Deutscher Bundestag **Drucksache 20/13732**

20. Wahlperiode 11.11.2024

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Fraktion der CDU/CSU
– Drucksache 20/13535 –

EU-Mobilitätspaket

Vorbemerkung der Fragesteller

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/). 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/).

Problematisch ist, dass die Praxis nach Kenntnis der Fragesteller ganz anders aussieht (www.ksta.de/koeln/koeln-hunderte-lkw-fahrer-stranden-am-wochenende-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). Die Missstände in der europäischen Transportbranche hat

---

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr vom 8. November 2024 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

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.

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)?

Kontrollen des Verkehrskontrolldienstes des Bundesamtes für Logistik und Mobilität (BALM), bei denen die Einhaltung der Regelungen des Mobilitätspakets I geprüft werden, werden nicht eigenständig statistisch erfasst. Nachfolgend werden daher die gesamten Kontrollen in den inhaltlich betroffenen (Teil-)Rechtgebieten Güterkraftverkehrsgesetz (GüKG), Fahrpersonalrecht (FahrpersR) und Verbringung der regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeit im Fahrzeug (rWRZ) ausgewiesen.

Kontrollzahlen der ausgewählten (Teil-) Rechtsgebiete			
Kontrollen	**GüKG**	**FahrpersR**	**rWRZ***
2021	129 777	111 390	-
2022	125 055	106 187	-
2023	127 268	107 968	8 625

* Jahreswerte erst ab 2023 vorhanden

Kontrollergebnisse des BALM werden regelmäßig nur jahresweise bzw. unterjährig auch halbjahresweise veröffentlicht. So liegen nicht für alle Bereiche Monatszahlen vor und sie verfügen gegenüber Jahreswerten nur über eine geringere Aussagekraft. Hinzu kommen kontrolltaktische Erwägungen.

Der Begriff „Kontrollen“ ist im Schwarzarbeitsbekämpfungsgesetz (SchwarzArbG) nicht legaldefiniert. Bei Kontrollen der Finanzkontrolle Schwarzarbeit (FKS) handelt es sich um Arbeitgeberprüfungen bzw. Geschäftsunterlagenprüfungen. Eine monatliche Auswertung der Statistik ist technisch nicht vorgesehen.

Die Anzahl der in den letzten drei Jahren in der Branche des Speditions-, Transport- und damit verbundenes Logistikgewerbes durchgeführten Arbeitgeberprüfungen sind der nachstehenden Tabelle zu entnehmen.

Jahr	**Arbeitgeberprüfungen STL**
2021	5 602
2022	4 308
2023	3 041

Statistische Auswertungen der Kontrollbehörden der Länder liegen der Bundesregierung nicht vor.

2. Welche Vorgaben wurden aus dem Mobilitätspaket von den zuständigen Behörden dabei verstärkt kontrolliert (bitte detailliert aufführen)?

Das BALM führt neben seinen regelmäßigen Kontrollen entlang der Bundesfernstraßen regelmäßig sogenannte Schwerpunktkontrollen durch, bei denen an gezielt ausgewählten Kontrollplätzen Verkehrskontrollen durchgeführt werden. Der regelmäßige Schwerpunkt liegt hierbei u. a. auf der Kontrolle der Regelungen zur Einhaltung der Kabotagebestimmungen und zur Einhaltung des Ver-

bots des Verbringens der rWRZ im Fahrzeug, bei denen das BALM ein besonderes Augenmerk auf Kontrollen an Güter- und Verteilzentren, bestimmte Produktionsstätten sowie ausgewählte Verkehre legt.

Die FKS geht bei ihrer Aufgabenerfüllung allen in Betracht kommenden Prüfaufträgen nach § 2 SchwarzArbG nach. Die Prüfungen werden risikoorientiert, aber grundsätzlich verdachtsunabhängig mittels Personenbefragungen und/oder Prüfungen der Geschäftsunterlagen sowohl bei Arbeitgebern mit Sitz im Inland als auch bei Arbeitgebern mit Sitz im Ausland durchgeführt. Die FKS verfolgt dabei grundsätzlich einen ganzheitlichen Prüfungsansatz, sodass unter anderem die Einhaltung der Vorgaben nach dem Mindestlohngesetz und dem Arbeitnehmer-Entsendegesetz geprüft wird. Die FKS prüft demnach auch die Einhaltung der Pflicht zur Entsendemeldung sowie zur Bereithaltung der entsprechenden Unterlagen.

3. Welche Sanktionen drohen für Verstöße gegen Regelungen des Mobilitätspakets?

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?

Die Fragen 3 und 25 werden gemeinsam beantwortet.

Bei Verstößen gegen die Regelungen des Mobilitätspakets I sind in Abhängigkeit von der konkreten Bestimmung, gegen die verstoßen wurde, sowie dem handelnden Akteur (Fahrer oder Unternehmer) unterschiedliche Bußgelder vorgesehen. So beträgt die Regelgeldbuße beim Verbringen der wöchentlichen Ruhezeit im Fahrzeug für den Fahrer 500 Euro und für den Unternehmer 1 500 Euro (vorsätzliche Begehungsweise). Bei fahrlässigen Verstößen wird die Regelbuße halbiert.

Hinsichtlich Verstößen gegen die Kabotageregelungen ist anzumerken, dass diesbezügliche Regelungen durch das Mobilitätspaket I lediglich modifiziert wurden. Verstöße gegen die Kabotagebestimmungen wurden in Deutschland bereits vor Inkrafttreten der Reglungen des Mobilitätspakets I geahndet. Die Regelgeldbuße für den Unternehmer beträgt für eine unerlaubte Kabotage 2 500 Euro (bei Vorsatz).

Verstöße gegen das Rückkehrrecht des Fahrers können nur im Land des Unternehmenssitzes festgestellt und sanktioniert werden, da die diesbezüglichen Nachweise am Standort des Unternehmens aufzubewahren sind. Für Unternehmen mit Sitz in Deutschland sind die jeweiligen Landesbehörden für derartige Betriebskontrollen zuständig.

Ein Verstoß gegen die Meldepflicht nach § 16 Absatz 2 MiLoG kann eine Ordnungswidrigkeit gemäß § 21 Absatz 1 Nummer 4 oder 5 MiLoG darstellen, die mit einer Geldbuße bis zu 30 000 Euro geahndet werden kann.

Zudem handelt gemäß § 21 Absatz 1 MiLoG ordnungswidrig, wer

- nach Nummer 8: entgegen § 17 Absatz 2a Satz 1 nicht sicherstellt, dass die dort genannten Unterlagen zur Verfügung stehen,
- nach Nummer 9: entgegen § 17 Absatz 2a Satz 2 eine Unterlage nicht, nicht richtig, nicht vollständig, nicht in der vorgeschriebenen Weise oder nicht rechtzeitig vorlegt, und
- nach Nummer 10: entgegen § 17 Absatz 2b Satz 1 oder 3 eine Unterlage nicht, nicht richtig, nicht vollständig, nicht in der vorgeschriebenen Weise oder nicht rechtzeitig übermittelt.

Auch bezüglich dieser Verstöße ist jeweils eine Geldbuße bis zu 30 000 Euro möglich. Ein Verstoß gegen die Pflicht, den Mindestlohn zu zahlen, kann eine Ordnungswidrigkeit gemäß § 21 Absatz 1 Nummer 11 MiLoG darstellen, die mit einer Geldbuße bis 500 000 Euro geahndet werden kann.

Zur Sanktionierung von Verstößen gegen die Rückkehrpflicht des Fahrzeugs wird auf die Antwort zu den Fragen 21 bis 23 verwiesen.

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?

