

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Dirk Brandes, Dr. Dirk Spaniel, Wolfgang Wiehle, René Bochmann, Thomas Ehrhorn, Dr. Rainer Kraft, Mike Moncsek, Leif-Erik Holm und der Fraktion der AfD

Umsetzung der Kabotage- und Entsenderichtlinien und die Wettbewerbsfähigkeit des mittelständischen gewerblichen Straßengüterverkehrs

Eine Studie aus dem Jahr 2023 kommt zu dem Schluss, dass allein im Jahr 2022 der deutschen Wirtschaft durch den Mangel an Fahrpersonal zusätzliche Kosten in Höhe von ca. 10 Mrd. Euro entstanden sind (trans.info/de/studie-zeit-konkrete-zahlen-und-tatsaechlichen-fahrermangel-324089).

Laut Pressemitteilung des Bundesamts für Logistik und Mobilität (BALM) vom 16. Februar 2024 liegt dabei der Anteil gebietsfremder Fahrzeuge bei 50,5 Prozent. Im Jahr 2023 „sind somit erstmalig die Fahrleistungen gebietsfremder Fahrzeuge größer als die der gebietsansässigen Fahrzeuge“ (www.balm.bund.de/SharedDocs/Pressemitteilungen/DE/2024/2024_02_16_PM_04-24_Mautverkehr_KOMPAKT_Jahresausgabe_2023.html).

Die Einhaltung des Mindestlohns wird dabei durch die Finanzkontrolle Schwarzarbeit (FKS) des Zolls überprüft (www.bundesfinanzministerium.de/Content/DE/Standardartikel/Themen/Zoll/Gerechtigkeit-faire-Arbeit/fks-im-einsatz-fuer-mindestlohn.html).

Um illegale Kabotage einzudämmen, hat das BALM seit Oktober 2021 das Recht, in begründeten Verdachtsfällen Zugriff auf Mautdaten zu nehmen. Im Jahr 2022 belief sich das Bußgeldvolumen bei rund 2 200 Bußgeldfestsetzungen auf 3,8 Mio. Euro (www.eurotransport.de/artikel/illegale-kabotage-eindaeimmen-so-oft-hat-das-balm-mautdaten-genutzt-11222326.html).

Intelligente Tachographen können dabei Grenzübertritte erfassen, mit denen Behörden die Kabotage besser kontrollieren können (www.eurotransport.de/artikel/kabotage-im-blick-tachograph-erfasst-grenzuebertritte-continental-vdo-mobilitaetspakt-transport-11164635.html).

