

Kleine Anfrage

der Fraktion der CDU/CSU

Kontrollen der Kabotageregeln und Entsenderichtlinien durch das Bundesamt für Güterverkehr und Zoll

Am 21. Februar 2022 sind im Rahmen des EU-Mobilitätspakets I in Deutschland zahlreiche Änderungen im Bereich Markt- und Berufszugang zum gewerblichen Güterkraftverkehr in Kraft getreten. Teil des Pakets ist auch die Rückkehrpflicht für Fahrzeuge, die in der grenzüberschreitenden Beförderung eingesetzt werden, sowie die Einführung der „Abkühlphase“ nach der Durchführung von Kabotagebeförderungen.

Seit Inkrafttreten dieser Regelungen zeigt sich jedoch nach Ansicht der Fragesteller gewisser Nachbesserungsbedarf, insbesondere im Kombinierten Verkehr (KV): So werden laut Presseberichten die neuen Kabotageregeln nicht auf die straßenseitigen Transporte im Vor- und Nachlauf des internationalen Kombinierten Verkehrs angewendet (vgl. „Tagesspiegel Background“ vom 28. März 2022, zuletzt abgerufen am 27. Mai 2022 unter <https://background.tagesspiegel.de/mobilitaet/deutschland-wendet-neue-kabotageregeln-nicht-an#:~:text=Deutschland%20hat%20sich%20dagegen%20entschieden,im%20internationalen%20Kombinierten%20Verkehr%20anzuwenden>).

Diese Ausnahmeregelung wird auch von großen Flotten osteuropäischer Speditionen genutzt, die dauerhaft an den Terminals stationiert sind, ohne eine Niederlassung in Deutschland zu betreiben. Dass diese Unternehmen von den Kabotageregeln ausgenommen sind, hat direkte Auswirkungen auf die Fahrerinnen und Fahrer. Diese campieren laut Berichten von Presse und Verbänden zum Teil unter unwürdigen Bedingungen an den Terminals (vgl. <https://www.eurotransport.de/artikel/westhafen-herne-sozialdumping-im-kv-terminal-10799434.html>). Neben sozialen und hygienischen Missständen beeinträchtigen die mangelhaften Erholungsmöglichkeiten des Fahrpersonals auch die Verkehrssicherheit. Vor diesem Hintergrund könnte aus Sicht der Fragesteller die Anwendung der neuen Kabotageregeln sowie der Rückkehrpflicht im Kombinierten Verkehr eine klare Verbesserung der Arbeitsbedingungen der Fahrerinnen und Fahrer sowie für den Wettbewerb mit sich bringen.

In diesem Zusammenhang könnte nach Auffassung der Fragesteller eine neue Kontrollmöglichkeit eine Rolle spielen: Um Verstöße gegen die Kabotageregeln besser verfolgen zu können, wurde dem Bundesamt für Güterverkehr (BAG) in der vergangenen Wahlperiode durch eine Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes (BFStrMG) die Möglichkeit eingeräumt, auch auf Mautdaten zuzugreifen (vgl. § 4 Absatz 3b BFStrMG). Außerdem ist seit dem 2. Februar 2022 die Registrierung des Grenzübertritts in den Tachographen der Lkw obligatorisch. Es stellt sich die Frage, ob etwaige Verstöße mit den neuen Möglichkeiten besser aufgeklärt werden können.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Anzahl der kleinen und mittelständischen Güterkraftverkehrsunternehmen in Deutschland in den Jahren 2020 und 2021 entwickelt?
2. In wie vielen Fällen hat das BAG die im Mai 2021 eingeführte Zugriffsmöglichkeit auf Mautdaten zur Verfolgung von illegaler Kabotage bereits genutzt?
Falls bisher kein Zugriff auf die Mautdaten erfolgt sein sollte, warum nicht?
3. Wie erfolgt der Zugriff seitens des BAG auf die erforderlichen Mautdaten?
4. Werden die Mautdaten für weitere Zwecke verwendet, und wenn ja, für welche, und welche Erkenntnisse konnten auf dieser Grundlage bisher gewonnen werden?
5. Wie werden die Daten der Tachographen zum Grenzübertritt genutzt?
6. In wie vielen Fällen hat das BAG die Daten der Tachographen zum Grenzübertritt zur Verfolgung von illegaler Kabotage bereits genutzt?
Falls bisher kein Zugriff auf die Daten erfolgt sein sollte, warum nicht?
7. Wie viele Kabotagefahrten gab es nach Kenntnis der Bundesregierung in den Jahren 2019 bis 2021?
8. Wie viele Kontrollen der Kabotage durch das BAG gab es in den Jahren 2019 bis 2021?
9. Wie viele Beanstandungen bzw. Bußgeldbescheide wurden nach Kenntnis der Bundesregierung in den Jahren 2019 bis 2021 zu Kabotageverstößen durch das BAG erlassen, und in welcher Höhe wurden durch das BAG Bußgelder verhängt?
10. Wie viele Verstöße gegen die Kabotagebestimmungen im Jahr 2021 konnten durch das BAG aufgrund des Zugriffs auf Mautdaten aufgedeckt werden?
11. Wie hoch war der Anteil ausländischer Unternehmen an den Verkehren im Vor- und Nachlauf des Kombinierten Verkehrs in Deutschland in den Jahren 2019 bis 2021 (bitte nach EU-Mitgliedstaaten, Europäischem Wirtschaftsraum (EWR) und Drittstaaten getrennt auflühren)?
12. Welche eigenen Erkenntnisse über fest stationierte Fahrzeugflotten gebietsfremder Unternehmen an den Terminals des Kombinierten Verkehrs (KV-Terminals) in Deutschland liegen der Bundesregierung vor, die nahezu ausschließlich Verkehre im Vor- und Nachlauf des Kombinierten Verkehrs fahren?
13. Welche eigenen Erkenntnisse liegen der Bundesregierung über die Situation der Fahrerinnen und Fahrer gebietsfremder Speditionen vor, die nahezu ausschließlich Verkehre im Vor- und Nachlauf des Kombinierten Verkehrs fahren?
14. Warum sich hat das Bundesministerium für Digitales und Verkehr gegen eine Anwendung der neuen Kabotage-Regelung für die Verkehre im Vor- und Nachlauf des internationalen Kombinierten Verkehrs entschieden?
15. Wie begründet die Bundesregierung, dass kein „Missbrauch durch unbegrenzte und ununterbrochene Verkehrsdienste in Form von Zu- oder Ablaufverkehren auf der Straße“ vorliegt?