Mit den IT-Anwendungen, die im BALM bei der Bearbeitung von Ordnungswidrigkeiten eingesetzt werden, können bei Bedarf entsprechende Auswertungen untergliedert nach den einzelnen EU-Mitgliedstaaten durchgeführt werden. Entsprechend der Ausführungen zu Frage 3 handelt es sich beim Verbringen der regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeit im Fahrzeug um einen Verstoß, der explizit den Bestimmungen des Mobilitätspakets I zuwiderläuft. Nachfolgend wurden daher für das Jahr 2023 und das erste Halbjahr 2024 die gegenüber Unternehmen sowie Fahrern erlassenen Bußgeldbescheide (BB) und die Summe der jeweils insgesamt festgesetzten Bußgelder je EU-Mitgliedstaat aufgeführt.

2023:

Nation	Anzahl BB Unternehmer	Betrag in Euro	Anzahl BB Fahrer	Betrag in Euro
Belgien	1	750,00	2	668,00
Bulgarien	98	101 271,70	94	35 283,50
Estland	2	1 500,00	2	1 000,00
Finnland	1	875,00	-	-
Griechenland	1	750,00	1	250,00
Italien	4	2 000,00	3	625,00
Kroatien	9	12 015,00	4	1 220,00
Lettland	5	6 375,00	6	1 745,00
Litauen	102	114 392,08	105	31 607,50
Luxemburg	1	750,00	1	250,00
Niederlande	1	750,00	-	-
Polen	281	364 922,19	245	81 570,55
Portugal	3	2 250,00	3	1 145,00
Rumänien	129	143 790,79	129	41 506,50
Slowakei	19	15 921,25	16	4 358,00
Slowenien	27	25 410,00	21	8 679,00
Spanien	6	4 365,70	9	3 594,50
Tschechien	9	7 437,50	12	3 245,00
Ungarn	16	15 156,25	14	4 200,00

2024 (1. Halbjahr):

Nation	Anzahl BB Unternehmer	Betrag in Euro	Anzahl BB Fahrer	Betrag in Euro
Bulgarien	41	42 276,25	34	14 190,50
Estland	2	1 500,00	-	-
Finnland	1	750,00	1	795,00
Griechenland	-	-	2	750,00
Italien	2	3 575,00	4	1 135,00
Kroatien	4	4 562,50	2	680,00

Nation	Anzahl BB Unternehmer	Betrag in Euro	Anzahl BB Fahrer	Betrag in Euro
Lettland	9	6 356,25	5	1 250,00
Litauen	98	88 511,25	99	29 797,00
Niederlande	-	-	1	250,00
Österreich	-	-	2	750,00
Polen	215	255 367,75	179	62 167,75
Portugal	1	2 185,00	2	665,00
Rumänien	125	135 187,50	120	39 891,63
Slowakei	19	14 537,50	19	4 997,50
Slowenien	4	4 937,50	5	1 840,00
Spanien	10	11 617,20	4	2 020,00
Tschechien	14	17 525,00	10	2 855,00
Ungarn	7	5 512,50	3	750,00

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?

Eine gesonderte statistische Erfassung zur Einhaltung der Regelungen des Mobilitätspakets I, die den gesetzlichen Überwachungsauftrag des BALM betreffen, erfolgt nicht. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

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?

Fehlende oder ungenaue Firmenbezeichnungen auf Lkw wirken sich nicht auf die Kontrolleffizienz des Verkehrskontrolldienstes des BALM aus. Der Beförderer wird im Rahmen der Kontrolle durch die mitzuführenden Unterlagen ermittelt. Beschriftungen von Lkw haben nur eine geringe Aussagekraft darüber, welches Unternehmen tatsächlich die Beförderung durchführt. Der Verkehrskontrolldienst wägt im Rahmen der Durchführung von Straßenkontrollen aufgrund verschiedenster Anhaltspunkte ab, ob und welcher Lkw einer Kontrolle unterzogen wird.

Soweit die Zuständigkeit der FKS betroffen ist, werden grundsätzlich im Rahmen der Prüfung alle relevanten Unterlagen und Dokumente geprüft sowie Personen befragt. Die Beschriftung von Fahrzeugen stellt dabei nur einen untergeordneten Anhaltspunkt für die Auswahl der Prüfobjekte dar, da die Beschriftung keinen zuverlässigen Rückschluss auf die tatsächlichen Arbeitsverhältnisse und Nationalitäten von Arbeitgeber und Arbeitnehmer zulässt.

