

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Stephan Kühn (Dresden), Matthias Gastel, Dr. Valerie Wilms, Tabea Rößner, Markus Tressel, Beate Müller-Gemmeke und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

### **Bekämpfung von Sozialdumping im Straßengüterverkehr**

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.

Wir fragen die Bundesregierung:

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?

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?
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?
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?
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?

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?

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?
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?
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?
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?
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?
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?

13. Wenn keine differenzierte Erfassung von Verstößen durch gebietsfremde Transportunternehmer erfolgt, wie ließe sich dies vor dem Hintergrund der erheblichen Fahrleistungsanteile von gebietsfremden Unternehmern 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?
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?
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?
17. Wie viele Beschäftigte der Finanzkontrolle Schwarzarbeit (FKS) sind im operativen Bereich für die Kontrolle des Speditions- und Transportgewerbes zuständig?
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?
19. Welche Beanstandungen (bitte Fallzahlen für die genannten Jahre angeben) wurden im Einzelnen festgestellt?
20. Wie viele Kontrollen zur Einhaltung von Mindestlöhnen und der Bestimmungen des Arbeitnehmerentendegesetzes wurden in den Jahren 2014, 2015 und 2016 durchgeführt (bitte nach Jahren und Branchen differenzieren)?
21. Wie viele Verstöße gegen das Arbeitnehmerentendegesetz wurden dabei festgestellt (bitte nach Branche und Verstößen differenzieren)?
22. Wie viele Bußgeldverfahren wurden in diesem Zusammenhang eingeleitet (bitte nach Branchen und Verstößen differenzieren)?
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)?
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?
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?
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)?
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)?

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)?
29. Wie viele Verstöße gegen die Kabotageregelungen hat das BAG in den Jahren 2014, 2015 und 2016 bei Kabotagekontrollen festgestellt (bitte jahresweise angeben)?
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)?
32. In wie vielen Fällen wurden Betriebskontrollen bei Auftraggebern von Kabotagebeförderungen durchgeführt, und welche Ergebnisse brachten die Betriebskontrollen?
33. In wie vielen Fällen wurden darüber hinaus weitere strafrechtliche Ermittlungen eingeleitet (bitte für die genannten Jahre angeben)?
34. Welche Möglichkeiten zur Eindämmung von Sozialdumping im Straßengüterverkehr ergeben sich aus Sicht der Bundesregierung durch die Einführung eines elektronischen Frachtbriefs?
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?
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?
37. Wie schätzt die Bundesregierung die Wirksamkeit der Gewinnabschöpfung mit Hilfe sogenannter Verfallsbescheide im Hinblick auf die Reduzierung von Verstößen im Verkehrsbereich ein?
38. Wie hat die Bundesregierung die Landesregierungen für die Anwendung von Verfallsbescheiden im Verkehrsbereich sensibilisiert, und welche Aktivitäten sind für die Zukunft geplant?

Berlin, den 25. April 2017

**Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion**