

DSLVL-Positionspapier

Dringende Korrektur des Mindestlohngesetzes (MiLoG) erforderlich

DSLVL fordert Bürokratieabbau und Beseitigung unkalkulierbarer Haftungsrisiken

Als Spitzenverband repräsentiert der Deutsche Speditions- und Logistikverband (DSLVL) über 16 Landesverbände etwa 3.000 Mitgliedsbetriebe mit 520.000 Beschäftigten, mehrheitlich größere mittelständische und inhabergeführte Speditionen sowie global agierende Logistikkonzerne.

Im Auftrag von Industrie und Handel organisieren und steuern Speditionen und Logistikdienstleister nationale und internationale Lieferketten. Sofern für die Beförderung von Gütern und Waren nicht eigene Beförderungsmittel eingesetzt werden, beauftragen Speditionen Transportunternehmen aller Verkehrsträger (Straße, Schiene, Luftfracht, See- und Binnenschifffahrt).

Auftraggeber von Güterkraftverkehrsunternehmen, Eisenbahnverkehrsunternehmen, Airlines und Reedereien sind somit überwiegend die von uns vertretenen Speditionen und Logistikdienstleister. Zwischen Speditionen und Transportunternehmen ist insofern regelmäßig von einem Auftraggeber-Auftragnehmer-Verhältnis auszugehen.

Insbesondere grenzüberschreitende Warenversendungen erfordern komplexe Lieferketten, die in der Regel durch mehrere in- und ausländische Transportunternehmen und Unterauftragsverhältnisse mit Betreibern von Umschlags- und Lageranlagen gebildet werden müssen.

Die Einführung eines gesetzlichen Mindestlohns von 8,50 Euro/Stunde war für die Unternehmen der Speditions- und Logistikbranche in seiner Höhe grundsätzlich annehmbar. Denn der tarifliche Stundenlohn lag bereits für sämtliche Berufsgruppen in der Spedition in der Regel über dem jetzt gesetzlich vorgeschriebenen Niveau.

Vielmehr führen die mit dem Mindestlohngesetz (MiLoG) in Verbindung stehenden überzogenen Haftungs- und Administrationsverpflichtungen zu untragbaren Belastungen für die vom DSLVL vertretene Branche. Unmittelbar nach Inkrafttreten des Gesetzes zeigte sich bereits erheblicher Nachbesserungsbedarf. Die Umsetzung des MiLoG ist in Teilen nicht praxistauglich, sondern vielmehr kontraproduktiv.

Um weitreichende Schäden für die Wirtschaft zu vermeiden, muss jetzt die auch von Teilen der Regierungskoalition vertretene Forderung nach einer Nachbesserung zügig erfolgen.

Der DSLVL sieht in vier wesentlichen Bereichen Handlungsbedarf zur Korrektur des MiLoG und fordert:

- **Die Auftraggeberhaftung ist zu streichen.** Sie birgt ein unkalkulierbares und kaum beeinflussbares rechtliches Risiko. Kann der Gesetzgeber dieser Aufforderung nicht folgen, sind zumindest praktikable und juristisch belastbare Exkulpationsmöglichkeiten im MiLoG zu verankern und der Kreis der Haftungsschuldner zu präzisieren.

- **Eine Entlastung der Arbeitgeber durch Streichung unnötiger Dokumentationspflichten.** Die Gehaltsschwelle von derzeit 2.958 Euro, die Dokumentationspflichten auslöst, ist inakzeptabel und ist auf 1.900 Euro zu reduzieren.
- **Bereitschaftszeiten des Fahrpersonals sind nicht relevant für die Ermittlung des Mindestlohns und vom Anwendungsbereich des MiLoG auszunehmen.**
- **Transitverkehre und grenzüberschreitende Verkehre sind vollständig vom MiLoG auszunehmen.** Die Anwendung des MiLoG auf mobile Dienstleistungen, die nur teilweise in Deutschland erfolgen, erhöht das Haftungsrisiko für deutsche Speditionen und behindert sowohl den freien Warenverkehr wie auch die Dienstleistungsfreiheit in Europa.

Begründung:

Auftraggeberhaftung ist für Speditionen untragbar – zumindest legalisierte Exkulpationsmöglichkeiten sind zwingend

Speditionen haften nach der in § 13 MiLoG festgeschriebenen Auftraggeberhaftung für die Zahlung des Mindestlohns aller beauftragten Transportunternehmen gesamtschuldnerisch bis ins letzte Glied einer mehrgliedrigen Transportkette. Hierdurch entsteht ein wirtschaftlich und rechtlich unkalkulierbares Haftungsrisiko für auftraggebende Speditionen. Der Gesetzgeber überträgt die Verantwortung für die Durchsetzung politisch gewollter Ziele damit allein auf die Unternehmen, ohne dass diese über Instrumente zur Durchsetzung der MiLoG-Pflichten Dritter verfügen.