7. Wie verteilt sich geografisch und zeitlich die Anzahl der Kontrollen durch die zuständigen Behörden in Deutschland (bitte differenziert nach Ländern tabellarisch aufführen)?

Das BALM ist im Rahmen seiner gesetzlich übertragenen Überwachungsaufgaben mit seinem Verkehrskontrolldienst bundesweit permanent im Einsatz und stellt damit eine flächendeckende Kontrolle sicher. Die Kontrollaktivitäten (sowohl mobile Kontrollen als auch Sonder- bzw. Schwerpunktkontrollen) erfolgen dabei vor allem auf den Bundesautobahnen sowie den Bundesstraßen.

Als bundesweit agierende Kontrollbehörde erfolgen grundsätzlich keine Auswertungen mit regionalem Bezug. Zu den Kontrollzahlen der Länderbehörden liegen der Bundesregierung keine Informationen vor.

8. An welchen Wochentagen und zu welcher Tageszeit finden die Kontrollen des BALM in der Regel statt?

Der Verkehrskontrolldienst des BALM ist im Rahmen seiner Überwachungsaufgaben rund um die Uhr an allen Wochentagen im Jahr tätig.

9. Gaben einzelne Kontrollen Anlass, weiterführende Überprüfungen beim Auftraggeber bzw. Verlader durchzuführen, wenn ja, inwiefern, und wenn nein, warum nicht?

Kontrollberichte mit bestimmten Feststellungen (Tatbeständen), insbesondere Verstößen gegen die Auftraggeberverantwortung, unzulässige Kabotage und unerlaubter Güterkraftverkehr werden vom Betriebskontrolldienst GüKG des BALM gesichtet. Weisen diese Kontrollberichte bestimmte Kriterien auf (z. B. Wiederholungstäter, bereits vorliegende Erkenntnisse, offenbar kein Einzelfall usw.), werden sie für eine nachfolgende Betriebskontrolle vorgesehen.

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?

Der Kontrolldienst des BALM führt regelmäßig, koordiniert durch die jeweils zuständige Außenstelle, gemeinsame Kontrollen mit dem Zoll sowie den Polizeibehörden der Länder als auch mit anderen Überwachungsbehörden durch. Dabei erfolgt die Initiierung der Kontrollen teils durch das BALM, teils auf Anforderung der jeweils anderen Behörde.

Gemeinsame Kontrollen dienen dabei einem effizienten Arbeiten (ganzheitliche Kontrolle) und dem Erfahrungsaustausch. Bei der Durchführung der gemeinsamen Kontrollen können insbesondere Verstöße, die nicht im Zuständigkeitsbereich des BALM liegen, sowie Straftaten zielgerichtet und ohne zeitliche Verzögerung von der jeweils zuständigen Behörde weiterverfolgt werden. Zusätzlich tauscht sich das eingesetzte Personal vor Ort untereinander aus, so dass das Wissen der jeweils anderen Behörden im Sinne von Best Practice übernommen werden kann, einheitliche Vorgehensweisen sichergestellt werden und der Blick über den Tellerrand ermöglicht wird. Die Kontrollergebnisse zeigen, dass gemeinsame Kontrollen eine effiziente Methode zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit darstellen.

Eine gesonderte statistische Erfassung aller Kontrollen in Zusammenarbeit mit anderen Kontrollbehörden erfolgt 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?

Die Bundesregierung steht im stetigen Austausch mit den Kontrollbehörden, um die Kontrollpraktiken und Ahndungsprozesse stetig zu optimieren und so die Effizienz der durchgeführten Kontrollen fortwährend zu steigern. Dies wird

durch Beschaffung und Nutzung neuester Kontrolltechnik und Optimierung des Einsatzes des zur Verfügung stehenden Personals in den Kontrolldiensten des BALM flankiert.

