

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dirk Brandes, Dr. Dirk Spaniel, Wolfgang Wiehle, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD
– Drucksache 20/11039 –**

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

Vorbemerkung der Fragesteller

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-eindammen-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/mobi).

litaetspaket-teil-i-verbesserung-sozialvorschriften-berufskraftfahrerinne
n.html).

1. Wie hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung der prozentuale Fahrleistungsanteil von gebietsfremden Straßengüterverkehrsunternehmern in Deutschland in den letzten zehn Jahren verändert?

Aufgrund des Verweises auf die Pressemitteilung des Bundesamts für Logistik und Mobilität (BALM) vom 16. Februar 2024 wird davon ausgegangen, dass sich die Fragestellung auf die Entwicklung der mautpflichtigen Fahrleistung bezieht.

Der nachfolgenden Tabelle kann der mautpflichtige Fahrleistungsanteil von gebietsfremden Fahrzeugen für die Jahre 2014 bis 2023 entnommen werden.

| Jahr | Fahrleistung von Gebietsfremden in Prozent |
|------|---|
| 2014 | 39,2 |
| 2015 | 40,1 |
| 2016 | 40,9 |
| 2017 | 42,3 |
| 2018 | 41,7 |
| 2019 | 40,5 |
| 2020 | 40,2 |
| 2021 | 41,9 |
| 2022 | 42,6 |
| 2023 | 43,2 |

Hierbei ist zu berücksichtigen, dass sich die mautpflichtige Fahrleistung von Gebietsfremden ausschließlich aus der Zulassung des mautpflichtigen Fahrzeugs außerhalb Deutschlands ableitet. Setzen Gebietsansässige oder Gebietsfremde Fahrzeuge aus einem anderen Zulassungsstaat ein, ist dies nicht ersichtlich. Darüber hinaus kam es in den Jahren 2015 und 2018 zu Mautausweitungen (schrittweise Ausweitung der Mautpflicht auf alle Bundesstraßen und Absenkung der Tonnagegrenze auf 7,5t zGG), die einen Einfluss auf die Verteilung der mautpflichtigen Fahrleistungen von Fahrzeugen haben.

2. Wie viele Kontrollen zur Einhaltung von Mindestlöhnen und der Bestimmungen des Arbeitnehmerentendegesetzes wurden in den letzten fünf Jahren durchgeführt (bitte nach Jahren aufzuführen und bei den Kontrollen zur Einhaltung des Mindestlohns bitte getrennt für Kontrollen insgesamt und Kontrollen in der Logistikbranche ausführen)?

Die Finanzkontrolle Schwarzarbeit (FKS) der Zollverwaltung geht bei ihrer Aufgabenerfüllung allen in Betracht kommenden Prüfaufträgen nach § 2 des Schwarzarbeitsbekämpfungsgesetzes (SchwarzArbG) nach. Der Begriff „Kontrollen“ ist im SchwarzArbG nicht vorgesehen. Bei Kontrollen handelt es sich nach dem Verständnis der FKS um Arbeitgeberprüfungen bzw. Geschäftsunterlagenprüfungen.

In der Branche Speditions-, Transport- und damit verbundenes Logistikgewerbe (STL) gilt mangels Tarifvertrags der gesetzliche Mindestlohn nach dem Mindestlohngesetz (MiLoG).

Eine gesonderte Betrachtung des grenzüberschreitenden Straßengüterverkehrs und des Kabotageverkehrs ist statistisch nicht möglich. Die nachstehenden Angaben beziehen sich daher auf die gesamte STL-Branche.

Die Anzahl der in den vergangenen fünf Jahren durchgeführten Arbeitgeberprüfungen kann nachstehender Tabelle entnommen werden.

| Durchgeführte Arbeitgeberüberprüfungen | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 |
|---|--------|--------|--------|--------|--------|
| Insgesamt | 54.733 | 44.702 | 48.064 | 53.182 | 42.631 |
| Branche Speditions-, Transport- und damit verbundenes Logistikgewerbe | 6.135 | 4.538 | 5.602 | 4.308 | 3.041 |

3. Wie viele Verstöße gegen das Arbeitnehmerentsendegesetz wurden dabei festgestellt (vgl. Frage 2, bitte nach Branche und Verstößen differenzieren)?

In der Branche STL gilt mangels Tarifvertrags der gesetzliche Mindestlohn nach dem MiLoG, das Arbeitnehmer-Entsendegesetz (AentG) ist nicht einschlägig.