In seiner aktuellen Fassung bietet das MiLoG dem Auftraggeber keine in Übereinstimmung mit dem Datenschutzrecht stehende Möglichkeit zur Einsicht in personenbezogene Lohn- und Gehaltsdaten des von ihm beauftragten Unternehmens. Mithin ist eine Exkulpationsmöglichkeit der auftraggebenden Spedition nicht gegeben.

Der Gesetzgeber wird deshalb nachdrücklich zu einer Korrektur des MiLoG aufgefordert. Die Auftraggeberhaftung nach § 13 muss zusammen mit ihrer bußgeldrechtlichen Ausprägung nach § 21 MiLoG aufgehoben werden. Ansonsten drohen insbesondere bei grenzüberschreitenden Güterbeförderungen selbst solchen in Deutschland ansässigen Speditionen, die in Übereinstimmung mit den europäischen Grundsätzen der Dienstleistungsfreiheit arbeiten, juristische und wirtschaftliche Schäden allein durch Fehlhandlungen Dritter, die als solche nicht beeinflussbar sind.

Kann der Gesetzgeber einer Streichung der bestehenden Auftraggeberhaftung im MiLoG nicht folgen, muss das Gesetz ersatzweise eine zumindest legalisierte Exkulpationsmöglichkeit, wie sie noch im ursprünglichen Gesetzentwurf der Bundesregierung zum MiLoG vorgesehen war, enthalten. Danach wurde auftraggebenden Speditionen in den Fällen Entlastung zugestanden, in denen sie weder positive Kenntnis, noch grob fahrlässige Unkenntnis davon haben, dass beauftragte Transportunternehmen ihren Verpflichtungen zur Zahlung des Mindestlohns nicht nachkommen.

Eine solche Exkulpationsmöglichkeit muss durch objektiv bestimmbare Kriterien konkretisiert werden, die dann auch für die bußgeldrechtliche Haftung des Auftraggebers gilt. Allein eine vertragliche Verpflichtungserklärung der Auftragnehmer, den Mindestlohn zu zahlen, reicht

nach Auffassung des Bundesministeriums für Arbeit und Soziales (BMAS) aber nicht aus. Vielmehr müsse jeder Auftraggeber seine Auftragnehmer sorgfältig auswählen und insbesondere alle Frachtofferten einer Plausibilitätsprüfung unterziehen. Hierbei wird jedoch übersehen, dass der Auftraggeber auf die hierzu erforderlichen betriebswirtschaftlichen und personenbezogenen Daten des Auftragnehmers keinen Zugriff hat.

Haftung des Verladers als Erstauftraggeber – Kreis der Haftungsschuldner ist zu präzisieren

Sofern der Gesetzgeber der Streichung der im MiLoG verankerten Auftraggeberhaftung nicht zustimmen kann, muss zudem die Frage beantwortet werden, ob Speditionen und Logistikdienstleister tatsächlich alleinige Normadressaten sind. Als Verlater im Sinne des Transportrechts gelten Unternehmen aus Industrie und Handel, die als ursprüngliche Auftraggeber logistischer Dienstleitungen die eigentlichen Initiatoren von Transportdienstleistungen sind.

Zur Beurteilung der Feststellung des Erstauftraggebers als Haftungsschuldner verweist das BMAS fälschlicherweise auf die Rechtsprechung des Bundesarbeitsgerichts zum Arbeitnehmerentsendegesetz (AEntG). Danach hafte ein Auftraggeber nur dann, wenn er sich vertraglich dazu verpflichtet, eine bestimmte Dienst- oder Werkleistung zu erbringen und diese nicht durch eigene Arbeitskräfte erledigt, sondern sich zur Erfüllung dieser Verpflichtung eines oder mehrerer Subunternehmer bedient. Somit sei der im Gesetz zur Auftraggeberhaftung verwandte Begriff des „Unternehmers“ einschränkend auszulegen.

Zumindest solche Unternehmen der verladenden Wirtschaft, die sich durch Vertrag mit ihren Kunden zur Lieferung von Gütern und Waren verpflichtet haben (Versendungskauf) und mit der Organisation des Transports eine Spedition beauftragen, sind eindeutig Haftungsschuldner nach MiLoG. Nach Auffassung des DSLTV müssen aber alle Unternehmen der verladenden Wirtschaft als Auftraggeber ausnahmslos und eindeutig in die Auftraggeberhaftung zur Verwirklichung der Ziele des MiLoG einbezogen werden. Denn es sind durch Marktmacht von der verladenden Wirtschaft in Logistikkontrakten zum Teil einseitig vorgegebene Preiskonditionen, die zu einem ruinösen Wettbewerb im Markt für Transport- und Logistikdienstleistungen führen und den Rationalisierungsdruck bei Transportunternehmen mit Auswirkungen auf die Personalkosten dramatisch verstärken.

Zudem kann eine Analogie der Rechtsprechung zum AEntG nicht gezogen werden, da der Gesetzeszweck des MiLoG ein anderer ist. Sollte durch das AEntG der unlauteren Konkurrenz durch Billig- und Dumpinganbieter“ Einhalt geboten werden, so zielt das MiLoG darauf ab, allen in Deutschland beschäftigten Arbeitnehmern einen Mindestschutz zu gewähren.

Entlastung der Arbeitgeber durch Streichung unnötiger Dokumentationspflichten

Das MiLoG enthält Dokumentationspflichten über die Arbeitszeiten der Arbeitnehmer, deren aufwändige Umsetzung in keinem Verhältnis zum Ziel des Gesetzes steht. Nach § 17 MiLoG sind Arbeitgeber verpflichtet, die tägliche Arbeitszeit grundsätzlich aller Arbeitnehmern zu dokumentieren. Dass diese Pflicht in Bezug auf alle Arbeitnehmer unverhältnismäßig ist, wurde nach dem Gesetzgebungsprozess erkannt, jedoch ist die monatliche Gehaltsschwelle in Höhe von 2.985 Euro brutto, die eine solche Dokumentationspflicht auslöst, immer noch zu hoch. Sachgerecht und mit den Zielen des MiLoG vereinbar ist vielmehr eine monatliche Gehaltsschwelle in Höhe von 1.900 Euro brutto.

Bereitschaftszeiten nach § 21a Arbeitszeitgesetz sind nicht relevante Arbeitszeiten nach MiLoG

Nach dem Gesetz ist der Mindestlohn von 8,50 Euro je Zeitstunde zu zahlen. Hierbei kommt es alleine auf das Verhältnis zwischen dem tatsächlich an den Arbeitnehmer gezahlten Lohn und dessen tatsächlich geleisteter Arbeitszeit an. Offen ist allerdings die Frage, ob die für Fahrpersonal üblichen Bereitschaftszeiten relevant für die Ermittlung des Mindestlohns sind. Im MiLoG wurde offensichtlich bewusst auf eine eigenständige Definition der Arbeitszeiten verzichtet.

Zur Auslegung hat das BMAS lediglich festgestellt, dass Bereitschaftszeiten mit dem Mindestlohn zu vergüten sind, soweit sie nach der Rechtsprechung als vergütungspflichtige Arbeitszeit anzusehen sind. Diese Feststellung ist jedoch wenig hilfreich, da die entscheidende Frage, was Grundlage für die Berechnung der Arbeitszeit ist und wie diese im Zusammenhang mit der branchenspezifischen Sonderregelung in § 21 a ArbZG auszulegen ist, bislang nicht geklärt wurde.

Bereitschaftszeiten werden in § 21 Arbeitszeitgesetz (ArbZG) insofern durch eine branchenspezifische Sondervorschrift geregelt, als dass sie abweichend von § 2 Abs. 1 ArbZG nicht als Arbeitszeit gelten. Nach derzeitiger Rechtsprechung können also für Bereitschaftszeiten individual- oder kollektivrechtlich geringere Vergütungen vereinbart werden. Nach Auffassung des DSLVL sind Bereitschaftszeiten nach § 21a ArbZG insofern nicht relevant für die Ermittlung des Mindestlohns, als dass das Gesetz diese Zeiten nicht als Arbeitszeit bestimmt.

Geltungsbereich des MiLoG bei grenzüberschreitenden Güterbeförderungen – keine Anwendung auf Transitverkehre und grenzüberschreitende Verkehre

Das oben zitierte Haftungsrisiko des Auftraggebers wird zusätzlich verschärft durch die streitige Rechtsfrage, ob das MiLoG auf von gebietsfremden Unternehmen in Deutschland ganz oder teilweise durchgeführten Transporten anwendbar ist oder nicht.