Neben kurzfristig greifenden Maßnahmen wie neuer Verpflichtungen für Fahrer und Unternehmer schafft das Mobilitätspaket I auch die Grundlagen für mittel- bis langfristige Effizienzsteigerungen der Kontrollen. Zahlreiche Regelungen im Mobilitätspaket I wie bspw. die vorgezogene Verpflichtung zur Ausstattung mit Fahrtenschreibern der neuesten Generation und zum Austausch von alten Fahrtenschreibern wirken sich insoweit zeitversetzt auf die Kontrolleffizienz aus. Künftig können wesentliche Informationen aus dem Fahrtenschreiber über eine Funkschnittstelle im Vorbeifahren erhoben und damit Anhaltspunkte für die Auswahl zu kontrollierender Fahrzeuge gewonnen werden. Hierzu bedarf es jedoch zunächst der flächendeckenden Ausstattung der Fahrzeuge mit den neuen Fahrtenschreibern sowie der Kontrollbehörden mit entsprechenden Kontrolltechnik. Zudem schaffen die Vorgaben des Mobilitätspakets I die Grundlage für einen umfassenderen Informationsaustausch zwischen den Mitgliedstaaten, was sich nach Herstellung der technischen Voraussetzungen in allen Mitgliedstaaten ebenfalls effizienzsteigernd auf die Kontrollen auswirken wird.

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?

Aus Sicht der Bundesregierung hat sich die Struktur der Zuständigkeiten verschiedener spezialisierter Kontrollbehörden auf Landes- und Bundesebene für die unterschiedlichen Sachverhalte bewährt. Die örtlich zuständigen Marktzugangsbehörden und Arbeitsschutzbehörden haben wegen ihrer räumlichen Nähe zum Unternehmen und fundierten Kenntnissen über deren Strukturen die besten Voraussetzungen zur Durchführung von Kontrollen am Betriebssitz der Unternehmen. Die Polizeien der Länder nehmen im Rahmen ihres Überwachungsauftrags einen wesentlichen Teil der Straßenkontrollen zur Überwachung des Marktzugangs und der Sozialvorschriften im Straßenverkehr vor Ort und im untergeordneten Straßennetz vor. Diese Kontrollen werden durch spezialisierte Kontrollen des Zolls und des BALM (insbesondere auf Bundesfernstraßen) nach deren Zuständigkeit ergänzt.

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?

Wesentliche geänderte Vorschriften des Fahrpersonalrechts (etwa die Verordnungen (EG) Nr. 561/2006 und (EU) Nr. 165/2014) greifen unmittelbar und bedürfen keiner Umsetzung ins nationale Recht. Vorschriften des nationalen Fahrpersonalrechts (FPersG und FPersV) befinden sich zusätzlich derzeit in Überarbeitung. Die Ressortabstimmung soll in Kürze eingeleitet werden, sodass die Neuregelungen noch in dieser Legislatur in Kraft treten können. Hierbei werden auch die neuen Vorgaben des Mobilitätspakets I berücksichtigt.

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?

Für die Durchführung der Bußgeldverfahren, die in der Zuständigkeit des BALM liegen, reichen die im Rahmen der Kontrolle erfassten Informationen in Verbindung mit Angaben, die mittels Zugriffs auf einschlägige (europaweit) vernetzte Register und Datenbanken, verfügbar sind, regelmäßig aus. Grundsätzlich besteht darüber hinaus die Möglichkeit des Informationsaustauschs zwischen den Behörden der EU-Mitgliedstaaten über die für diesen Zweck eingerichteten nationalen Kontaktstellen.

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?

Bei der Überwachung des Verbots des Verbringens der regelmäßigen Wochenruhezeit im Fahrzeug liegt gemäß der Kontrollstrategie der EU der Schwerpunkt auf der Durchführung von Betriebskontrollen, die in Deutschland im Zuständigkeitsbereich der Landesbehörden liegen. Entsprechend sind die europäischen Rechtsvorschriften in diesem Bereich so gestaltet, dass eine effektive Kontrolle ausschließlich im Betrieb möglich ist.