Eine gesonderte Betrachtung des grenzüberschreitenden Straßengüterverkehrs und des Kabotageverkehrs ist statistisch nicht möglich. Die nachstehenden Angaben beziehen sich daher auf die gesamte STL-Branche.

Die Anzahl der in den vergangenen fünf Jahren bundesweit eingeleiteten Ordnungswidrigkeitenverfahren sind der nachstehenden Tabelle zu entnehmen.

| Anzahl eingeleiteter Ordnungswidrigkeitenverfahren nach dem AentG | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 |
|---|-------|-------|-------|-------|-------|
| Bundesweit | 3.148 | 2.611 | 2.089 | 1.481 | 1.303 |

4. Wie viele Kontrollen zur Einhaltung der Kabotageverordnungen wurden nach Kenntnissen der Bundesregierung in den letzten fünf Jahren durchgeführt?

Das Bundesamt für Logistik und Mobilität (BALM) als zuständige Kontrollbehörde des Bundes für den gewerblichen Straßengüterverkehr überprüft, neben weiteren zuständigen Behörden (u. a. die Polizeien der Länder), die Einhaltung der Vorschriften zur Erbringung von Kabotage. Eine Kontrolle des BALM im Rechtsgebiet des Güterkraftverkehrsgesetzes (GüKG) umfasst bei gebietsfremden Fahrzeugen regelmäßig die Prüfung, ob eine Kabotagebeförderung vorliegt.

Nachfolgend werden die letzten fünf Jahre ausgewiesen, für die statistische Werte bereits vollständig vorliegen.

| Jahr | Kontrollierte Fahrzeuge von Gebietsfremden durch das BALM im Bereich des GüKG |
|------|---|
| 2018 | 108.572 |
| 2019 | 91.414 |
| 2020 | 75.248 |
| 2021 | 97.059 |
| 2022 | 88.318 |

Über die Anzahl durchgeführter Kontrollen durch Länderbehörden liegen der Bundesregierung keine Informationen vor.

5. Wie viele Beanstandungen zu Kabotageverstößen wurden dabei (vgl. Frage 4) nach Kenntnis der Bundesregierung in den letzten fünf Jahren festgestellt?

Von den in der Antwort zu Frage 4 vom BALM kontrollierten Fahrzeugen wurden die in nachfolgender Tabelle aufgeführte Anzahl an Fahrzeugen bezüglich Kabotage beanstandet.

| Jahr | Beanstandungen Kabotage bei Kontrollen durch das BALM |
|------|---|
| 2018 | 2.360 |
| 2019 | 2.075 |
| 2020 | 2.376 |
| 2021 | 4.705 |
| 2022 | 2.764 |

Über die Anzahl der Beanstandungen durch Länderbehörden liegen der Bundesregierung keine Informationen vor.

6. In welcher Höhe wurden dabei (vgl. Frage 5) nach Kenntnis der Bundesregierung Bußgelder verhängt?

Die Anzahl der erlassenen Bußgeldbescheide und die Höhe der festgesetzten Bußgelder unterteilt nach Jahren ergibt sich aus folgender Übersicht.

| Jahr | Anzahl Bußgeldbescheide | Bußgelder Gesamtbetrag (Euro) |
|------|-------------------------|----------------------------------|
| 2019 | 1.114 | 2.039.979 |
| 2020 | 1.274 | 2.397.151 |
| 2021 | 2.277 | 3.649.623 |
| 2022 | 2.604 | 4.291.039 |
| 2023 | 3.034 | 5.644.192 |

7. In wie vielen Fällen hat das BALM die Zugriffsmöglichkeit auf Mautdaten zur Verfolgung von illegaler Kabotage genutzt (bitte getrennt nach Jahren auflisten)?

Die Verwendung von Mautdaten zur Ahndung von Kabotageverstößen wurde dem BALM durch das „Zweite Gesetz zur Änderung mautrechtlicher Vorschriften hinsichtlich der Einführung des europäischen elektronischen Mautdienstes“ vom 8. Juni 2021 übertragen. Seit Inkrafttreten der gesetzlichen Ermächtigung erfolgten die aus nachfolgender Übersicht ersichtlichen Zugriffe.

| Jahr | Anzahl Zugriffe |
|------|-----------------|
| 2021 | 290 |
| 2022 | 77 |
| 2023 | 59 |

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)?

