

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Stephan Kühn (Dresden),
Matthias Gastel, Dr. Valerie Wilms, weiterer Abgeordneter und der Fraktion
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 18/12215 –**

Bekämpfung von Sozialdumping im Straßengüterverkehr

Vorbemerkung der Fragesteller

Mit der Erweiterung der Europäischen Union zum 1. Mai 2004 und der weitgehenden Liberalisierung des Verkehrsmarkts in Europa, sind die Lohn- und Sozialstandards im Straßengüterverkehr immer stärker unter Druck geraten. Der grenzüberschreitende Einsatz von Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern in einem weitgehend liberalisierten Binnenmarkt animiert einige Unternehmen der Transportwirtschaft dazu, Schlupflöcher in der unübersichtlichen nationalen Regulierung von Arbeitsverhältnissen auszunutzen.

Dabei werden regelmäßig folgende rechtswidrige Praktiken festgestellt: Die Geschäftstätigkeit wird über eine Briefkastenfirma abgewickelt (damit verbunden: Verstoß gegen Kabotageregelungen), es werden die Lohn- und Arbeitsbedingungen des Heimatlandes anstelle der zwingenden Vorschriften des Landes angewendet, es wird nach gefahrenen Kilometern vergütet, obwohl diese Art der Bezahlung in der EU verboten ist, und schließlich wird die regelmäßige Wochenruhezeit bzw. auch die Freizeit über mehrere Monate im Lkw, ohne Zugang zu sanitären Einrichtungen, verbracht, was auch gegen die Charta der Grundrechte der Europäischen Union verstößt.

Der Europäische Wirtschafts- und Sozialausschuss hat zuletzt in seiner Stellungnahme vom 17. September 2015 Empfehlungen zur Bekämpfung des Sozialdumpings auch und gerade in Richtung der Mitgliedstaaten abgegeben.

Bei der Bekämpfung von Sozialdumping im Straßengüterverkehr kommt wirksamen Kontrollen zur Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten oder der Kabotageregeln große Bedeutung zu. Verstöße gegen gesetzliche Vorschriften gehen auch auf die zu geringe Kontrolldichte und die zu gering bemessenen Bußgelder zurück. Zudem richtet sich das Bußgeld oft gegen das Fahrpersonal und nicht an den für die Disposition des Fahrzeugs verantwortlichen Transportunternehmer. Nach Auffassung der Fragesteller ist das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) derzeit personell kaum in der Lage, die Kontrolldichte signifikant zu erhöhen.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 23. Mai 2017 übermittelt.

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

1. Was hat die Bundesregierung unternommen, um die vom Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss in seiner Stellungnahme zum Sozialdumping im internationalen Straßengüterverkehr (TEN/575) geforderte umfassende Zusammenarbeit von Arbeitsaufsicht und Straßenkontrolldienst sicherzustellen bzw. zu verbessern?

Gemäß § 2 Absatz 2 Satz 1 Nummer 2, 8a und Nummer. 9 des Schwarzarbeitsbekämpfungsgesetzes (SchwarzArbG) arbeiten die Behörden der Zollverwaltung (Finanzkontrolle Schwarzarbeit, FKS), welche unter anderem für die Prüfung bestimmter grundlegender Arbeitsbedingungen nach dem Arbeitnehmer-Entsendegesetz (AEntG), dem Arbeitnehmerüberlassungsgesetz (AÜG) und dem Mindestlohngesetz (MiLoG) zuständig sind, mit der Bundesagentur für Arbeit, dem Bundesamt für Güterverkehr und den für den Arbeitsschutz zuständigen Landesbehörden zusammen. Damit ist der rechtliche Rahmen für eine umfassende Zusammenarbeit gelegt, insbesondere seit der Einfügung der Nummer 8a zum 28. August 2007 gerade auch mit dem Bundesamt für Güterverkehr als „Straßenkontrolldienst“.

Zur Stärkung der Akzeptanz der staatlichen Maßnahmen zur Bekämpfung der Schwarzarbeit und der illegalen Beschäftigung haben das Bundesministerium der Finanzen, Arbeitgeberverbände und Gewerkschaften der besonders betroffenen Wirtschaftszweige Bündnisse gegen Schwarzarbeit und illegale Beschäftigung geschlossen. Ein solches bundesweites Bündnis existiert auch im Speditions-, Transport- und Logistikgewerbe. In diesem Bündnis ist neben der Zollverwaltung auch das Bundesamt für Güterverkehr vertreten.

2. Was hat die Bundesregierung unternommen, um die Daten der elektronischen Register der Kraftverkehrsunternehmen (s. Verordnung EG Nr. 1071/2009, Artikel 16) mit den Aufzeichnungen der Berufskraftfahrer über die Anwendung der sozial- und arbeitsrechtlichen Vorschriften zu konsolidieren und damit die grenzüberschreitende Durchsetzung der Rechtsvorschriften zu verbessern und Missbrauch und Betrug entgegenzuwirken?

Seit Ende des Jahres 2012 werden beim Bundesamt für Güterverkehr in der elektronischen Verkehrsunternehmensdatei (VUDat) Unternehmensstammdaten (Name, Rechtsform, Anschrift, Namen der Verkehrsleiter, Art der Zulassung, Zahl der eingesetzten Fahrzeuge, etc.) gespeichert. Eine Vernetzung mit den Unternehmensregistern der übrigen EU-Mitgliedstaaten wird über das Europäische Register der Kraftverkehrsunternehmen (ERRU) sichergestellt. Die Konsolidierung oder Vernetzung der VUDat mit Aufzeichnungen der Berufskraftfahrer über die Anwendung der sozial- und arbeitsrechtlichen Vorschriften ist europarechtlich nicht vorgesehen.

3. Was hat die Bundesregierung dazu beigetragen, um die Vernetzung der elektronischen Register auf europäischer Ebene über das Europäische Register der Kraftverkehrsunternehmen (ERRU) sicherzustellen und damit die grenzübergreifende Durchsetzung zu verbessern und die Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten zu stärken?

Bisher wurden bereits schwerste Verstöße gegen Gemeinschaftsvorschriften gemäß Anhang IV zu Artikel 6 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 in elektronischer Form an den Niederlassungsmitgliedstaat gemeldet und Anfragen zur Zuverlässigkeit von Verkehrsleitern verarbeitet (ERRU).

Gemäß der Verordnung (EU) 2016/403 sind seit dem 1. Januar 2017 auch weitere Verstöße der Schweregrade „sehr schwerwiegend“ und „schwerwiegend“ zu melden (ERRU 1.5). Die Voraussetzungen für diesen erweiterten Datenaustausch

wurden fristgerecht geschaffen, so dass seit dem 1. Januar 2017 schwerste, sehr schwer-wiegende und schwerwiegende Verstöße gegen Gemeinschaftsvorschriften an den Niederlassungsmitgliedstaat gemeldet werden. Auch die zuständigen Bußgeldbehörden der Länder wurden entsprechend über die Verfahrensweise unterrichtet.

Derzeit werden die Voraussetzungen zur Anwendung der Verordnung (EU) 2016/480 geschaffen, die weitere Verbesserungen und Änderungen des ERRU-Netzwerkes ab dem 30. Januar 2019 vorsieht (ERRU 2.0).

4. Welche Maßnahmen hat die Bundesregierung ergriffen, um die in der Verordnung (EG) Nr. 593/2008 (Rom-I-Verordnung), der Richtlinie 96/71/EG über die Entsendung von Arbeitnehmern und der Richtlinie 2014/67/EU über die Durchsetzung dieser Richtlinie verankerten verbindlichen Mindestbedingungen im Straßenverkehrssektor vollständig durchzusetzen?

Die Bundesregierung hat mit der Einbringung des Tarifautonomiestärkungsgesetzes in den Deutschen Bundestag den Anstoß für das Inkrafttreten des Mindestlohngesetzes (MiLoG) zum 1. Januar 2015 gegeben. § 20 MiLoG verpflichtet Arbeitgeber mit Sitz im In- und Ausland, allen in Deutschland beschäftigten Arbeitnehmern den Mindestlohn zu zahlen. Diese auch an Arbeitgeber mit Sitz im Ausland gerichtete Pflicht zur Zahlung des Mindestlohns gilt auch im Straßenverkehrssektor.

Zur Durchsetzung der Pflichten nach dem Mindestlohngesetz enthält das MiLoG unter anderem für das Speditions-, Transport- und damit verbundene Logistikgewerbe Meldepflichten, Arbeitszeitaufzeichnungspflichten und Unterlagenbereithaltungspflichten. Das Bundesministerium der Finanzen hat diese Pflichten mit der Mindestlohnmeldeverordnung für den Verkehrssektor an die dortigen Gegebenheiten angepasst.

5. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass die Kabotageregelungen durch die verbindliche und einheitliche Einführung eines elektronischen Frachtbriefs und die Voranmeldung von Kabotagetätigkeiten durchzusetzen sind?

Wenn nein, warum nicht, und was sind aus Sicht der Bundesregierung geeignete Alternativen?

Die verbindliche und einheitliche Einführung eines rein elektronischen Frachtbriefs allein führt nicht zu einem höheren Informationsgehalt und damit auch nicht zu einer durchgreifenden Verbesserung der Durchsetzbarkeit der Kabotageregelungen Artikel 8 Absatz 3 Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 verlangt eindeutige Belege für die grenzüberschreitende Beförderung in den betreffenden Mitgliedstaat sowie für jede einzelne der durchgeführten Kabotagebeförderungen. Zwar würde eine Verpflichtung zur Voranmeldung von Kabotagetätigkeiten den Nachweis von Verstößen im Einzelfall möglicherweise erleichtern, jedoch würde eine solche Verpflichtung zu einem hohen Aufwand für Verwaltung und Unternehmen führen. Darüber hinaus wäre zu befürchten, dass die Europäische Kommission darin einen Widerspruch zu Artikel 8 Absatz 4 der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 sehen könnte, wonach für den Nachweis, dass die in Artikel 8 der Verordnung festgelegten Voraussetzungen erfüllt sind, keine zusätzlichen Dokumente erforderlich sein sollen.

6. Unterstützt die Bundesregierung die Forderung, gegen Briefkastenfirmen mit „ausgeflaggten“ Fuhrparkflotten in osteuropäischen Beitrittsländern vorzugehen, die die einschlägigen Kabotageregelungen unterlaufen, indem die Auflagen für die Zulassung als Kraftfahrunternehmen erhöht werden?

Wenn nein, warum nicht, und was sind aus Sicht der Bundesregierung geeignete Alternativen?

Ja. Die Bedingungen für die Zulassung als Kraftfahrtunternehmen können verschärft werden, indem eine bestimmte Verbundenheit mit dem betreffenden Mitgliedstaat, z. B. durch Grundbesitz, sonstige Immobilien, Vermögen, Sacheigentum, Dauerarbeitsverhältnisse und Eigenverantwortlichkeit bei der Geschäftsführung nachgewiesen werden muss.

7. Kann die Bundesregierung sicherstellen, dass der deutsche Mindestlohn in der Praxis tatsächlich auch von gebietsfremden Transportunternehmern für Fahrleistungen ihrer angestellten Fahrer in Deutschland eingehalten wird, und wenn ja, wie geschieht dies?

Die Behörden der Zollverwaltung (FKS) und das Bundesamt für Güterverkehr prüfen sowohl auf der Straße als auch in den Unternehmen. Im Jahr 2016 haben die Behörden der Zollverwaltung, auch gemeinsam mit dem Bundesamt für Güterverkehr, eine bundesweite Schwerpunktprüfung im Speditions-, Transport- und Logistikgewerbe durchgeführt. Dabei wurden sowohl Fahrer in- als auch ausländischer Transportunternehmen geprüft. Die Straßenkontrollen werden durch nachfolgende Prüfung von Geschäftsunterlagen bei Arbeitgebern oder von im Ausland angeforderten Unterlagen ergänzt.

8. Wie viele gebietsfremde Transportunternehmer aus welchen EU-Mitgliedstaaten haben seit Inkrafttreten des Mindestlohngesetzes (bitte nach Jahren aufschlüsseln) einen Einsatz in Deutschland nach der Mindestlohnmeldeverordnung (MiLoMeldV) angemeldet?

Im Zeitraum 1. September 2015 bis 31. Dezember 2015 wurden 76 246 im Jahr 2016 251 314 und im Jahr 2017 bis Anfang Mai 2017 98 729 Einsatzplanungen für ausschließlich mobile Tätigkeiten auf Grundlage der Mindestlohnmeldeverordnung gegenüber der Generalzolldirektion abgegeben. Eine gesonderte statistische Erfassung der Branche, in der die ausschließlich mobile Tätigkeit erbracht wird, d. h. dem Gütertransport, der Personenbeförderung, der Zustellung von Briefen, Paketen und Druckerzeugnissen, der Abfallsammlung, der Straßenreinigung, dem Winterdienst sowie dem Erbringen ambulanter Pflegeleistungen, erfolgt nicht. Eine Differenzierung nach Herkunftsländern ist nicht möglich.