16. Wie viele Kontrollen des BAG fanden an welchen deutschen KV-Terminals in den Jahren 2019 bis 2021 statt, um das Vorliegen bzw. Nichtvorliegen eines Missbrauchs durch unbegrenzte und ununterbrochene Verkehrsdienste i. S. d. Artikel 10 Absatz 7 der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 beurteilen zu können, und wie viele Verstöße wurden dabei festgestellt?
17. Wie viele Verstöße dahingehend wurden durch das BAG festgestellt, dass ausländische Kraftfahrzeuge dauerhaft in Deutschland stationiert wurden, ohne sie in Deutschland zuzulassen?
18. Wie bewertet die Bundesregierung eine Rückkehrpflicht für Fahrzeuge, die im Vor- und Nachlauf des internationalen Kombinierten Verkehrs eingesetzt werden?
19. Unterstützt die Bundesregierung eine Aussetzung der Rückkehrpflicht für Fahrzeuge (bitte begründen)?
20. Wie beabsichtigt die Bundesregierung, Verstöße gegen die im EU-Mobilitätspaket I beschlossene Rückkehrpflicht von Lkw in Deutschland zu verfolgen und zu ahnden?
21. Wie viele Stellen für die Durchführung von Kontrollen sind derzeit im BAG vorgesehen, wie viele Stellen für die Durchführung von Kontrollen sind aktuell im BAG nicht besetzt, und warum konnten diese nicht besetzt werden?
22. Plant die Bundesregierung, die Zahl der Stellen für Kontrollpersonal im BAG zu erhöhen oder zu verringern (bitte begründen)?
23. Welche Regelung gilt für Fahrpersonal, das nahezu ausschließlich Verkehre im Vor- und Nachlauf des Kombinierten Verkehrs fährt – das Arbeitnehmer-Entsendegesetz (AEntG) oder die am 2. Februar 2022 in Kraft getretene EU-Entsenderichtlinie (Richtlinie (EU) 2020/1057)?
24. Bis wann plant die Bundesregierung die Umsetzung der Entsenderichtlinie (Richtlinie (EU) 2020/1057) in deutsches Recht?
25. Beziehen nach Kenntnis der Bundesregierung gebietsfremde Lkw-Fahrerinnen und Lkw-Fahrer bei Kabotagetransporten in Deutschland den Mindestlohn, und wenn ja, wie wird die Einhaltung des Mindestlohns in diesem Bereich kontrolliert?
26. Wie viele Kontrollen zur Durchsetzung der Entsenderichtlinie (Richtlinie (EU) 2020/1057) wurden seit deren Inkrafttreten im Februar 2022 durch die vom Bundesministerium der Finanzen beauftragte Behörde, den Zoll, dokumentiert?
27. Wurden seit Inkrafttreten der Richtlinie im Februar 2022 Verstöße gegen die Entsenderichtlinie (Richtlinie (EU) 2020/1057) durch den Zoll dokumentiert, und wenn ja, wie viele?
28. Kann der Zoll auf die im EU-Binnenmarkt-Informationssystem (IMI-Portal) hinterlegten Beschäftigungsdaten von gebietsfremden Lkw-Fahrerinnen und Lkw-Fahrern, die Kabotagetransporte in Deutschland durchführen, zurückgreifen?
29. Welche Möglichkeiten besitzt der Zoll, um auf die Daten der Tachographen in den Lkw zurückzugreifen?

30. Welche Maßnahmen plant die Bundesregierung zu ergreifen, um Sozialdumping in den in den Terminals des Kombinierten Verkehrs und der Binnenhäfen zu unterbinden?

Berlin, den 17. Juni 2022

Friedrich Merz, Alexander Dobrindt und Fraktion