



Schriftliche Stellungnahme

Bundesvereinigung der Deutschen Arbeitgeberverbände e.V.

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

Grundfreiheiten achten und Bürokratie minimieren!

BDA-Stellungnahme zum Gesetzesentwurf der Bundesregierung zur Regelung der Entsendung von Kraftfahrern und Kraftfahrerinnen im Straßenverkehrssektor und zur grenzüberschreitenden Durchsetzung des Entsenderechts vom 24. April 2023 (Drucksache 20/6496)

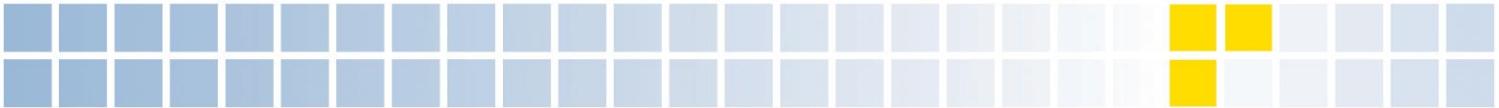
4. Mai 2023

Zusammenfassung

Der Gesetzgeber sollte bei der Umsetzung der Straßenverkehrsrichtlinie darauf achten, dass Unternehmen, die Mitarbeiter im Straßenverkehrssektor nach Deutschland entsenden nicht mit zusätzlicher Bürokratie belastet werden. Der Europäische Binnenmarkt ist eine der größten Errungenschaften der EU und der Heimatmarkt der deutschen Wirtschaft. Die Dienstleistungsfreiheit ist und bleibt ein wesentlicher Bestandteil dieses europäischen Binnenmarktes. Dasselbe gilt für die Arbeitnehmerfreizügigkeit. Gemeinsam mit den übrigen Grundfreiheiten sind sie eine unverzichtbare Bedingung für wirtschaftlichen Erfolg.

Durch die Straßenverkehrsrichtlinie wird der grenzüberschreitende Mitarbeitereinsatz im Straßenverkehrssektor innerhalb der Europäischen Union noch komplexer und bürokratischer. Es gibt Stimmen, die die Straßenverkehrsrichtlinie selbst teilweise im Widerspruch zu den europäischen Grundfreiheiten sehen. Der Einsatz von Mitarbeitern im Straßenverkehrssektor im Ausland wird dadurch teurer und rechtsunsicherer. Der Gesetzgeber ist gut beraten, wenn er Entsendungen von Kraftfahrern nach Deutschland nicht weiter erschwert. Es ist eine grundsätzliche Bedrohung von freiem Dienstleistungs- und Warenverkehr, wenn Mitgliedstaaten ihre Arbeitsmärkte abschotten. Deutlich zeigt sich dies in vielen Mitgliedstaaten seit Jahren durch die Handhabung von A1-Bescheinigungen. Statt sich auf ihr Kerngeschäft zu konzentrieren, müssen Unternehmen inzwischen unter steigendem Personaleinsatz einen immer größer werdenden finanziellen Aufwand betreiben, um die bürokratischen Anforderungen der Mitgliedsstaaten zu erfüllen.

Der Gesetzentwurf der Bundesregierung mit Änderungen im deutschen AEntG geht auf das „Mobilitätspaket I“ des europäischen Parlaments von 2020 zurück, das unter anderem die Entsendung von Kraftfahrern und Kraftfahrerinnen neu regelt. Die in diesem Zusammenhang 2020 neu erlassene Richtlinie 2020/1057 zur Festlegung besonderer Regeln für die Entsendung von Kraftfahrern und Kraftfahrerinnen im Straßenverkehrssektor sieht vor, dass die Entsenderegelungen auch im Bereich des internationalen Transports einschließlich der Kabotage ab dem ersten Tag Anwendung finden. Ausgenommen von der Anwendung der Entsenderichtlinie werden u.a. der Transitverkehr und der bilaterale Gütertransport. Die Ausnahmen von der Anwendung der Entsenderegelungen sind zu begrüßen. Allerdings werden die in diesem Zusammenhang eingeführten zahlreichen Nachweis- und Dokumentationspflichten zu einem erhöhten bürokratischen Aufwand für die Unternehmen im Straßenverkehrssektor führen. Zudem wird die Verschärfung der Kabotageregelungen keinen Beitrag zur Linderung des Problems des Fahrermangels in Deutschland leisten. Die zusätzlichen Melde- und Dokumentationspflichten in den §§ 18



und 19 AEntG-E sind ein erheblicher bürokratischer Mehraufwand für die davon betroffenen Unternehmen im Straßenverkehrssektor.