9. Von wie vielen der o. g. Unternehmen aus welchen Mitgliedstaaten wurden seit Inkrafttreten des Mindestlohngesetzes (bitte nach Jahren aufschlüsseln) Unterlagen zur Kontrolle der Mindestlohnzahlung angefordert?

Das Anfordern von Unterlagen von ausländischen Unternehmen zur Durchführung von Mindestlohnprüfungen wird in der Statistik der Behörden der Zollverwaltung (FKS) nicht erfasst.

10. In wie vielen Fällen und aus welchen Mitgliedstaaten wurde seit Inkrafttreten des Mindestlohngesetzes (bitte nach Jahren aufschlüsseln) den nationalen Behörden Amtshilfe durch ausländische Behörden bei der Kontrolle der Mindestlohnzahlung geleistet?

Eine statistische Erfassung der Fälle, in denen ausländische Behörden den Behörden der Zollverwaltung (FKS) bei Prüfungen nach § 2 Absatz 1 SchwarzArbG Amtshilfe geleistet haben, erfolgt nicht.

11. Wie viele Fahrten bzw. Einsätze durch wie viele Fahrer aus welchen Mitgliedstaaten wurden seit Inkrafttreten des Mindestlohngesetzes (bitte nach Jahren aufschlüsseln) im Rahmen der Einsatzplanungsmeldung nach der MiLoMeldV gemeldet?

Eine statistische Erfassung der Fahrten/Einsätze sowie des Mitgliedstaates erfolgt nicht.

12. Wie viele Verstöße gebietsfremder Transportunternehmer aus welchen Mitgliedstaaten gegen das Mindestlohngesetz wurden seit Inkrafttreten des Mindestlohngesetzes (bitte nach Jahren aufschlüsseln) festgestellt, und wie viele davon durch Bußgelder in welcher durchschnittlichen Höhe vollstreckt?

In der Statistik der FKS erfolgt keine Unterscheidung nach Transportunternehmen mit Sitz im Inland oder im Ausland.

13. Wenn keine differenzierte Erfassung von Verstößen durch gebietsfremde Transportunternehmer erfolgt, wie ließe sich dies vor dem Hintergrund der erheblichen Fahrleistungsanteile von gebietsfremden Unternehmen in Deutschland (ca. 42 Prozent) und der erheblichen Vereinfachungen nach § 16 des Mindestlohngesetzes (MiLoG) i. V. m. MiLoMeldV für Arbeitgeber mit Sitz im Ausland rechtfertigen?

Der gesetzliche Mindestlohn gilt gleichermaßen für Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer inländischer Arbeitgeber sowie von Arbeitgebern mit Sitz im Ausland in der Zeit, in der sie in Deutschland beschäftigt sind. Die Finanzkontrolle Schwarzarbeit prüft daher sowohl inländische als auch ausländische Arbeitgeber.

Die Erfüllung der Meldepflichten für Arbeitgeber mit Sitz im Ausland und Entleiher nach dem MiLoG, dem AEntG und dem AÜG wurde für bestimmte Fallgestaltungen erleichtert, ohne die Durchführung effektiver Mindestlohnkontrollen durch die FKS zu gefährden. Sie gilt branchenunabhängig insbesondere für solche Tätigkeiten, bei denen am selben Tag an mehreren Einsatzorten, in Schichtarbeit, nachts oder ausschließlich mobil gearbeitet wird.

14. Kann der Straßenkontrolldienst im Rahmen der Unterwegskontrollen durch das BAG vor Ort feststellen, ob der kontrollierte Fahrer bzw. das Fahrzeug nach der MiLoMeldV im Rahmen der Einsatzplanung gemeldet wurde, und wenn ja, wie?
15. In wie vielen Fällen und mit welchen Rechtsfolgen seit Inkrafttreten des Mindestlohngesetzes (bitte nach Jahren aufschlüsseln) ist diese Feststellung bereits erfolgt?

Die Fragen 14 und 15 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das BAG hat keine gesetzliche Zuständigkeit zur Überprüfung nach dem MiLoG bzw. der MiLoMeldV im Rahmen von Unterwegskontrollen.