In der Regel genügen die Feststellungen der Kontrollbeschäftigten vor Ort als Beitrag zu einem Ahndungserfolg. Aus nachfolgender Übersicht ergibt sich, in

wie vielen Fällen durch den Zugriff auf die Mautdaten die Ermittlungsergebnisse der Kontrollbeschäftigten erhärtet werden konnten.

| Jahr | Anzahl Bußgeldbescheide aufgrund von Beanstandungen bei Kontrollen des BALM | Anzahl Zugriffe auf die Mautdaten, die zur Erhärtung der Ermittlungsergebnisse der Kontrollbeschäftigten geführt haben |
|------|---|--|
| 2021 | 2.277 | 5 |
| 2022 | 2.604 | 36 |
| 2023 | 3.034 | 14 |

Statistische Angaben zum Gesamtvolumen der Bußgeldfestsetzungen beziehen sich immer auf die Gesamtzahl der im Laufe eines Jahres erlassenen Bußgeldbescheide (vgl. Übersicht in der Antwort zu Frage 6). Isolierte Angaben zur Höhe der Bußgelder in Verbindung mit Zugriffen auf die Mautdaten stehen nicht zur Verfügung.

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?

Durch das am 15. Juli 2020 von der EU beschlossene Mobilitätspaket I ist in Artikel 1 Absatz 1 Verordnung (EU) Nr. 165/2014 festgelegt worden, dass die Pflichten zu und Vorschriften über Bauart, Einbau, Benutzung, Prüfung und Kontrolle von Fahrtenschreibern im Straßenverkehr u. a. auch der Überprüfung der Einhaltung der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009, dort insbesondere der Kabotagevorschriften, dienen. Als Teil des Mobilitätspakets I sind im Zusammenhang mit der Benutzung von Fahrtenschreibern Grenzübertritte aufzuzeichnen.

Die Einhaltung der Vorschriften zu der Aufzeichnung der Grenzübertritte überprüft der Verkehrskontrolldienst des BALM seit dem 2. Februar 2022 als Teil der Standardkontrolle, die grundsätzlich bei jeder Verkehrskontrolle durchzuführen ist.

Bei der Überprüfung der Einhaltung von Kabotagevorschriften werden die aufgezeichneten Grenzübertritte grundsätzlich auch herangezogen, um die Plausibilität der Angaben aus den gemäß der Verordnung (EU) Nr. 1072/2009 im Rahmen der Kabotage mitzuführenden Belegen zu prüfen. Für die Berechtigung Kabotagebeförderungen durchzuführen ist allerdings nicht der Grenzübertritt von entscheidender Bedeutung, sondern der Zeitpunkt der vollständigen Entladung im Rahmen der grenzüberschreitenden Beförderung, die den Kabotagebeförderungen vorausgeht. Statistische Daten dazu, wie oft die Daten zum Grenzübertritt zur Nachweisführung bei illegaler Kabotage beigetragen haben, existieren nicht.

Informationen darüber, ob und inwieweit Informationen zu Grenzübertritten aus dem Fahrtenschreiber von anderen Kontrollbehörden zur Kontrolle von Kabotagebeförderungen genutzt werden, liegen der Bundesregierung nicht vor.

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?

Zum 1. Juli 2023 ist das Gesetz zur Regelung der Entsendung von Kraftfahrern im Straßenverkehrssektor und zur grenzüberschreitenden Durchsetzung des

Entsenderechts in Kraft getreten. Damit wurde zum einen Rechtsklarheit geschaffen, wann eine Entsendesituation vorliegt. Zum anderem ermöglichen die Neuregelungen der FKS der Zollverwaltung eine wirksamere Kontrolle der Nachweise zur Einhaltung der Mindestarbeitsbedingungen bei der Entsendung von Lkw-Fahrern. Eine deutliche Erleichterung der Prüfungen der FKS ist dadurch eingetreten, dass die Geschäftsunterlagen beim Arbeitgeber mit Sitz in einem EU-Mitgliedstaat über das Binnenmarktinformationssystem (IMI) unmittelbar und webbasiert angefordert werden können, wenn dieser eine Entsendemeldung abgesetzt hat. Werden die Unterlagen nicht fristgerecht vorgelegt, kann über das gleiche Tool ein Amtshilfeersuchen bei den zuständigen Behörden im Ausland angestoßen werden. Im Zuge der Umsetzung wurden Prüfungsbeamte geschult und mit den neuen Entsendevorschriften sowie den Möglichkeiten des Binnenmarktinformationssystems vertraut gemacht. Die dafür notwendigen Beschaffungsmaßnahmen wurden veranlasst.

