



Schriftliche Stellungnahme
Deutscher Gewerkschaftsbund

zur öffentlichen Anhörung von Sachverständigen in Berlin am 8. Mai 2023 zum
Gesetzentwurf der Bundesregierung
**Entwurf eines Gesetzes zur Regelung der Entsendung von Kraftfahrern und Kraftfahrerinnen im
Straßenverkehrssektor und zur grenzüberschreitenden Durchsetzung des Entsenderechts**
20/6496

Siehe Anlage



**Vereinte
Dienstleistungs-
gewerkschaft**

ver.di • Paula-Thiede-Ufer 10 • 10179 Berlin

Deutscher Bundestag
Ausschuss für Arbeit und Soziales
Herrn Bernd Rützel, MdB
Platz der Republik 1

10178 Berlin

Paula-Thiede-Ufer 10
10179 Berlin

Telefon: 030/6956-0
Durchwahl: 2570
Telefax: 3767

Stefan.Thyroke@verdi.de
www.verdi.de

Datum 03.05.2023

Ihre Zeichen

Unsere Zei- 24/24-01

**Stellungnahme der Vereinten Dienstleistungsgewerkschaft (ver.di),
Bereich Postdienste, Speditionen und Logistik, 10112 Berlin**

zur

**Anhörung des Ausschusses Arbeit und Soziales im Deutschen Bundesta-
ges**

am

8. Mai 2023 | 16:00 Uhr

zum

Gesetzentwurf der Bundesregierung

**Entwurf eines Gesetzes zur Regelung der Entsendung von Kraftfahrern
und Kraftfahrerinnen im Straßenverkehrssektor und zur grenzüber-
schreitenden Durchsetzung des Entsenderechts**



Vereinte
Dienstleistungs-
gewerkschaft

0. Bedeutung des Straßengütertransports | Die Branche in Zahlen

- 411 Mio. Lkw-Fahrten in 2020 (BAG-Bericht 2020) bei ca.500.000 Kontrollen
- Jede zweite Lkw-Fahrt wird von ortsfremden Fahrzeugen getätigt
- Anteil der Straße am Güterverkehr in Deutschland in 2020: 72,5 %
- Transportleistung in Tonnen 2021: 3,685 Mrd. (2010: 3,125 Mrd.)
- Rund 562.500 Lkw-Fahrer*innen in Deutschland – ca. 100.000 fehlen aktuell
- Frauenanteil bei ca. 4 %
- 95 % der Unternehmen haben weniger als 50 Beschäftigte
- Die Tarifbindung ist sehr niedrig. Die Anzahl der OT-Mitgliedschaften in Arbeitgeberverbänden ohne Tarifbindung nimmt stetig zu

1. Einleitung

ver.di kritisiert die verspätete Vorlage des Gesetzentwurfs. Die Bundesregierung hätte, wie andere EU-Mitgliedsstaaten auch, die Richtlinie aus dem Jahr 2020 bereits zum 02.02.2022 umsetzen müssen. Die Folgen sind: 1. ein Vertragsverletzungsverfahren der EU-Kommission gegen die Bundesrepublik Deutschland und 2. eine Regelungslücke zu Lasten der Lkw-Fahrer*innen. Dies ist für die Lkw-Fahrer*innen nicht hinnehmbar, und offenbart die geringe Wertschätzung für die Berufsgruppe.

2. Das EU-Mobilitätspaket I

Das Mobilitätspaket I der EU war ein lang und hart ausgehandelter Kompromiss von allen beteiligten Parteien in den Jahren 2017 bis 2020. Erste Maßnahmen wurden ab August 2020 umgesetzt, andere erst in den darauffolgenden Jahren. Die Entsende-Richtlinie als Kern-Richtlinie des Pakets sollte zum Februar 2022 starten. Für uns als Gewerkschaften auf nationaler wie EU-Ebene war das ein schwer zu ertragender Kompromiss - Bi-Nationale Transporte sind ausgenommen, ebenso wie der Transit.

Arbeitnehmerfreizügigkeit und Niederlassungsfreiheit in den europäischen Verträgen zu regeln, ohne dass es einen europäischen Mindestlohn (für mobile Beschäftigte) gibt, fördert Preis-Dumping bei den Frachtpreisen, führt zu ungleichen Wettbewerbsbedingungen bei den Unternehmen, hat als Ergebnis Sozial-Dumping, unter dem die

Fahrer*innen zu leiden haben und führt in der Spitze zu nichts anderem als zur Ausbeutung von Menschen. Fahrer*innen aus Drittstaaten sind ebenfalls von den Regelungen betroffen, da sie gemäß der EU-RL nicht schlechter gestellt werden dürfen.