16. Wie ist der aktuelle Sachstand zum laufenden Vertragsverletzungsverfahren der Europäischen Kommission gegen das MiLoG, in welchem Stadium befindet sich das Verfahren, und wann wird mit einer Befassung durch den EuGH in dieser Sache gerechnet?

Die Europäische Kommission hat in dem Vertragsverletzungsverfahren wegen der Anwendung des MiLoG auf den Verkehrssektor zuletzt am 16. Juni 2016 ein ergänzendes Mahnschreiben an die Bundesregierung gerichtet, auf das die Bundesregierung innerhalb der gesetzten zweimonatigen Frist erwidert hat. Damit befindet sich das Vertragsverletzungsverfahren weiterhin auf der ersten von zwei vorgerichtlichen Verfahrensstufen.

Ob und wie das gegen Deutschland anhängige Vertragsverletzungsverfahren weitergeführt wird und ob es zu einem Verfahren vor dem Europäischen Gerichtshof kommen könnte, lässt sich zum jetzigen Zeitpunkt nicht vorhersagen.

17. Wie viele Beschäftigte der Finanzkontrolle Schwarzarbeit (FKS) sind im operativen Bereich für die Kontrolle des Speditions- und Transportgewerbes zuständig?

Eine gesonderte Zuweisung von Bediensteten der FKS zu Prüfungen in bestimmten Branchen ist nicht vorgesehen. Die Bediensteten der FKS sind regelmäßig für Prüfungen in sämtlichen Branchen zuständig.

Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 12 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 18/11475 vom 10. März 2017 verwiesen.

18. Wie viele Betriebe des Speditions- und Transportgewerbes hat die FKS in den Jahren 2014, 2015 und 2016 kontrolliert, und in wie vielen Fällen wurden Unregelmäßigkeiten beanstandet?

Die Arbeitgeberprüfungen der FKS im Speditions-, Transport- und dem damit verbundenen Logistikgewerbe und die eingeleiteten Ermittlungsverfahren sind in der nachfolgenden Tabelle dargestellt:

	2014	2015	2016
Arbeitgeberprüfungen ¹	3.907	3.400	4.635
eingeleitete Ordnungswidrigkeitenverfahren	1.414	949	1.257
eingeleitete Strafverfahren	3.400	3.294	3.496

19. Welche Beanstandungen (bitte Fallzahlen für die genannten Jahre angeben) wurden im Einzelnen festgestellt?

Bei den in der Antwort zu Frage 18 genannten Ermittlungsverfahren wurden wegen nachfolgend dargestellter Delikte ermittelt:

¹ Die Durchführung einer Arbeitgeberprüfung hat nicht zwangsläufig die Einleitung eines Straf- oder Ordnungswidrigkeitenverfahrens zur Folge. Wiederum kann eine Arbeitgeberprüfung bei einem entsprechenden Verdacht auch zur Einleitung mehrerer Straf- und/oder Ordnungswidrigkeitenverfahren führen.

Ordnungswidrigkeitenverfahren			
Tatbestand	2014	2015	2016
Sozialleistungsmisbrauch	157	96	69
Ausländererwerbstätigkeit	314	165	164
unerlaubte Arbeitnehmerüberlassung	139	80	90
Verstöße im Zusammenhang mit Mindestlohnregelungen (MiLoG, AEntG, AÜG)	33	102	411
Sonstige	771	506	523

Strafverfahren			
Tatbestand	2014	2015	2016
Beitragsvorenthaltung (§ 266a StGB)	1.234	1.010	1.312
Steuerhinterziehung	15	11	17
Sozialleistungsmisbrauch	2.069	2.185	2.082
Ausländererwerbstätigkeit	14	2	1
unerlaubte Arbeitnehmerüberlassung	2	2	2
Sonstige	66	84	82

20. Wie viele Kontrollen zur Einhaltung von Mindestlöhnen und der Bestimmungen des Arbeitnehmerentsendegesetzes wurden in den Jahren 2014, 2015 und 2016 durchgeführt (bitte nach Jahren und Branchen differenzieren)?

Hierzu wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 2 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 18/11475 vom 10. März 2017 und die Antwort der Bundesregierung zu Frage 4 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 18/7525 vom 15. Februar 2016 verwiesen.

21. Wie viele Verstöße gegen das Arbeitnehmerentsendegesetz wurden dabei festgestellt (bitte nach Branche und Verstößen differenzieren)?
22. Wie viele Bußgeldverfahren wurden in diesem Zusammenhang eingeleitet (bitte nach Branchen und Verstößen differenzieren)?