Im Rahmen von Straßenkontrollen des BALM kann eine effektive Überwachung der Einhaltung des Verbots, regelmäßige wöchentliche Ruhezeiten im Fahrzeug zu verbringen, mangels einer unionsrechtlich vorgegebenen Mitführungspflicht kontrollierbarer eindeutiger Aufzeichnungen oder mitzuführender Dokumente, anhand derer festgestellt werden kann, ob eine regelmäßige wöchentliche Ruhezeit tatsächlich außerhalb des Fahrzeugs verbracht wurde, nur eingeschränkt erfolgen. Der Verkehrskontrolldienst des BALM überprüft gleichwohl regelmäßig die Einhaltung des Verbots im Rahmen der gesetzlich übertragenen Überwachungsaufgaben bei Straßenkontrollen.

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?

Die Fragen 17 und 18 werden gemeinsam beantwortet.

Für die erheblich gestiegene nächtliche Nachfrage nach Möglichkeiten, die gesetzlich vorgeschriebenen Ruhezeiten in Unterkünften zu verbringen, sind die Lkw-Parkflächen auf den Rastanlagen der Autobahnen nicht vorgesehen und daher auch nicht darauf ausgerichtet. Insbesondere darf die Einrichtung von Übernachtungsmöglichkeiten nicht zum Verlust von Lkw-Stellplätzen führen. Für Übernachtungszwecke stehen heute auf einzelnen bewirtschafteten Rastanlagen als Nebenbetriebe rund 50 Hotels mit insgesamt ca. 1 500 Betten zur Verfügung. Grundsätzlich obliegt es den Transportunternehmen, im Rahmen

ihrer Fürsorgepflicht für ggf. erforderliche Übernachtungsmöglichkeiten ihrer Mitarbeiter, z. B. in benachbarten Ortschaften, zu sorgen.

19. Wie erfolgt die Kontrolle des Kabinenverbots in der Praxis?

Grundsätzlich werden Schwerpunktkontrollen zum Verbot der Verbringung der regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeit im Fahrzeug zu Zeiten geplant, an denen die wöchentliche Ruhezeit von mindestens 45 Stunden vom Lkw-Fahrpersonal an einem Ort mit geeigneter Schlafmöglichkeit hätte verbracht werden können. Im Zuge der Kontrolle wird das Fahrpersonal zum Ablauf des Wochenendes bzw. der vorherigen Tage befragt. Ferner wird der verbaute Fahrtenschreiber ausgelesen sowie eventuell vorliegende Dokumente, die Angaben zu Übernachtungen beinhalten, ausgewertet.

Wie bereits in der Antwort zu Frage 16 ausgeführt, soll die Überwachung des „Kabinenverbots“ primär im Rahmen von Betriebskontrollen anhand der dort durch den Unternehmer zur Verfügung zu haltenden Unterlagen erfolgen. Über die konkrete Vorgehensweise der zuständigen Länderbehörden liegen der Bundesregierung keine Erkenntnisse vor.

20. Werden zur Überprüfung des Kabinenverbots Dokumente wie beispielsweise Hotelrechnungen verlangt?

Nach Auffassung und Aussage der Europäischen Kommission dürfen zusätzlich zu den Daten des Fahrtenschreibers bzw. der Fahrerkarte (Artikel 36 VO (EU) Nr. 165/2014) keine weiteren Nachweise wie z. B. Hotelrechnungen seitens des Kontrollpersonals verlangt werden.

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 aufführen)?

Die Fragen 21 bis 23 werden gemeinsam beantwortet.

Mit Urteil vom 4. Oktober 2024 (Rechtssachen C-541/20 bis C-555/20) hat der EuGH die Verpflichtung nach Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe b der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009, wonach die Fahrzeuge alle acht Wochen zur Betriebsstätte des Verkehrsunternehmens zurückkehren müssen, für nichtig erklärt. Die Feststellung von Verstößen gegen diese Regelung wäre im Rahmen von Betriebskontrollen der zuständigen Länderbehörden erfolgt. Der Bundesregierung liegen keine Informationen über etwaig erfolgte Sanktionierungen durch die Länderbehörden vor.

