

## **Kleine Anfrage**

**der Fraktion der CDU/CSU**

### **EU-Mobilitätspaket**

Das EU-Mobilitätspaket wurde im Juli 2020 durch den europäischen Gesetzgeber verabschiedet (vgl. [www.consilium.europa.eu/de/press/press-releases/2020/04/07/mobility-package-council-adopts-truck-drivers-reform/](http://www.consilium.europa.eu/de/press/press-releases/2020/04/07/mobility-package-council-adopts-truck-drivers-reform/)). Das Mobilitätspaket zielt darauf ab, faire Arbeitsbedingungen für Fahrer sowie faire Wettbewerbsbedingungen für Unternehmen zu schaffen, die Regelungen für den Straßengüterverkehr im Binnenmarkt zu harmonisieren und die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Es beinhaltet Regelungen zu Lenk- und Ruhezeiten, Kabotage und Entsendung von Fahrern. Seither ist es verboten, die vorgeschriebene regelmäßige wöchentliche Ruhezeit von mehr als 45 Stunden im Lkw zu verbringen. Die Arbeitgeber müssen für die Übernachtungen zahlen. Nur Tages-Ruhezeiten und reduzierte wöchentliche Ruhezeiten, darunter fallen alle Pausen zwischen 24 und 44 Stunden und 59 Minuten, dürfen im Lkw verbracht werden. Außerdem wurde für die Fahrer ein Rückkehrrecht und für die Fahrzeuge eine Rückkehrpflicht eingeführt. Spätestens nach vier Wochen haben die Fahrer das Recht, nach Hause oder an die Betriebsstätte ihres Arbeitgebers zurückzukehren. Die Fahrzeuge müssen spätestens nach acht Wochen zum Ort der Niederlassung zurückkehren. Bei der Entsendung wurden spezifische Regelungen für den Transportsektor beschlossen. Danach gelten für alle Kabotagefahrten und grenzüberschreitenden Fahrten die Mindestlöhne des jeweiligen Staates, in dem die Fahrer unterwegs sind (vgl. <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/StV/mobilitaetspaket-teil-i-verbesserung-sozialvorschriften-berufskraftfahrerinnen.html> und [www.consilium.europa.eu/de/press/press-releases/2020/04/07/mobility-package-council-adopts-truck-drivers-reform/](http://www.consilium.europa.eu/de/press/press-releases/2020/04/07/mobility-package-council-adopts-truck-drivers-reform/)).

Problematisch ist, dass die Praxis nach Kenntnis der Fragesteller ganz anders aussieht ([www.ksta.de/koeln/koeln-hunderte-lkw-fahrer-stranden-am-wochene-nde-unwuerdige-bedingungen-753052](http://www.ksta.de/koeln/koeln-hunderte-lkw-fahrer-stranden-am-wochene-nde-unwuerdige-bedingungen-753052)). Das Risiko, bei Kontrollen während einer im Lkw verbrachten Wochenruhezeit durch das Bundesamt für Logistik und Mobilität (BALM) kontrolliert zu werden, geht gegen null. Im Sommer 2023 kam es auf der Raststätte Gräfenhausen West an der Autobahn 5 (A 5) in Südhessen zu wochenlangen Streiks von Lkw-Fahrern aus Osteuropa und Zentralasien, die von ihren Arbeitgebern die Auszahlung ausstehender Löhne einforderten ([www.hessenschau.de/wirtschaft/lkw-streik-auf-a5-raststaette-graefenhausen-beendet--fahrer-werden-ausbezahlt-v6,lkw-streik-graefenhausen-beendet-100.html](http://www.hessenschau.de/wirtschaft/lkw-streik-auf-a5-raststaette-graefenhausen-beendet--fahrer-werden-ausbezahlt-v6,lkw-streik-graefenhausen-beendet-100.html)). Die Missstände in der europäischen Transportbranche hat das EU-Mobilitätspaket nach Auffassung der Fragesteller nur in der Theorie, in der Praxis jedoch nicht lösen können. Für die Fragesteller ist insbesondere bedeutsam, zu erfahren, wie nationale Durchsetzungsbehörden die Vorgaben des Mobilitätspakets kontrollieren und welche Auswirkungen das Paket auf den Straßengüterverkehr in den letzten Jahren entfaltet hat.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie viele Kontrollen haben welche Behörden zur Einhaltung der Vorgaben aus dem Mobilitätspaket seit Oktober 2021 durchgeführt (bitte pro Jahr und Monat tabellarisch darstellen)?
2. Welche Vorgaben wurden aus dem Mobilitätspaket von den zuständigen Behörden dabei verstärkt kontrolliert (bitte detailliert auflisten)?
3. Welche Sanktionen drohen für Verstöße gegen Regelungen des Mobilitätspakets?
4. Ist der Bundesregierung eine Erhebung nach Niederlassungsstaaten von Unternehmen, die gegen das Mobilitätspaket verstoßen haben, bekannt, wenn ja, wie teilen sich die Verstöße von Unternehmen anderer EU-Mitgliedstaaten auf (bitte nach Anzahl und Jahr aufschlüsseln), und wenn nein, warum nicht?
5. Erstellt das BALM eine Gesamtkontrollbilanz des Mobilitätspakets (Entsendung, Rückkehr des Fahrers, Rückkehr des Fahrzeugs, Kabinenverbot, Kabotage), wenn ja, wann wird diese veröffentlicht, und wenn nein, warum nicht?
6. Wird die Kontrolleffizienz der Kontrollbehörden dadurch beeinträchtigt, dass nach Einschätzung der Fragesteller vermehrt Lkws ohne genauere Firmenbezeichnung auf Bundesfernstraßen zum Einsatz kommen, wenn ja, inwiefern, und wenn nein, warum nicht?
7. Wie verteilt sich geografisch und zeitlich die Anzahl der Kontrollen durch die zuständigen Behörden in Deutschland (bitte differenziert nach Ländern tabellarisch auflisten)?
8. An welchen Wochentagen und zu welcher Tageszeit finden die Kontrollen des BALM in der Regel statt?
9. Gaben einzelne Kontrollen Anlass, weiterführende Überprüfungen beim Auftraggeber bzw. Verladern durchzuführen, wenn ja, inwiefern, und wenn nein, warum nicht?
10. Inwieweit erachtet die Bundesregierung gemeinsame Kontrollen von BALM, Zoll und Polizei für sinnvoll?
11. Wurden gemeinsame Kontrollen von BALM, Zoll und Polizei bereits durchgeführt, wenn ja, wie oft, und wenn nein, warum nicht?
12. Besteht aus Sicht der Bundesregierung ausreichend Effizienz in der Kontrollpraxis des Mobilitätspakets, wenn ja, wie wird dies sichergestellt, und wenn nein, wo besteht Nachbesserungsbedarf?
13. Teilt die Bundesregierung die Auffassung der Fragesteller, dass mehr Effizienz in die Kontrollpraxis des EU-Mobilitätspakets nur durch die Bündelung in einer Behörde erreicht werden kann, und wenn nein, warum nicht?
14. Sind Regelungen des EU-Mobilitätspakets in das deutsche Fahrpersonalrecht übernommen worden, und soweit eine Übernahme nicht erfolgt ist, aus welchen Gründen hat die Bundesregierung von entsprechenden Initiativen abgesehen?
15. Leisten sich die nationalen Durchsetzungsbehörden der EU-Mitgliedstaaten gegenseitig Amtshilfe, wenn ja, wie häufig hat Deutschland Amtshilfe eingefordert, und wie häufig wurde Deutschland von einem EU-Mitgliedstaat um Amtshilfe ersucht, und wenn nein, warum nicht?