Die Fragen 21 und 22 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 5 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 18/11475 vom 10. März 2017 und die Antwort der Bundesregierung zu Frage 6 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 18/7525 vom 15. Februar 2016 verwiesen.

23. Wie hat sich seit dem Jahr 2013 der Personalbestand beim Bundesamt für Güterverkehr entwickelt (bitte nach Jahren getrennt angeben und nach Straßenkontrollgruppe und Mautkontrollgruppe differenzieren)?

Die Entwicklung des Personalbestands beim BAG seit 2013 stellt sich wie folgt dar:

Gesamtanzahl Beschäftigte des BAG

Jahr	Anzahl
2013	1752
2014	1754
2015	1747
2016	1754
2017 (Stichtag: 08.05.2017)	1740

Anzahl SKD des BAG

Jahr	Anzahl
2013	243
2014	236
2015	238
2016	232
2017 (Stichtag: 08.05.2017)	232

Anzahl MKD des BAG

Jahr	Anzahl
2013	450
2014	447
2015	432
2016	459
2017 (Stichtag: 08.05.2017)	457

Die Zahlen für die Jahre 2013 bis 2016 wurden jeweils zum Stichtag 31. Dezember ausgewertet. Für 2017 wurde zum Stichtag 8. Mai ausgewertet.

24. Plant die Bundesregierung für die Jahre 2018 und 2019 eine Aufstockung der Personalausstattung des BAG?

Wenn ja, welche zusätzlichen Stellen sind in welchen Bereichen geplant?

Die künftige Personalausstattung des BAG ist Gegenstand des Haushaltsaufstellungsverfahrens.

25. Wie viele Stellen sind beim BAG derzeit nicht besetzt (bitte nach Standorten aufschlüsseln), und was ist der Grund dafür, dass die Stellen nicht besetzt werden konnten?

Im BAG sind vor dem Hintergrund neuer Aufgaben bzw. Aufgabenerweiterungen derzeit insgesamt 209 Stellen zu besetzen, davon 89 in der Zentrale und 120 in den Außenstellen.

Aktuell sind 104 dieser Stellen Gegenstand laufender Auswahlverfahren, die weiteren Vakanzen werden sukzessive durch entsprechende Besetzungsverfahren gedeckt.

26. Wie viele Fahrten von in Deutschland und anderen Ländern der Europäischen Union zugelassenen Lkw, die der Mautpflicht unterliegen, fanden in den Jahren 2014, 2015 und 2016 in Deutschland statt (bitte nach Ländern aufschlüsseln)?

Anzahl tarifreine Teilfahrten	2014	2015	2016
Belgien	1.410.776	1.374.546	1.334.554
Bulgarien	2.254.590	2.767.532	3.418.751
Dänemark	607.065	566.173	536.766
Deutschland	289.842.548	327.362.530	391.890.058
Estland	410.659	458.805	496.072
Finnland	165.331	165.863	164.939
Frankreich	1.036.446	1.102.005	1.151.402
Griechenland	130.590	131.749	136.544
Großbritannien	194.281	162.298	151.131
Irland	85.182	86.257	90.952
Italien	1.237.557	1.236.581	1.303.867
Kroatien	432.591	565.282	721.921
Lettland	716.929	803.930	950.316
Litauen	2.587.706	3.202.005	4.186.778
Luxemburg	1.200.814	1.190.197	1.216.394
Malta	9.798	9.698	6.952
Niederlande	10.858.581	11.201.420	11.803.624
Österreich	3.166.869	3.223.001	3.323.409
Polen	18.621.089	22.202.721	27.624.936
Portugal	660.124	729.220	784.311
Rumänien	4.443.074	5.774.572	7.464.229
Schweden	262.198	261.936	260.610
Slowakei	3.555.119	3.827.432	4.160.053

Anzahl tarifreine Teilfahrten	2014	2015	2016
Slowenien	1.667.387	1.939.753	2.323.365
Spanien	1.584.862	1.723.643	1.942.892
Tschechien	7.328.677	8.312.430	9.628.296
Ungarn	3.860.121	4.140.089	4.559.832
Zypern	63.300	53.689	55.636
Summe	358.394.264	404.575.357	481.688.590

Anmerkung:

Die Fahrt im Sinne der Lkw-Maut entspricht nicht einer Fahrt im Sinne der Logistik. Während einer „Fahrt“ können sich Tarifmerkmale (Tarifversion, Gebührenklasse wie Achsklasse oder Gewichtsklasse) ändern oder die mautpflichtige Straße wird kurzzeitig verlassen. Dies führt dann jeweils zu einem Ende der ersten Mautfahrt und somit zu mehreren Mautfahrten.