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?

Das BALM kann das Rückkehrrecht des Fahrpersonals bei Straßenkontrollen nicht abschließend überprüfen. Die Vorschrift legt eine Verpflichtung des Verkehrsunternehmers organisatorischer Natur fest, dem Fahrpersonal durch eine geeignete Arbeitsorganisation die Möglichkeit zu bieten, entweder zu seinem Wohnort oder zur Betriebsstätte des Arbeitgebers zurückzukehren. Der Verkehrsunternehmer muss dokumentieren, wie er diese Verpflichtung erfüllt und hat die betreffenden Unterlagen in seinen Geschäftsräumen aufzubewahren, damit sie auf Verlangen der Kontrollbehörden vorgelegt werden können. Die Einhaltung des Rückkehrrechts des Fahrpersonals ergibt sich demnach eindeutig nur aus der Dokumentation der entsprechenden Organisation des Verkehrsunternehmers, die grundsätzlich nur bei Betriebskontrollen überprüft werden kann. Betriebskontrollen obliegen der zuständigen Behörden der Länder.

Das BALM kann lediglich im Rahmen von Verkehrskontrollen gesammelte Hinweise und entsprechende Einträge bzw. fehlende Einträge auf den Fahrerkarten und/oder im Massenspeicher der Fahrtenschreiber insbesondere zusammen mit entsprechenden Aussagen des Fahrpersonals an die zuständige Landesbehörde, in deren Bereich das betroffene Verkehrsunternehmen seinen Sitz hat, bzw. über die nationale Kontaktstelle an die Behörden des Niederlassungsmitgliedstaats, in dem des Verkehrsunternehmen ansässig ist, übermitteln.

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?

Die Kontrollen der Regelungen zur Einhaltung der Kabotagevorschriften durch das BALM erfolgen im Rahmen von Straßen- und Betriebskontrollen.

Die Straßenkontrollen werden erst seit 2023 differenziert nach Kabotage statistisch gesondert erfasst. Für die vorherigen Zeiträume werden die Kontrollen von gebietsfremden Fahrzeugen im Rahmen der Kontrollen nach dem GüKG ausgewiesen. In der Regel umfasst bei gebietsfremden Fahrzeugen die Kontrolle im GüKG die Prüfung, ob eine Kabotagebeförderung vorliegt und falls ja, ob diese in zulässiger Weise erfolgt.

Straßenkontrollen	**GüKG (gebietsfremde Fahrzeuge)**
2021	97 059
2022	88 318
	Kabotage
2023	58 042

Betriebskontrollen	
2022	207
2023	211
1. Halbjahr 2024	107

Im Rahmen der Betriebskontrollen GüKG bei Auftraggebern werden die Kabotagetransporte auf Beachtung aller Voraussetzungen geprüft.

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?

Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr wird vom BALM über die Kontrollergebnisse seiner durchgeführten Schwerpunktkontrollen zur Einhaltung der Kabotagevorschriften anhand monatlicher Regelberichte unterrichtet.

Ergibt sich im Rahmen der Prüfung der FKS der Verdacht auf einen entsprechenden Verstoß, erfolgt ein Hinweis an das zuständige BALM. Die endgültige Feststellung, ob ein Verstoß vorliegt, erfolgt durch das BALM.

28. Wie und mit welchen Maßnahmen stellt die Bundesregierung die Kontrolle der Entsendung von Fahrern nach der Richtlinie (EU) Nummer 2020/1057 sicher?

Das Speditions-, Transport- und damit verbundene Logistikgewerbe steht auch im Fokus der Prüfungstätigkeit der FKS. Neben der regelmäßigen Prüfungstätigkeit finden in dieser Branche auch wiederholt Schwerpunktprüfungen statt. Die FKS arbeitet dabei stets eng mit den Zusammenarbeitsbehörden, insbesondere dem BALM und den Polizeien, zusammen.

