

Mindestlohngesetz braucht dringend Nachbesserung bei grenzüberschreitendem Verkehr bzw. Transit

(19.05.2015) Grenzüberschreitender Verkehr und Transitverkehr müssen vom Anwendungsbereich des Mindestlohngesetzes explizit ausgenommen werden. Auch nach der zeitweisen und definitiv noch nicht endgültigen Aussetzung des Gesetzes im Transitverkehr drängt der Landesverband Bayerischer Spediteure e.V. weiter auf dringende Korrekturen des Mindestlohngesetzes.

Auch in vielen weiteren europäischen Ländern gibt es Mindestlohngesetze, allerdings bezieht sich deren Anwendungsbereich nicht auf den grenzüberschreitenden Verkehr bzw. den Transit. Sollte sich die derzeit geltende deutsche Rechtsauffassung durchsetzen, dass der Mindestlohn auch bei grenzüberschreitendem und Transitverkehr gilt, dann hat Frankreich schon heute angekündigt, das französische Mindestlohngesetz analog anzupassen. Weitere EU-Länder werden folgen.

„Ziehen andere EU-Länder nach und weiten ihr Mindestlohngesetz ebenfalls auf grenzüberschreitenden Verkehr bzw. Transit aus, wäre das ein bürokratischer Albtraum“, sagt Brenner. Bei einem Transport von Südost - nach Nordeuropa unter Einsatz eines oder mehrerer Auftragnehmer, durch z.B. fünf oder sechs EU-Länder, müsste der Spediteur errechnen, wie hoch der jeweilige zu zahlende Mindestlohn pro Stunde multipliziert mit der mutmaßlichen Fahrdauer auf dem jeweiligen nationalen Streckenabschnitt ist, addiert aus sämtlichen zu transitierenden EU-Ländern.

Im Anschluss wäre der deutsche Spediteur gezwungen, zur Einhaltung der europaweit unterschiedlichen Mindestlöhne, die errechnete Summe einer Plausibilitätsprüfung zu unterziehen - bezogen auf die Gesamtsumme der zu zahlenden Fracht. Im Ergebnis würde der Spediteur dann pro EU-Land, das er durchquert, für den errechneten Mindestlohn haften.

„Das mag als theoretisches Gedankenspiel für einen einzigen Auftrag rechenbar sein. Aber für unsere Mitglieder, die täglich Dutzende / Hunderte von Transportaufträgen ausführen, multipliziert mit in der Regel über 300 Arbeitstagen im Jahr, bezogen auf eine Verjährungsfrist von drei Jahren ist das ein Szenario, das fern jeder Praxis und nicht realisierbar ist“, fasst die LBS-Geschäftsführerin zusammen. „Effiziente weltweite Logistik sieht definitiv anders aus“.

Die Steuerung und Organisation weltweiter Liefer- und Transportketten wird immer unter Einsatz zahlreicher internationaler Auftragnehmer erfolgen. Es kann aber nicht die Aufgabe der deutschen Speditions- und Logistikbranche sein, indirekt in die nationalen arbeitsrechtlichen Gestaltungen ihrer Auftragnehmer einzugreifen und haftungsrechtlich auf Basis eines deutschen Gesetzes abzusichern.

„Wir fordern daher den grenzüberschreitenden Verkehr vollständig vom Mindestlohn auszunehmen“, sagt Brenner. „Das gleiche gilt für den Transitverkehr, bei dem die Anwendung des Mindestlohngesetzes derzeit nur ausgesetzt ist“.

Der LBS - Landesverband Bayerischer Spediteure e.V. vertritt als bayerischer Branchenverband die Interessen von ca. 430 Unternehmen aus dem gesamten Spektrum des Speditions- und Logistikgewerbes als „Architekten des Verkehrs“. Der Verband repräsentiert die Unternehmen im Bereich logistischer Dienstleistungen, des Lagergeschäftes und der Kontraktlogistik, im Straßengütertransport, im Möbel- und Umzugsverkehr, in der Luftfracht, im Schienengüterverkehr sowie bei der Befrachtung von See- und Binnenschifffahrt.