Weiterhin hat mit dem Mobilitätspaket I seit Februar 2022 „der Unternehmer die Nutzung seiner Fahrzeugflotte so zu organisieren, dass sichergestellt ist, dass Fahrzeuge, die dem Unternehmen zur Verfügung stehen und in der grenzüberschreitenden Beförderung eingesetzt werden, spätestens acht Wochen nach Verlassen Deutschlands zu einer der Betriebsstätten des Unternehmens in Deutschland zurückkehren“ (bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/StV/mobilitaetspakt-teil-i-verbesserung-sozialvorschriften-berufskraftfahrerinnen.html).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung der prozentuale Fahrleistungsanteil von gebietsfremden Straßengüterverkehrsunternehmen in Deutschland in den letzten zehn Jahren verändert?
2. Wie viele Kontrollen zur Einhaltung von Mindestlöhnen und der Bestimmungen des Arbeitnehmerentendegesetzes wurden in den letzten fünf Jahren durchgeführt (bitte nach Jahren aufführen und bei den Kontrollen zur Einhaltung des Mindestlohns bitte getrennt für Kontrollen insgesamt und Kontrollen in der Logistikbranche ausführen)?
3. Wie viele Verstöße gegen das Arbeitnehmerentendegesetz wurden dabei festgestellt (vgl. Frage 2, bitte nach Branche und Verstößen differenzieren)?
4. Wie viele Kontrollen zur Einhaltung der Kabotageverordnungen wurden nach Kenntnissen der Bundesregierung in den letzten fünf Jahren durchgeführt?
5. Wie viele Beanstandungen zu Kabotageverstößen wurden dabei (vgl. Frage 4) nach Kenntnis der Bundesregierung in den letzten fünf Jahren festgestellt?
6. In welcher Höhe wurden dabei (vgl. Frage 5) nach Kenntnis der Bundesregierung Bußgelder verhängt?
7. In wie vielen Fällen hat das BALM die Zugriffsmöglichkeit auf Mautdaten zur Verfolgung von illegaler Kabotage genutzt (bitte getrennt nach Jahren auflisten)?
8. Wie viele Verstöße gegen die Kabotagebestimmungen konnten seit 2021 durch das BALM aufgrund des Zugriffs auf Mautdaten aufgedeckt werden (bitte getrennt nach Jahren auflisten und das Gesamtvolumen der Bußgeldfestsetzungen angeben)?
9. Werden die Daten des Tachographen beim Grenzübertritt zur Verfolgung von illegaler Kabotage genutzt, wenn ja, seit wann, und wie oft, und wenn bisher kein Zurückgreifen auf die Daten erfolgt sein sollte, warum nicht?
10. Was hat die Bundesregierung bisher unternommen, um die seit 2. Februar 2022 geltenden EU-Entsenderichtlinien (ec.europa.eu/social/main.jsp?catId=471&langId=de), insbesondere im Zusammenhang mit den Sozial- und Arbeitsbedingungen für Kraftfahrer, umzusetzen und zu kontrollieren?
11. Welche Maßnahmen unternimmt die Bundesregierung seit 2021, um bei Kabotagetransporten in Deutschland die Einhaltung des Mindestlohns durch gebietsfremde Lkw-Fahrer zu kontrollieren und Schlupflöcher für Sozialdumping zu schließen?
12. Welche Maßnahmen unternimmt die Bundesregierung, um die im Mobilitätspaket I beschlossene regelmäßige Rückkehrpflicht der eingesetzten Fahrzeuge zum Ort der Niederlassung zu kontrollieren und durchzusetzen (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller)?
13. Was unternimmt die Bundesregierung, um gegen Briefkastenfirmen mit „ausgeflaggten“ Fuhrparkflotten in osteuropäischen Beitrittsländern vorzugehen, die die einschlägigen Kabotageverordnungen unterlaufen?

14. Plant die Bundesregierung, gesetzliche Anpassungen vorzunehmen, um dem BALM kurzfristig Zugriff auf die Mautdaten zu gestatten, um Verstößen gegen die deutsche Marktordnung, insbesondere das Kabotageverbot, zeitnah und konsequent zu prüfen und nachgehen zu können, und wenn nein, warum nicht?
15. Inwieweit hält es die Bundesregierung für angebracht, die Daten der elektronischen Register der Kraftverkehrsunternehmen (s. Verordnung EG Nummer 1071/2009, Artikel 16) mit den Aufzeichnungen der Berufskraftfahrer über die Anwendung der sozial- und arbeitsrechtlichen Vorschriften zu konsolidieren, um damit die grenzüberschreitende Durchsetzung der Rechtsvorschriften zu verbessern und Missbrauch und Betrug entgegenzuwirken?
16. Könnte nach Kenntnis der Bundesregierung die Zuhilfenahme der Daten aus dem intelligenten Fahrtenschreiber dabei helfen, eine Kontrolle der regelmäßigen Rückkehrpflicht künftig auch auf dem Wege von Straßenkontrollen durchzuführen, und wenn ja, inwieweit, und inwieweit gibt es dazu ggf. Planungen seitens der Bundesregierung?
17. Plant die Bundesregierung, gesetzliche Anpassungen vorzunehmen, um den Kontrollbehörden im Rahmen einer Fernauslese kurzfristigen Zugriff auf die Daten des intelligenten Fahrtenschreibers zu gestatten, um Anforderungen zu Kabotage und Entsenderichtlinien für Arbeitnehmer im Transportgewerbe besser und flächendeckender zu kontrollieren, und wenn nein, warum nicht?

Berlin, den 10. April 2024

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

