßenmautgesetz (BFStrMG) dienen der Akzeptanz des Mautsystems bei den Nutzern. Die strengen datenschutzrechtlichen Regelungen waren bereits im Vorläufergesetz, dem Autobahnmautgesetz (ABMG), enthalten. Sie wurden mit dem „Ersten Gesetz zur Änderung des Autobahnmautgesetzes für schwere Nutzfahrzeuge“ vom 2. Dezember 2004 (BGBl. I S. 3120) verschärft.

Auf die Begründungen zum Stammgesetz auf Bundestagsdrucksache 14/7013 vom 1. Oktober 2001, Seiten 13 (zu § 4) und 14 (zu § 7) sowie zur Verschär-

fung auf Bundestagsdrucksache 15/3819 vom 29. September 2004, Seite 7, wird verwiesen.

4. Welche Lobbyisten bzw. Nichtregierungsorganisationen haben nach Kenntnis der Bundesregierung auf die Gestaltung des BFStrMG im Vorfeld durch wie auch immer gearteten Schriftverkehr, Einfluss genommen?

Das BFStrMG wurde mit dem „Gesetz zur Neuregelung mautrechtlicher Vorschriften für Bundesfernstraßen“ vom 12. Juli 2011 (BGBl. I, Seite 1378) eingeführt. Im Rahmen der Verbändeanhörung zu diesem Gesetzentwurf haben folgende 13 Verbände eine Stellungnahme abgegeben:

- Allianz pro Schiene,
- Bund für Umwelt und Naturschutz,
- Bundesverband der Deutschen Industrie e.V.,
- Bundesverband Möbelspedition und Logistik e.V.,
- Bundesverband Wirtschaft, Verkehr und Logistik e.V.,
- Deutscher Industrie- und Handelskammertag,
- Deutscher Speditions- und Logistikverband e.V.,
- Hauptverband des Deutschen Einzelhandels,
- Industrie- und Handelskammer Schwaben,
- Pro Mobilität – Initiative für Verkehrsinfrastruktur e.V.,
- UNITI Bundesverband mittelständischer Mineralölunternehmen e.V.,
- Verband der Automobilindustrie,
- Verband der Internationalen Kraftfahrzeughersteller e.V..

5. Wird die Bundesregierung zeitnah auf die Forderungen der BLV-Spedition und Logistik, vgl. Vorbemerkung der Fragesteller, eingehen und das einheimische Güterkraftverkehrswesen schützen?

Die Bundesregierung setzt sich sowohl national als vor allem auch auf EU-Ebene seit langem aktiv für die Etablierung fairer Wettbewerbsbedingungen auf dem Güterkraftverkehrsmarkt des europäischen Binnenmarktes ein. Um hier mit maximal möglicher Effizienz handeln zu können, sind Beiträge von Verbänden oder Interessensvereinigungen wie der genannten BLV pro Initiative oder der Allianz im deutschen Transportwesen e.V. für die Bundesregierung sehr wertvoll. Das während einer im März 2021 vor dem Dienstsitz Berlin von den genannten Initiativen abgehaltenen Demonstration persönlich übergebene Forderungspapier enthält ebenfalls weitergehende Anregungen. Ob und ggf. welche Vorschläge dieses Forderungspapiers in rechtlicher wie tatsächlicher Sicht umsetzbar sind, wird in den zuständigen Ressorts geprüft. Darüber hinaus fand bereits im Herbst 2020 ein intensiver persönlicher Austausch zwischen den Initiatoren der oben genannten Interessensvereinigungen und dem Parlamentarischen Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und Koordinator der Bundesregierung für Güterverkehr und Logistik, Steffen Bilger, statt.

Das BMVI hat sich während der drei Jahre andauernden Verhandlungen auf EU-Ebene zum Mobilitätspaket I erfolgreich dafür eingesetzt, dass die unionsrechtlich harmonisierten Regelungen zum Berufs- und Marktzugang in entscheidenden Punkten angepasst wurden, um einen faireren Wettbewerb zwi-

schen den im gemeinsamen Binnenmarkt tätigen Unternehmen zu erreichen. Hierzu gehören insbesondere Vorschriften zur Verhinderung von Briefkastenfirmen und Sozialdumping sowie zur Einschränkung der Möglichkeiten für Kabotagebeförderungen (Einführung einer viertägigen cooling-off-Phase nach der letzten zulässigen Kabotagebeförderung). Darüber hinaus hat das BAG auf nationaler Ebene gemeinsam mit den zuständigen Länderbehörden die Kontrollen insbesondere im Bereich der illegalen Kabotage und der Einhaltung der Sozialvorschriften bereits im vergangenen Jahr deutlich intensiviert, zum Beispiel im Wege von sog. Schwerpunktkontrollen. Damit diese Kontrollen künftig noch effektiver sind, wurden beim BAG außerdem zusätzliche Stellen im Straßenkontrolldienst geschaffen.

6. Wäre es aus Sicht der Bundesregierung ein probates Mittel, durch die systematische Kontrolle der Kabotage und der Sozialvorschriften im Güterkraftverkehr die Frachtpreise für den Güterkraftverkehr auf höherem Niveau zu stabilisieren und damit automatisch hilfreich, auch die Situation der DB-Cargo und der privaten Güterbahnen wirtschaftlich zu verbessern, was im Interesse des allseits gewollten Klimaschutzes sei und diesem zugutekommen würde?

Effektive Kontrollen bei den Arbeits- und Sozialvorschriften und Sicherheitsauflagen aller Verkehrsträger sind eine wichtige Voraussetzung zur Schaffung fairer Wettbewerbsbedingungen für alle Beteiligten und darüber hinaus die Grundlage für sicheren Verkehr. Im Rahmen der Umsetzung des Masterplans Schienengüterverkehr wird daher eine Harmonisierung der Kontrollen der Tarif-, Arbeits- und Sozialvorschriften angestrebt.