3. Hinweise zum vorgelegten Gesetzesentwurf

Ziel dieser RL 2020/1057 ist es, angemessene Arbeitsbedingungen sowie einen angemessenen Sozialschutz für entsendete Kraftfahrer zu schaffen.

Dazu wird in den Ziffern 10 – 12 der Erwägungen zur RL 2020/1057 zunächst ausgeführt, wann eine grenzüberschreitende Beförderung keine Entsendung darstellen soll; weil *die Art des Dienstes eng mit dem Niederlassungsstaat und nicht mit dem Hoheitsgebiet des Aufnahmestaates verbunden ist.*

In den Ziffern 12 – 13 der Erwägungen zur RL 2020/1057 wird ausgeführt, wann eine Entsendung vorliegen soll. Hier bestünde dann *hinreichend Verbindung mit dem Hoheitsgebiet des Aufnahmestaates*, sodass die Entsenderegelungen Anwendung finden.

Die entsprechenden Regelungen befinden sich in den Absätzen 3 bis 8 des Artikel 1 der Richtlinie 2020/1057. Zudem hat die EU das erste anliegende Dokument dazu herausgegeben.

Umsetzung der Richtlinie im Gesetzesentwurf der Bundesregierung

Geregelt wird, dass für die Beschäftigung von Kraftfahrer*innen im Inland (DE) von Arbeitgebern mit Sitz im EU-Ausland, die aufgrund eines Beförderungsvertrages von Gütern oder Fahrgästen tätig werden, die Richtlinie angewendet wird.

- a) Nicht geregelt ist die Beschäftigung von Kraftfahrer*innen, die von EU-Arbeitgebern in einer Niederlassung oder einem Unternehmen des EU-Arbeitgebers in DE beschäftigt werden.
- b) Die grenzüberschreitende Leiharbeit von Kraftfahrer*innen aus dem EU-Ausland in einem deutschen Unternehmen ist unregelt.

Das ist so, weil die RL 2020/1057, die es umzusetzen gilt, nur zur Entsendung von Kraftfahrer*innen ins Inland vom Arbeitgebern mit Sitz im EU-Ausland sowie mit Sitz in Drittländern, die aufgrund eine Beförderungsvertrages von Gütern oder Fahrgästen tätig werden, regelt.

Folglich sind für a) und b) sind die allgemeinen Entsenderegelung insbesondere die §§ 2, 8 sowie §§ 13 b und 13 c anzuwenden.

Dabei kommt es nicht darauf an, aus welchem Land der Kraftfahrer kommt, sondern dass er in ein Unternehmen / in eine Zweigstelle / zu einem Entleihunternehmen nach Deutschlands entsandt wird und für dieses tätig wird.

Diese Regelungen der RL, wann eine Entsendung aufgrund eines Beförderungsvertrages von Gütern oder Fahrgästen vorliegt und wann nicht, wurden im **Gesetzesentwurf** im - **Unterabschnitt 2 - Sonderregelungen für den Straßenverkehrssektor - in den §§ 36 – 40** übernommen.

Probleme der Richtlinie und des Entwurfes

Das Problem an der Richtlinie wie auch an den Regelungen des Gesetzesentwurfes ist, dass es tatsächlich sehr schwer zu erfassen ist, wann eine Entsendung vorliegt und wann nicht.

Es verlangt tatsächlich schon juristischen Sachverstand, um diese Frage zu beantworten. Besonders schwierig wird es, wenn der Fahrer auf seinem Weg durch Europa seinen Lkw des Öfteren be- und entlädt. Wir bezweifeln, dass dann noch jemand durchsieht, ab welchem Zeitpunkt ein Fahrer/eine Fahrerin in welches Land entsendet ist. Das gilt für das Unternehmen ebenso wie für den Kraftfahrer und auch für die Kontrollbehörden.

Wichtig scheint zudem, dass Ausnahmeregelungen für die Entsendung nur dann in Betracht kommen, wenn die Lkw von Unternehmen aus anderen EU-Staaten mit intelligenten Fahrtenschreibern ausgestattet sind. Möglicherweise kann sich zur Feststellung der Entsendung schon einiges aus den Fahrtenschreibern ergeben.

Helfen könnten hier elektronische Frachtbriefe, um die Be- und Entladung nachzuweisen, und auch der Smart-Tachograph, um die Route nachzuvollziehen.