16. Wie stellt die Bundesregierung sicher, dass die in Artikel 8 Absatz 8 der Verordnung (EG) Nummer 561/2006 in der aktuellen Fassung geforderten Ruhezeiten von mehr als 45 Stunden eingehalten werden?
17. Ergreift die Bundesregierung Maßnahmen, um vor dem Hintergrund der im EU-Mobilitätspaket vorgeschriebenen Ruhezeiten außerhalb des Fahrzeugs die Schaffung von Raststätten mit Übernachtungsmöglichkeiten anzureizen, wenn ja, inwiefern, und wenn nein, warum nicht?
18. Wie positioniert sich die Bundesregierung vor dem Hintergrund mangelnder Lkw-Stellplätze und Raststätten mit Übernachtungsmöglichkeiten zu dem Vorschlag der Fragesteller, die Sicherheit und die sanitäre Versorgung von Fernfahrern als wichtiger zu gewichten als die Flächensparziele, damit der Ausbau von solchen benötigten Infrastrukturen nicht an den Flächensparzielen scheitert?
19. Wie erfolgt die Kontrolle des Kabinenverbots in der Praxis?
20. Werden zur Überprüfung des Kabinenverbots Dokumente wie beispielsweise Hotelrechnungen verlangt?
21. Wie und mit welchen Maßnahmen stellt die Bundesregierung sicher, dass die Anforderungen an die Rückkehrpflicht des Fahrzeugs nach Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe b der Verordnung (EG) Nummer 1071/2009 eingehalten werden?
22. Wie häufig wurde die Rückkehrpflicht seit der Einführung im Jahr 2022 von den zuständigen Behörden überprüft?
23. Welche Sanktionen, z. B. Höhe der Bußgelder, wurden ausgesprochen (bitte jährlich auflisten)?
24. Wie und mit welchen Maßnahmen stellt die Bundesregierung sicher, dass die Unternehmen den Einsatz ihrer Fahrer so organisieren, dass diese von ihrem Rückkehrrecht nach Artikel 8 Absatz 8a der Verordnung (EG) Nummer 561/2006 Gebrauch machen können?
25. Wie häufig wurden wegen Verstoßes gegen das Rückkehrrecht des Fahrers Sanktionen von den zuständigen Behörden verhängt, und wie hoch waren die Bußgelder pro Jahr?
26. Wie wird die Kontrolle der Kabotagebeförderung nach Artikel 8 Absatz 2a der Verordnung (EG) Nummer 1072/2009 sichergestellt, und wie viele Kontrollen werden jährlich zur Überprüfung der Kabotagevorschriften durchgeführt?
27. Wird das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) durch die für die Kontrolle des Entsenderechts zuständigen Zollbehörden und durch das für die Kontrolle der Kabotage zuständige BALM bei Feststellung von legaler bzw. illegaler Kabotage unterrichtet?
28. Wie und mit welchen Maßnahmen stellt die Bundesregierung die Kontrolle der Entsendung von Fahrern nach der Richtlinie (EU) Nummer 2020/1057 sicher?
29. Ist der Bundesregierung bekannt, ob die Kontrollbehörden Kontakt zu den Unternehmern aufnehmen, die Entsendeerkklärungen für ihre Fahrer über das Binnenmarkt-Informationssystem (IMI) abgegeben haben, um bei diesen reelle Entsendesituationen zu prüfen, und wenn nein, warum nicht?
30. Welche Sanktionen wurden wegen des Verstoßes gegen das Entsenderecht ausgesprochen?

31. Besteht nach Auffassung der Bundesregierung Verbesserungsbedarf bei der Durchsetzung des EU-Mobilitätspakets, um die Kontrollen effizienter zu gestalten?

Berlin, den 2. Oktober 2024

**Friedrich Merz, Alexander Dobrindt und Fraktion**