29. Ist der Bundesregierung bekannt, ob die Kontrollbehörden Kontakt zu den Unternehmern aufnehmen, die Entsendeerklärungen für ihre Fahrer über das Binnenmarkt-Informationssystem (IMI) abgegeben haben, um bei diesen reelle Entsendesituationen zu prüfen, und wenn nein, warum nicht?

Die FKS nimmt im Rahmen ihrer Prüfungen nach § 2a SchwarzArbG über das Binnenmarkt-Informationssystem (IMI) regelmäßig Kontakt zu den Unternehmen auf, die entsprechende Entsendeerklärungen abgegeben haben.

30. Welche Sanktionen wurden wegen des Verstoßes gegen das Entsenderecht ausgesprochen?

Eine statistische Auswertung von Sanktionen im Sinne der Fragestellung ist nicht möglich.

Hinsichtlich Verstöße gegen das MiLoG kann in der Arbeitsstatistik der FKS nicht differenziert werden, ob dem jeweiligen Verstoß ein Entsendesachverhalt zu Grunde lag.

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

Derzeit ist im europäischen Recht nicht eindeutig geregelt, ob eine behördliche Kontrolle während der täglichen oder reduzierten wöchentlichen Ruhezeit, während der sich das Fahrpersonal zulässigerweise im Fahrzeug aufhalten darf, dessen Ruhezeit unterbricht mit der Folge, dass die Ruhezeit nach der Kontrolle ggf. neu zu beginnen ist. Dies kann insbesondere bei Fahrten ins Ausland dazu führen, dass die Ruhezeit von den dortigen Behörden nicht als ununterbrochen anerkannt wird. Eine einheitliche Auslegung der Vorschriften durch die Europäische Kommission würde Rechtssicherheit schaffen.

Soweit die Durchsetzung der entsenderechtlichen Regelungen im Straßenverkehr betroffen ist, ist diese insbesondere an die europarechtlichen Vorgaben der Richtlinie (EU) 2020/1057 gebunden. Die Richtlinie gibt u. a. vor, in welchen Fällen eine Entsendung vorliegen bzw. nicht vorliegen soll. Mit der Richtlinie wurden auch die Regelungen zu den Melde- und Dokumentationspflichten angepasst, die im Ausland ansässigen Kraftverkehrsunternehmer bei Entsendungen nach Deutschland über die elektronische Schnittstelle zum Binnenmarkt-Informationssystem (IMI) erfüllen müssen. Zugleich wurde der grenzüberschreitende Austausch zwischen den nationalen Behörden vereinfacht. So können die Kontrollbehörden direkt über das (mehrsprachige) IMI um Amtshilfe bei den zuständigen Behörden anderer EU-Mitgliedstaaten bitten.

Zentral zur sozialen Flankierung mobiler Dienstleistungen ist aber, dass die grenzüberschreitende Zusammenarbeit in diesem Bereich stetig verbessert wird. Einen wichtigen Beitrag hierzu kann die European Labour Authority (ELA) leisten, die als Behörde diese Kooperation auf EU-Ebene fördert. Seit 2022 unterstützt die ELA die EU-Mitgliedstaaten bei der Bewältigung spezifischer Herausforderungen bei der Durchsetzung sozialer Aspekte der für den internationalen Straßenverkehrssektor geltenden Rechtsvorschriften. Die ELA leistet dabei Unterstützung der nationalen Behörden (in Deutschland FKS) bei der Durchsetzung der geltenden Rechtsvorschriften und bei der Information von mobilen Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern über ihre Rechte. Unter der Leitung der ELA gibt es zudem das IMI-PROVE Programm, das in enger Zusammenarbeit mit der Europäischen Kommission eingerichtet wurde und den Austausch zwischen den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten, der ELA und der Europäischen Kommission über Nutzung und Verbesserung der Module des IMI ermöglicht. Ziel ist es, die Zusammenarbeit zwischen den Behörden der Mitgliedstaaten insbesondere im Bereich der Durchsetzung zu unterstützen und zu stärken.

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co. KG, Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.bundesanzeiger-verlag.de
ISSN 0722-8333