Im Bereich der Lenk- und Ruhezeiten sowie der güterkraftverkehrsrechtlichen Regelungen (insbesondere Marktzugang und Kabotage) führen das Bundesamt für Logistik und Mobilität (BALM) und die Polizeien der Länder regelmäßig Straßenkontrollen durch. Die Akteure sind darüber hinaus seit langem in europäischen Kontrollnetzwerken wie ROADPOL oder Euro Contrôle Route engagiert. Ziel dieser Netzwerke ist der Austausch über Kontrollkonzepte und damit eine stetige Verbesserung der Kontrolle. Seit dem Jahr 2020 führt das BALM zusammen mit der Polizei und dem Zoll außerdem sogenannte Schwerpunktkontrollen an neuralgischen Logistikorten durch.

Darüber hinaus finanziert die Bundesregierung sowohl das an Beschäftigte aus anderen EU-Staaten gerichtete Beratungsangebot Faire Mobilität als auch das an Drittstaatsangehörige gerichtete Beratungsangebot Faire Integration. Eine wichtige Voraussetzung zur Vermeidung prekärer Arbeitsbedingungen ist es, dass die betroffenen Arbeitnehmer ihre Rechte in Deutschland kennen, um diese in der Praxis auch wahrnehmen zu können. Ziel der überregionalen Beratungsangebote ist es, Drittstaatsangehörige und mobile EU-Arbeitnehmer zu arbeits- und sozialrechtlichen Fragen in ihrer Muttersprache zu beraten.

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?

Die für die Bekämpfung von Schwarzarbeit und illegaler Beschäftigung zuständige FKS der Zollverwaltung führt ihre Prüfungen auf der Grundlage des SchwarzArbG durch. Sie verfolgt dabei einen ganzheitlichen Prüfungsansatz, d. h., dass gemäß § 2 Absatz 1 SchwarzArbG u. a. geprüft wird, ob Arbeitgeber ihre Beschäftigten ordnungsgemäß zur Sozialversicherung angemeldet haben, ob Sozialleistungen zu Unrecht bezogen werden oder wurden, ob Ausländer notwendige Aufenthaltstitel haben und ob Arbeitsbedingungen nach dem Mindestlohngesetz, dem Arbeitnehmer-Entsendegesetz und dem Arbeitnehmerüberlassungsgesetz eingehalten werden.

Die Prüfungen werden risikoorientiert, aber grundsätzlich verdachtsunabhängig mittels Personenbefragungen und/oder Prüfungen der Geschäftsunterlagen durchgeführt. Die Prüfobjekte werden sowohl unter Berücksichtigung regionaler, gesetzlicher und branchenspezifischer Risikobewertungen als auch nach eingehenden Hinweisen oder Mitteilungen gezielt ausgewählt.

Die Branche Speditions-, Transport- und damit verbundenes Logistikgewerbe, wozu auch Kabotage-Transporte zählen, gehört nach dem Verständnis der FKS zu den besonders von Schwarzarbeit und illegaler Beschäftigung betroffenen

Branchen. Sie steht insofern – neben weiteren Branchen – besonders im Fokus der FKS (vgl. § 2a SchwarzArbG) und wird daher regelmäßig geprüft.

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)?

Die zuständigen Behörden des Mitgliedstaats, in dem das Verkehrsunternehmen niedergelassen ist und dem sie die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers erteilt haben, müssen die notwendigen Kontrollen zur Überprüfung der Rückkehrpflicht durchführen und die Einhaltung der festgesetzten Anforderungen überprüfen. Eine Ahndung von Verstößen gegen die Rückkehrpflicht ist nicht vorgesehen, da es sich um eine Berufszugangsvoraussetzung handelt, deren Überwachung den zuständigen Behörden des Niederlassungsmitgliedstaates obliegt. Verstöße gegen die Rückkehrpflicht können im Niederlassungsmitgliedstaat zu einem Rücknahmeverfahren der EU-Lizenz führen.

Bei Verkehrskontrollen lässt sich anhand der Daten aus dem Massenspeicher des Fahrtenschreibers grundsätzlich ein Verstoß gegen die Rückkehrpflicht beweisen und dokumentieren, wenn das Symbol des Landes des Niederlassungsmitgliedstaates innerhalb der vergangenen acht Wochen ab Kontrollzeitpunkt nicht hinterlegt ist.

Das BALM kontrolliert derzeit aufgrund der Vorgaben aus der Richtlinie 2006/22/EG standardmäßig 28 Tage. In begründeten Verdachtsfällen kontrolliert das BALM die Grenzüberschreitung der letzten 8 Wochen. Stellt der Verkehrskontrolldienst des BALM in einem solchen begründeten Verdachtsfall fest, dass gemäß den Aufzeichnungen das Fahrzeug nicht in den Niederlassungsmitgliedstaat zurückgekehrt war, verlangt das BALM noch während der Kontrolle vom Unternehmen Nachweise zur Prüfung, die die Rückkehr belegen. Kann eine Rückkehr in den Niederlassungsmitgliedstaat nicht belegt werden, sind die Informationen an den Niederlassungsmitgliedstaat zu melden.