Im Einzelnen

Mit den Neuerungen sollen die unionsrechtlichen Vorgaben der Straßenverkehrsrichtlinie aus dem Bereich des Entsenderechts in nationales Recht umgesetzt werden. Die zusätzlichen Melde- und Dokumentationspflichten in § 18 AEntG-E und § 19 AEntG-E sind ein erheblicher bürokratischer Mehraufwand für die davon betroffenen Unternehmen in der Logistikbranche, auch wenn dies von der Straßenverkehrsrichtlinie gedeckt ist. Mit den Änderungen bzgl. der „Meldepflicht“ in § 18 AEntG-E soll Art. 1 Abs. 11 a) der Richtlinie 2020/1057 umgesetzt werden. Mit den Änderungen in § 19 AEntG-E bzgl. „Erstellen und Bereithalten von Dokumenten“ soll Art. 1 Abs. 11 b) und c) der Richtlinie 2020/1057 umgesetzt werden.

Zu Art. 1 / Änderungen im Arbeitnehmer-Entsendegesetz

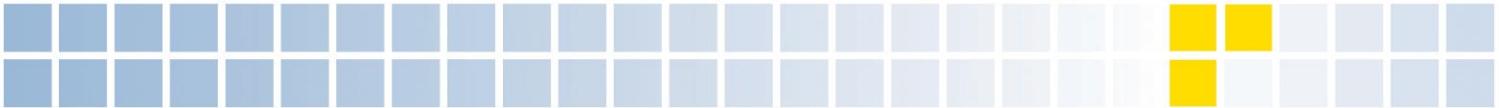
§ 18 AEntG-E sieht Meldepflichten für Arbeitgeber mit Sitz in einem anderen Mitgliedstaat vor, die Kraftfahrer oder Kraftfahrerinnen im Inland beschäftigen, unter Verwendung der elektronischen Schnittstelle des Binnenmarkt-Informationssystems. Zudem wird in § 19 AEntG-E die Verpflichtung für den Arbeitgeber in einem anderen Mitgliedstaat geregelt, welche Unterlagen er dem Kraftfahrer oder der Kraftfahrerin für die Durchführung der Beförderung zur Verfügung stellen muss.

Der Anwendungsbereich der Entsenderegelungen für Beförderungsdienstleistungen im Straßenverkehrssektor wird in den §§ 36 bis 40 AEntG-E geregelt und damit die unionsrechtlichen Vorgaben der Straßenverkehrsrichtlinie umgesetzt. Die Ausnahmen von der Anwendung der Entsenderegelungen in den §§ 37 bis 40 AEntG-E, bei der bilateralen Beförderung von Gütern und Personen, beim kombinierten Verkehr und Transit sind zu begrüßen. Allerdings werden die in diesem Zusammenhang eingeführten zahlreichen Nachweispflichten zu einem erhöhten bürokratischen Aufwand für die Unternehmen im Straßenverkehrssektor führen. Der Begriff der trilateralen Beförderung u.a. in § 36 Abs. 1 Ziffer 2 AEntG-E ist zudem von der Straßenverkehrsrichtlinie nicht vorgesehen. Es ist daher nicht nachvollziehbar, warum hier ein neuer Begriff geschaffen wird, da dies in der Praxis mit hoher Wahrscheinlichkeit zur Rechtsunsicherheit beitragen kann.

Zu Art. 2 / Änderungen des Mindestlohngesetzes

Die Neuerungen im AEntG führen zu Folgeänderungen im Mindestlohngesetz. Dadurch werden in § 16 Abs. 2 MiLoG-E für Arbeitgeber mit Sitz in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union oder des Europäischen Wirtschaftsraums zusätzliche Meldepflichten geschaffen.

Des Weiteren werden in § 17 Abs. 2a und 2b MiLoG-E neue Dokumentationspflichten geschaffen. Arbeitgeber mit Sitz in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union oder des Europäischen Wirtschaftsraums müssen zukünftig sicherzustellen, dass der Kraftfahrer oder die Kraftfahrerin, der oder die von ihm für die Durchführung von Güter- oder Personenbeförderungen im Inland nach § 36 Abs. 1 AEntG-E beschäftigt wird, Unterlagen als Schriftstück oder in einem elektronischen Format zur Verfügung stehen.



Zu Art. 3 bis Art. 13

Die Änderungen u.a. im Arbeitnehmerüberlassungsgesetz, Schwarzarbeitsbekämpfungsgesetz, der Mindestlohnmeldeverordnung und der Mindestlohndokumentationspflichtenverordnung sind Folgeänderungen, welche sich u.a. durch die Neuerungen im AEntG-E ergeben.

Ansprechpartner:

BDA | DIE ARBEITGEBER

Bundesvereinigung der Deutschen Arbeitgeberverbände

Arbeitsrecht und Tarifpolitik

T +49 30 2033-1200

arbeitsrecht@arbeitgeber.de

Die BDA organisiert als Spaltenverband die sozial- und wirtschaftspolitischen Interessen der gesamten deutschen Wirtschaft. Wir bündeln die Interessen von einer Million Betrieben mit rund 30,5 Millionen Beschäftigten. Diese Betriebe sind der BDA durch freiwillige Mitgliedschaft in Arbeitgeberverbänden verbunden.