Die RL weist darauf hin, dass Mitgliedsstaaten dafür Sorge zu tragen haben, dass die Arbeits- und Beschäftigungsbedingungen, die nationalen Rechts- und Verwaltungsvorschriften oder in Tarifverträgen oder im Hoheitsgebiet allgemeinverbindlich sind, den Unternehmen und den Kraftfahrern zugänglich gemacht werden.

Allgemeinverbindliche TVge sind auf der Seite des BMfA einsehbar. Für den Verkehrsbereich / Güterverkehr ist kein allgemeinverbindlicher TV angeführt; insofern gilt der Mindestlohn nach MindestlohnG sowie für die anderen im A-EntG angeführten Mindestarbeitsbedingungen die jeweiligen gesetzlichen Regelungen.

Verwaltungsaufwand und die Pflicht zum Dokumentationsmanagement, um die Regelungen für die Entsendung von AN wirksam und effektiv durchzusetzen sollen gemäß den Gründen zur RL angemessen sein.

- a) Ein Teil der Dokumente soll im Fahrzeug bereitliegen.
- b) Ein weiterer Teil soll in der eingerichteten öffentlichen Schnittstelle des Binnenmarkt-Informationssystems IMI bereitgestellt werden (vgl. Ziffer 19 -23 der Erwägungen zur RL 2020/1057)
- c) Auf Anforderung eines Mitgliedsstaates ist Amtshilfe zu leisten.
- d) Nach Aufforderung sind vom Unternehmen Dokumente innerhalb von 8 Wochen im Binnenmarkt-Informationssystems IMI einzupflegen.

Welche Dokumente das jeweils sind, wird in Artikel 1 Abs. 11 der RL ausgeführt.

Umsetzung im Gesetzentwurf der Bundesregierung

Im Gesetzesentwurf der Bundesregierung wird durch Neufassung des **§ 18 Abs. 2 AEntG** geregelt, welche Unterlagen bei einer Entsendung durch das Unternehmen der Zollverwaltung zur Verfügung zu stellen sind. Dies mittels **elektronischer Anmeldung** über das **Binnenmarkt-Informationssystem IMI**.

Dazu gehören:

1. Identität des Unternehmens, sofern diese verfügbar ist in Form der Nummer der Gemeinschaftslizenz,
2. Familienname und Vorname sowie Anschrift im Niederlassungsstaat eines oder einer Zustellungsbevollmächtigten,
3. Familienname, Vorname, Geburtsdatum, Anschrift und Führerscheinnummer des Kraftfahrers oder der Kraftfahrerinnen,
4. Beginn des **Arbeitsvertrags** des Kraftfahrers oder der Kraftfahrerinnen und **das auf diesen Vertrag anwendbare Recht**,
5. **voraussichtlicher Beginn und voraussichtliches Ende der Beschäftigung des Kraftfahrers oder der Kraftfahrerinnen im Inland**,
6. amtliche Kennzeichen der für die Beschäftigung im Inland einzusetzenden Kraftfahrzeuge,
7. ob es sich bei den von dem Kraftfahrer oder der Kraftfahrerinnen zu erbringenden Verkehrsdienstleistungen um Güterbeförderung oder Personenbeförderung und grenzüberschreitende Beförderung oder Kabotage handelt;

Nach **§ 19 Abs. 2a) des Gesetzesentwurfs** sind dem entsandten Kraftfahrer folgende Unterlagen als Schriftstücke oder in elektronischem Format mitzugeben:

1. eine Kopie der nach § 18 Absatz 2 zugeleiteten **Anmeldung**,
2. die Nachweise über die Beförderungen, insbesondere elektronische **Frachtbriefe** oder bestimmte Belege und
3. alle Aufzeichnungen des **Fahrtenschreibers**, Ländersymbole der Mitgliedstaaten, in denen sich der Kraftfahrer oder die Kraftfahrerin bei grenzüberschreitenden Beförderungen und Kabotagebeförderungen aufgehalten hat, oder die Aufzeichnungen nach § 1 Absatz 6 Satz 1 und 2 der Fahrpersonalverordnung vom 27. Juni 2005 (BGBl. I S. 1882).

Damit wurden die Vorgaben aus der RL umgesetzt.

Das Mindestlohngesetz soll entsprechend in den §§ 16 und 17 ergänzt werden. Die Änderungen in § 18 und § 19 AEntG finden sich auch dort wieder.