Unstrittig aus Sicht des DSLVL ist die Anwendbarkeit des MiLoG auf Kabotageverkehre ausländischer Unternehmen in Deutschland.

Ebenso ist der DSLVL der Auffassung, dass die Anwendung des MiLoG auf reine Transitfahrten ausländischer Transportunternehmen durch Deutschland nicht mit den Grundsätzen der Dienstleistungsfreiheit in Europa vereinbar ist. Insofern unterstützt der DSLVL auch Bestrebungen, Transitverkehre dauerhaft vom MiLoG auszuschließen.

Nach Überzeugung des DSLVL sind grenzüberschreitende Transporte gebietsfremder Unternehmen, deren Start oder Ziel in Deutschland liegt, ebenfalls vom Anwendungsbereich des MiLoG auszuschließen.

Derzeit gilt das MiLoG nach §§ 16, 20 auch für Arbeitnehmer, die nicht im Besitz der deutschen Staatsangehörigkeit, aber in Deutschland tätig sind, und zwar auch dann, wenn im Übrigen das Arbeitsrecht des entsendenden Staates Anwendung findet. Auf die Dauer des Einsatzes kommt es nach dem Gesetzeswortlaut nicht an.

Bereits nach dem Sinn und Zweck des MiLoG fällt der reine Transitverkehr, aber auch der grenzüberschreitende Verkehr ausländischer Fahrer, nicht unter den Anwendungsbereich des MiLoG. Das Gesetz verfolgt in erster Linie das Ziel, existenzgefährdende Niedriglöhne zu verhindern und einen Mindestschutz der Arbeitnehmer zu erreichen. Die Verwirklichung dieses Zwecks ist indes nur geboten, wenn ein Arbeitnehmer nicht nur gelegentlich deutschen Lebenshaltungskosten unterliegt, da nur dann ein Bedürfnis besteht, den deutschen Mindestlohn zu erhalten. Fahrpersonal, das sich während seiner Tätigkeit nur wenige Stunden in Deutschland befindet (Transit oder grenzüberschreitende Verkehre) unterliegt nur in unerheblichem Umfang deutschen Lebenshaltungskosten. Insofern fehlt es bei diesen Verkehren unter Berücksichtigung des Zwecks des MiLoG an einem hinreichenden Inlandsbezug.

Durch den derzeit weiten Geltungsbereich des MiLoG wird die Dienstleistungsfreiheit unverhältnismäßig behindert. Als fundamentaler Grundsatz der Europäischen Verträge darf dieser nur durch Regelungen beschränkt werden, die durch zwingende Gründe des allgemeinen Interesses gerechtfertigt sind. Eine Regelung, die ausländische Arbeitgeber aufgrund zum Beispiel der Meldepflicht gemäß § 16 MiLoG erheblich belastet, gleichzeitig aber nur einen kurzzeitigen Mindestlohnanspruch für ausländische Arbeitnehmer begründet, steht in keinem angemessenen Verhältnis zu dem Nutzen für die Allgemeinheit und ist nicht zu rechtfertigen.

Grenzüberschreitende Transporte von und nach Deutschland werden bereits seit langem überwiegend von ausländischen Transportunternehmen durchgeführt. Vor dem Hintergrund der untragbaren Haftungsrisiken und Dokumentationsverpflichtungen für auftraggebende deutsche Speditionen ist die Unterwerfung dieser Verkehre unter das MiLoG unverhältnismäßig und nicht zielführend. Sämtliche Risiken tragen auftraggebende Speditionen, während beauftragte ausländische Transportunternehmen als gewollte Normadressaten des MiLoG mit der Verpflichtung zur Zahlung deutscher Mindestlöhne nur schwer haftbar gemacht werden können.

Da gesetzliche Mindestlöhne in zahlreichen europäischen Ländern in unterschiedlichen Höhen gelten, wären bei analoger Anwendung der nationalen deutschen Norm in den anderen Ländern bei Transit- und grenzüberschreitenden Verkehren für alle Teilstrecken in den jeweiligen Staaten jeweils unterschiedliche Mindestlöhne zu zahlen. Der freie Warenverkehr in Europa wäre ebenso eingeschränkt wie die europäische Dienstleistungsfreiheit.

DSLVL Deutscher Speditions- und Logistikverband e. V.
Kontakt: Dr. Christoph Sokolowski
Leiter Politik und Kommunikation
Platz vor dem Neuen Tor 5, 10115 Berlin
Telefon: +49 (0) 30 2787469-0
Telefax: +49 (0) 30 2787469-9
E-Mail: CSokolowski@dslv.spediteure.de
www.dslv.org