27. Wie viele Lkw, die der Mautpflicht unterliegen, wurden in den Jahren 2014, 2015 und 2016 insgesamt durch das BAG kontrolliert, und wie viele Verstöße wurden dabei festgestellt (bitte jahresweise nach Art des Verstoßes angeben)?

Beim BAG kontrollierte LKW* (Maut und SKD):

	2014	2015	2016
Kontrollierte. Fzg.	9.654.584	9.851.125	10.673.586

Durch Kontrolldienste festgestellte Verstöße je Rechtsgebiet bei mautpflichtigen LKW*

	2014	2015	2016
Abfallrecht	4.240	4.173	3.611
CSC	7	4	8
FahrPersR	125.489	140.932	126.472
Gefahrgutrecht	4.902	4.410	3.462
GüKG	6.167	8.548	6.509
Illegale Beschäftigung	260	393	496
KWKG	3	1	0
Lebensmittelrecht	25	15	14
StGB	520	584	536
StVR	33.894	34.277	32.188
Tierschutz	41	18	23
Mautpflicht	8.019**	23.469	27.183

*Erfasst wurden LKW ab 12t. Seit 01.07.2016 besteht eine Mautpflicht bereits ab 7,5t. Der gesonderte Anteil kann nicht gesondert ausgewertet werden.

**für 2014 stehen Daten ab Mai zur Verfügung

28. Wie hoch war die Summe der insgesamt durch die BAG verhängten Bußgelder bei den festgestellten Verstößen in den Jahren 2014, 2015 und 2016 (bitte jahresweise nach Art des Verstoßes angeben)?

Die Summe der verhängten Bußgelder und Verwarnungen bei Zuwiderhandlungen gegen das Bundesfernstraßenmautgesetz betrug im Jahr 2014 rd. 2,7 Mio. Euro, im Jahr 2015 2,3 Mio. Euro und im Jahr 2016 2,8 Mio. Euro.

Das Bundesamt hat im Bereich GüKG im Jahr 2014 Bußgelder in Höhe von mehr als 9,1 Mio. Euro erhoben. Davon entfielen unter ca. 7,6 Mio. Euro auf Verstöße gegen die Sozialvorschriften im Straßenverkehr, ca. 1,1 Mio. Euro auf das Gefahrguttransportrecht sowie ca. 1,2 Mio. Euro auf das Güterkraftverkehrsrecht.

Für das Jahr 2015 wurden folgende Bußgelder ermittelt:

Insgesamt: ca. 10 Mio. Euro
 Sozialvorschriften: ca. 7 Mio. Euro
 Güterkraftverkehrsrecht: ca. 1,7 Mio. Euro
 Gefahrguttransportrecht: ca. 1,2 Mio. Euro.

Im Jahr 2016 ergaben sich folgende Bußgelder:

Insgesamt: ca. 9,5 Mio. Euro
 Sozialvorschriften: ca. 6,9 Mio. Euro
 Güterkraftverkehrsrecht: ca. 2,1 Mio. Euro
 Gefahrguttransportrecht: ca. 1,1 Mio. Euro.

29. Wie viele Verstöße gegen die Kabotageregelungen hat das BAG in den Jahren 2014, 2015 und 2016 bei Kabotagekontrollen festgestellt (bitte jahresweise angeben)?

Durch das BAG wurden in folgendem Umfang Kabotageverstöße festgestellt:

2014	2015	2016
1.472	1.586	1.670

30. In wie vielen Fällen wurden bei Verstößen gegen die Kabotageregelungen Bußgelder verhängt?
31. Wie hoch war die Summe der insgesamt verhängten Bußgelder bei Verstößen gegen die Kabotageregelungen in den Jahren 2014, 2015 und 2016 (bitte jahresweise angeben)?

Die Fragen 30 und 31 werden wegen ihres Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Im Jahr 2014 wurden 541 Bußgeldbescheide mit Bußgeldern in Höhe von 590 690 Euro wegen Verstößen gegen die Kabotagevorschriften verhängt. Für das Jahr 2015 ergeben sich 629 Bußgeldbescheide mit Bußgeldern in Höhe von 887 523 Euro. Im Jahr 2016 wurden 600 Bußgeldbescheide mit Bußgeldern in Höhe von 940 581 Euro erlassen.

