

Vertragsverletzungsverfahren der EU-Kommission greift zu kurz

(24.06.2015) Der LBS - Landesverband Bayerischer Spediteure e.V. bewertet das eingeleitete Vertragsverletzungsverfahren der EU-Kommission gegen Deutschland wegen Anwendung des Mindestlohnes im Verkehrssektor als folgerichtigen Schritt. Allerdings ist der Lösungsvorschlag der Kommission für die Speditions- und Logistikbranche nicht praktikabel. Es zeigt sich auch hier, dass die Auftraggeberhaftung wesentliches Problem in der Ausgestaltung des Gesetzes ist. Ein Problem, auf das wir wiederholt hingewiesen haben.

Nach Ansicht der Kommission lässt sich die Anwendung des Gesetzes „auf den Transitverkehr und auf bestimmte grenzüberschreitende Beförderungsleistungen nicht rechtfertigen“. Unter „bestimmten grenzüberschreitenden“ Fahrten versteht die Kommission derzeit Transportleistungen, bei denen weniger als zehn Prozent der Leistungen in Deutschland erbracht werden.

„Dies ist eine Rechengröße, die bestenfalls bei feststehenden Linienverkehren für ein Unternehmen kalkulierbar ist“, sagt LBS-Geschäftsführerin Edina Brenner.

„Die Realitäten in der Speditions- und Logistikbranche sind aber wesentlich komplexer“, so Brenner weiter.

Spediteure organisieren nationale und internationale Lieferketten mit verschiedenen Auftragnehmern im In- und Ausland, die ihrerseits wiederum Auftragnehmer für bestimmte Teilbereiche einsetzen. Gütertransporte beispielsweise im Teil-/Sammelladungsverkehr werden nicht nur für einen, sondern grundsätzlich für eine Vielzahl von Auftraggebern gefahren. D.h. der eingesetzte Auftragnehmer hat in der Regel verschiedene Güterarten unterschiedlicher Auftraggeber auf der Ladefläche. Damit bestimmen verschiedene Be- und Entladestellen über die Fahrtroute, beispielsweise von Litauen über Polen, durch Deutschland nach Frankreich. Für den einzelnen deutschen Spediteur als Auftraggeber, der den Auftrag für den Transport von Waren beispielsweise von Polen nach Regensburg erteilt hat, ist daher nicht ersichtlich, ob sein anteiliger Transportweg (innerhalb der disponierten Gesamtstrecke von Litauen nach Frankreich), die von der Kom-

mission geforderten zehn Prozent der Leistung in Deutschland bereits erreicht hat oder nicht, weil er üblicherweise die disponierte Gesamtstrecke des Auftragnehmers nicht kennt.

Bei Anwendung einer solchen 10 %-Regel ist es dem deutschen Spediteur überhaupt nicht mehr möglich zu wissen, ob die Auftraggeberhaftung des deutschen Mindestlohngesetzes ausgelöst wird. Folglich weiß der Spediteur nicht, ob seine Auftragnehmer bei der Bezahlung des LKW-Fahrers Mindestlohn zahlen müssen, er dies in der Folge kontrollieren muss und bei Nichteinhaltung dafür haftet.

Dieses Beispiel zeigt, dass die Auftraggeberhaftung im Mindestlohngesetz mit der vorgeschlagenen 10 %-Regel für den deutschen Spediteur nicht realisierbar ist. Der Lösungsansatz der EU-Kommission ist damit nicht zielführend.

„Deshalb kann es aus unser Sicht nur eine Lösung geben“, sagt Brenner, „sowohl der Transitverkehr als auch der grenzüberschreitende Verkehr sind vollständig aus dem Anwendungsbereich des Mindestlohngesetzes auszunehmen“.

Wir hoffen daher sehr, dass sich der deutsche Gesetzgeber endlich bereitfindet, das Mindestlohngesetz zu korrigieren.

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.