13. Was unternimmt die Bundesregierung, um gegen Briefkastenfirmen mit „ausgeflagten“ Fuhrparkflotten in osteuropäischen Beitrittsländern vorzugehen, die die einschlägigen Kabotageregelungen unterlaufen?

Nach den unionsrechtlich harmonisierten Regelungen zum Berufs- und Marktzugang sind die Berufszugangsvoraussetzungen von den jeweils im Niederlassungsmitgliedstaat eines Unternehmens örtlich zuständigen Behörden zu prüfen und zu überwachen. Ob im Ausland ansässige Unternehmen die Niederlassungsvoraussetzungen am jeweiligen Standort erfüllen, haben daher die dortigen örtlich zuständigen Behörden zu beurteilen. Die örtlich zuständigen Behörden in Deutschland überprüfen im Rahmen des Verfahrens zur Erteilung einer Gemeinschaftslizenz u. a., ob der Antragsteller die Voraussetzungen an eine ordnungsgemäße Niederlassung in Deutschland nach Artikel 5 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 erfüllt. Anhaltspunkte für Briefkastenfirmen können sich zudem aus Unstimmigkeiten hinsichtlich der eingesetzten Fahrzeugflotte und des vorgehaltenen Personals ergeben. Können diese Unstimmigkeiten nicht ausgeräumt werden, so soll die Erteilung einer Gemeinschaftslizenz nicht erfolgen.

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?

Ein Zugriff auf die Mautdaten ist nach dem in § 4 Absatz 3b des Bundesfernstraßenmautgesetzes genannten Zeitpunkt nicht mehr erforderlich, da durch die Einführung der Nutzungspflicht von intelligenten Fahrtenschreibern der Version 2 im grenzüberschreitenden Verkehr durch die Verordnung (EU) 2020/1054, die u. a. die Verordnung (EU) Nr. 165/2014 geändert hat, auf die Daten des intelligenten Fahrtenschreibers zugegriffen werden kann (vgl. Bundestagsdrucksache 19/29861 S. 11 ff.).

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?

Eine entsprechende Berücksichtigung von Feststellungen über Zuwiderhandlungen gegen Vorschriften verschiedener Rechtsgebiete ist im Rahmen der Risikoeinstufung von Kraftverkehrsunternehmen vorgesehen. Derzeit wird die in Deutschland bisher vollzogene dezentrale Risikoeinstufung bei den örtlich zuständigen Behörden in einem zentralen System konsolidiert, um auch künftig über den Registerverbund der nationalen Verkehrsunternehmensdateien entsprechende Risikoprofilaten austauschen zu können. Ein entsprechender Austausch ermöglicht künftig somit auch eine gezielte Auswahl von Fahrzeugen für eine Verkehrskontrolle anhand der Risikobewertung des einsetzenden Verkehrsunternehmens. Die in Betracht zu ziehenden Verstöße der verschiedenen Rechtsgebiete zum Zwecke der Risikoeinstufung ergeben sich aus den Anhängen der Verordnung (EU) 2016/403.

Im Rahmen von Verkehrskontrollen können somit künftig neben dem vom Fahrpersonal zu führenden Aufzeichnungen über Lenk- und Ruhezeiten auch Informationen über die Risikoeinstufung von Unternehmen herangezogen werden.

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?

Ja, insoweit wird auf die Antwort zu Frage 12 verweisen.

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?

Die Daten, die im Rahmen der Fernauslese der intelligenten Fahrtenschreiber übertragen werden dürfen, sind in Artikel 9 Absatz 4 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 festgelegt. Danach dürfen nur Daten übertragen werden, die für die Zwecke der gezielten Straßenkontrolle von Fahrzeugen notwendig sind, deren Fahrtenschreiber mutmaßlich manipuliert oder missbraucht wurden.

Eine Nutzung der in der Fernauslese von intelligenten Fahrtenschreibern übertragenen Daten, zur Kontrolle der Einhaltung der Anforderungen anderer Vorschriften, ist aufgrund dieser Einschränkung nicht möglich. Darüber hinaus enthalten die im Rahmen der Fernauslese übertragbaren Daten keine für die Kontrolle der Vorschriften über Kabotage relevanten Informationen.