32. In wie vielen Fällen wurden Betriebskontrollen bei Auftraggebern von Kabotagebeförderungen durchgeführt, und welche Ergebnisse brachten die Betriebskontrollen?

Betriebskontrollen bei Auftraggebern stellen einen Schwerpunkt der Tätigkeit des Betriebskontrolldienstes des Bundesamtes für Güterverkehr dar. In vielen Fällen handelt es sich dabei um Auftraggeber von (unerlaubten) Kabotagebeförderungen. Solche Kontrollen werden immer dann in Betracht gezogen, wenn bekannt geworden ist, dass es sich um einen gebietsansässigen Auftraggeber handelt. In der Regel werden aufgrund der durch die Betriebskontrollen gewonnenen Feststellungen Bußgeldverfahren durchgeführt.

Im Jahr 2016 waren 108 von 239 Betriebskontrollen sogenannte Auftraggeberkontrollen.

33. In wie vielen Fällen wurden darüber hinaus weitere strafrechtliche Ermittlungen eingeleitet (bitte für die genannten Jahre angeben)?

In wenigen Einzelfällen wurde wegen des Verdachts einer Straftat das Verfahren an die Staatsanwaltschaft abgegeben. Eine statistische Erhebung erfolgt für diese Fälle nicht.

34. Welche Möglichkeiten zur Eindämmung von Sozialdumping im Straßengüterverkehr ergeben sich aus Sicht der Bundesregierung durch die Einführung eines elektronischen Frachtbriefs?

36. Wie kann nach Auffassung der Bundesregierung der elektronische Frachtbrief die Anforderungen des § 7 des Güterkraftverkehrsgesetzes erfüllen, bzw. welche Gesetzesänderungen plant die Bundesregierung im Zusammenhang mit der Einführung des elektronischen Frachtbriefs?

Die Fragen 34 und 36 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Durch die Einführung eines elektronischen Frachtbriefes würden die nach § 7 Absatz 1 Satz 1 Güterkraftverkehrsgesetz (GüKG) in elektronischer Form bereitgestellt, und statt durch Aushändigen des Dokumentes auf andere geeignete Weise zugänglich gemacht werden. Möglich ist dies z. B. durch Einsichtnahme auf einen Bildschirm, auf dem das Dokument zu sehen ist. Die Anforderung ist allerdings nicht erfüllt, wenn zur Lesbarmachung des Dokuments technische Ausrüstung auf Seiten des Kontrolldienstes erforderlich wäre. Die Daten des Begleitpapiers nach § 7 Absatz 1 Satz 1 Nummer 3 GüKG können dementsprechend bereits mittels eines elektronischen Dokuments zur Verfügung gestellt werden, vorausgesetzt sie können vom Fahrer lesbar gemacht werden.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 5 verwiesen.

35. Welchen Stand haben die Vorbereitungen zur verbindlichen Einführung des elektronischen Frachtbriefs seitens der Bundesregierung erreicht, und wann rechnet die Bundesregierung mit dem Start des elektronischen Frachtbriefs in Deutschland?

Eine Entscheidung zur verbindlichen Einführung des elektronischen Begleitpapiers ist noch nicht getroffen worden.

37. Wie schätzt die Bundesregierung die Wirksamkeit der Gewinnabschöpfung mit Hilfe sogenannter Verfallsbescheide im Hinblick auf die Reduzierung von Verstößen im Verkehrsbereich ein?

Nach Auffassung der Bundesregierung hat ein Verfallbescheid abschreckende Wirkung.

38. Wie hat die Bundesregierung die Landesregierungen für die Anwendung von Verfallsbescheiden im Verkehrsbereich sensibilisiert, und welche Aktivitäten sind für die Zukunft geplant?

Aus der Teilnahme an Bund-Länder-Gremien ist der Bundesregierung bekannt, dass das Instrument des Verfalls genutzt wird. Die zuständigen Landesbehörden machen von den nach § 29a OWiG vorgesehenen Mitteln der Gewinnabschöpfung bzw. dem Erlass von Verfallsbescheiden seit langem Gebrauch. Dies gilt insbesondere bei der Verfolgung straßenverkehrsrechtlicher Verstöße – beispielsweise bei Überladungen.