Weitere Ausführungen in den Erwägungen

a) In Ziffer 24 der **Erwägungen der RL** heißt es:

Da die **Sozialpartner** in einigen Mitgliedstaaten eine entscheidende Rolle bei der Durchsetzung der Sozialvorschriften im Straßenverkehrssektor spielen, sollte es den Mitgliedstaaten **gestattet** sein, den nationalen **Sozialpartnern** die einschlägigen **Informationen, die über das IMI** ausgetauscht wurden, **ausschließlich zu dem Zweck zur Verfügung zu stellen, die Einhaltung der Entsendevorschriften** und gleichzeitig der Verordnung (EU) 2016/679 des Europäischen Parlaments und des Rates (10) **zu überprüfen**. Die einschlägigen Informationen sollten den Sozialpartnern anders als über das IMI zur Verfügung gestellt werden.

Eine entsprechend Regelung haben wir im Gesetzesentwurf nicht gefunden und wir fordern diese hiermit ein.

Sanktionen bei Verstößen der Unternehmen sind, wie gefordert, in den Gesetzesentwurf eingeflossen.

Zu den Empfehlungen des federführenden Ausschusses für Arbeit, Integration und Sozialpolitik zur Beschlussfassung des Bundesrats gemäß Artikel 72 des GG für eine Stellungnahme zum Gesetzentwurf zur „Regelung der Entsendung von Kraftfahrern ...“ (vgl. Bundesrat Drs.: 139/1/23 vom 28.04.2023) nehmen wir wie folgt Stellung:

A. Stellungnahme zu Ziffer 1 bleibt von uns unkommentiert

1. Zu Artikel 1 Nummer 9 - § 27 Nummer 6 Buchstabe c AEntG

Es ist aus Sicht der Gewerkschaft nicht relevant, ob der Empfänger eines Bußgeldes o. ä. als **Beklagter** *oder* **Betroffener** bezeichnet wird.

Ebenso unerheblich ist es, dass das Wort „**Versäumnisentscheidung**“ durch die Wörter „**Entscheidung nach § 74 Absatz 2** des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten“ ersetzt wird.

B. Stellungnahme Ziffer 2 wird von uns übernommen und unterstützt

2. Zu Artikel 1 Nummer 9 - § 30 Absatz 2 Nummer 1 AEntG

In Artikel 1 Nummer 9 ist in § 30 Absatz 2 Nummer 1 nach dem Wort „Geldbuße“ das Wort „**offensichtlich**“ einzufügen.

Begründung des Ausschusses: Die bloße Unverhältnismäßigkeit sei nicht RL-konform und genüge als Ablehnungsgrund daher nicht.

Der Gesetzestext lautet dann:

(2) Die ersuchte Vollstreckungsbehörde oder die zentrale Behörde kann ein eingehendes Ersuchen um Vollstreckung (im Inland) darüber hinaus ablehnen, wenn

*1. die voraussichtlichen Kosten oder Mittel der Vollstreckung zur Höhe der zu vollstreckenden Verwaltungssanktion oder Geldbuße **offensichtlich** außer Verhältnis stehen,*

Unsere Begründung:

Voraussetzung der hier genannten Vollstreckung ist, dass ein bundesdeutsches Unternehmen bei Beförderungen (von Gütern oder Personen) im EU-Ausland weniger als den dortigen Mindestlohn zahlt. Wenn das der Fall ist, ist davon auszugehen, dass jede Vollstreckung vom Bußgeldern wegen derartigen Verstößen generalpräventiv / abschreckend wirkt (und für unsere Mitglieder damit vorteilhaft ist).

C. könnte von ver.di unterstützt werden

3. Zu Artikel 1 Nummer 9 - §§ 24 bis 30 AEntG

Der federführende Ausschuss des Bundesrates geht davon aus, dass die Regelungen zu den bundesdeutschen Ersuchen / Bitten um

- Zustellung von Dokumenten *oder*
- um Vollstreckung von finanziellen Verwaltungsanktionen *oder*
- Geldbußen

in anderen Gesetzen bereits vorrangig geregelt sind:

- ➔ Im Gesetz über die internationale Rechtshilfe in Strafsachen (IRG) *sowie*
- ➔ in völkerrechtlichen Verträgen

Der Ausschuss empfiehlt:

Die Einführung von Normen ohne tatsächlichen Anwendungsbereich sollte, auch im Hinblick auf mögliche Fehlvorstellungen beim Normadressaten, vermieden werden.

Unsere Begründung:

Fehlvorstellungen von Normadressaten könnte hier insgesamt auch zu Lasten von Lkw-Fahrern gehen. Wenn Behörden gesetzliche Regelungen fehlerhaft anwenden und Sanktionen bei „schwarzen Schafen“ daher nicht durchgesetzt werden, wirken sie nicht abschreckend.

Mit kollegialen Grüßen

A handwritten signature in blue ink, appearing to read "Stefan Thyroke".

Stefan Thyroke
Bundesfachgruppenleiter
Speditionen,