



Information für den Ausschuss

Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung e.V.

Unaufgeforderte Stellungnahme 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



Stellungnahme

Entwurf eines Gesetzes zur Regelung der Entsendung von Kraftfahrern und Kraftfahrerinnen im Straßenverkehrssektor und zur grenzüberschreitenden Durchsetzung des Entsenderechts (BT-Drucksache 20/6496)

Zentrale Positionen des BGL:

- BGL **begrüßt den Gesetzentwurf ausdrücklich**, er schafft dringend notwendige Rechtssicherheit und Transparenz
- **Effektive Kontrollen** des Entsenderechts notwendig / Anregung zu EU-weit einheitlich geregelter **automatischer Übermittlung von Grenzübertritten** durch den Digitalen Tachographen
- Ergänzend ist dringend ein **umfassendes Informationsangebot** zu den jeweiligen **Arbeits- und Beschäftigungsbedingungen** des Aufnahmemitgliedsstaates notwendig
- **Klarstellung** notwendig bzgl. der Geltung einer **Gewichtsgrenze** für Fahrzeuge bei der Anwendung der Sonderregelungen für den Straßenverkehr
- Terminologische **Klarstellungen** notwendig bzgl. der Begriffe „**trilateral**“ und „**cross-trade**“ sowie und die Bezeichnung des **Zustellungsbevollmächtigten**
- Klarstellung des Zusammenhangs zwischen § 37 Abs. 3 AEntG-E und Art. 1 Abs. 3 der RL (EU) 2020/1057

Frankfurt am Main, den 5. Mai 2023



Der BGL begrüßt, dass die seit dem 2. Februar 2022 anzuwendende EU-Richtlinie 2020/1057 (Straßenverkehrsrichtlinie) nunmehr in das deutsche Recht umgesetzt werden soll. Für die Beschäftigten im Straßenverkehrssektor wird durch eine einheitliche Anwendung und Umsetzung der Vorschriften über die Entsendung von Arbeitnehmern ein Mehr an Rechtssicherheit und Transparenz geschaffen. Der vorliegende Referentenentwurf ist aus Sicht des BGL eine sehr getreue Umsetzung der Straßenverkehrsrichtlinie.

Der BGL hat folgende ergänzende Hinweise und Anregungen zu dem Gesetzentwurf:

Effektive Kontrollen des Entsenderechts notwendig / Anregung zu automatischer Übermittlung von Grenzübertritten durch den Digitalen Tachographen

Eine effektive Umsetzung der Straßenverkehrsrichtlinie hat ist ein zentraler Hebel für die Wiederherstellung fairer Wettbewerbsbedingungen sowie die Bekämpfung von Sozialdumping im europäischen Straßengüterverkehr. Da jedes Gesetz nur so gut ist, wie dessen Durchsetzung in der Praxis, sind zwingend effektive Kontrollen notwendig. Dies ist anders als im stationären Sektor im mobilen Straßengüterverkehrssektor eine besondere Herausforderung. Ein enges Zusammenarbeiten der unterschiedlichen Kontrollbehörden, eine solide Personalausstattung für eine hinreichende Kontrolldichte sowie die verstärkte Nutzung digitaler Kontrollmöglichkeiten müssen daher mit Verabschiedung des Gesetzes einhergehen.

Nach Art. 1 Abs. 11 b) iii) der RL (EU) 2020/1057 dürfen die Mitgliedsstaaten regeln, dass Unternehmen verpflichtet sind, dafür zu sorgen, dass Kraftfahrer die Aufzeichnungen des Fahrtenschreibers, insbesondere die Ländersymbole der Mitgliedstaaten, in denen sich der Kraftfahrer bei grenzüberschreitenden Beförderungen und Kabotagebeförderungen aufgehalten hat, in Papierform oder elektronisch mitführen. Diese Vorgabe der EU-Richtlinie ist in § 19 Abs. 2a Nr. 3 AEntG-E adäquat umgesetzt worden. Der BGL regt an, dass die Übermittlung von Grenzübertritten künftig automatisch erfolgt, um eine effektivere Kontrollmöglichkeit zu schaffen. Dies könnte z.B. durch Übermittlung der Daten des Digitalen Tachographen an das IMI oder eine nationale Kontrollbehörde erfolgen, alternativ könnten national auch die Mautdaten hierfür genutzt werden. Im Falle einer Überarbeitung der RICHTLINIE (EU) 2020/1057 sollte dieser Aspekt in jedem Fall im Interesse einer effektiven Anwendung des Entsenderechts EU-weit geregelt werden.

Informationsangebot zu Arbeits- und Beschäftigungsbedingungen

Folge der Anwendung des Entsenderechts ist nach Art. 3 der RL 96/71/EG, dass entsendende Unternehmen ihren in das Hoheitsgebiet des Aufnahmemitgliedsstaates entsandten Arbeitnehmern die Arbeits- und Beschäftigungsbedingungen dieses Staates zu garantieren haben. Der BGL weist in diesem Zusammenhang darauf hin, dass diese Pflicht nur erfüllt werden kann, wenn ein ausreichendes Informationsangebot bzgl. dieser Arbeits-



und Beschäftigungsbedingungen vorhanden ist. Nach den dem BGL vorliegenden Informationen zum Zeitpunkt dieser Stellungnahme ist diese derzeit noch nicht einheitlich der Fall.

Klarstellung einer Gewichtsgrenze der Fahrzeuge

Der BGL regt an, dass in der deutschen Umsetzung des AEntG klargestellt wird, ob für die Anwendung der Sonderregelungen für den Straßenverkehr (§ 36 ff. AEntG-E) eine Unterscheidung nach der zulässigen Gesamtmasse des Fahrzeugs erfolgt oder nicht.

Dem BGL wurde berichtet, dass Frankreich für kleine Fahrzeuge unter 3,5 t zGM weiterhin die nationalen Entsendebestimmungen anwendet (Vorabanmeldung über SIPS). Für diese Fahrzeuge würde dann z.B. die Befreiung bilateraler Transporte (§ 37 AEntG-E) nicht gelten. Dies würde zu dem eigenartigen und kaum nachvollziehbaren Ergebnis führen, dass grenzüberschreitende Güterbeförderungen mit kleinen Fahrzeugen in Bezug auf Entsenderecht strenger reglementiert würden als solche grenzüberschreitenden Güterbeförderungen, die mit Fahrzeugen über 3,5 t zGM durchgeführt werden.

Ob das sog. Lex Specialis, d.h. die RICHTLINIE (EU) 2020/1057, nur für Fahrzeuge ab 3,5 t zGM anwendbar ist oder für alle Fahrzeuge, ist in der Richtlinie leider nicht eindeutig geregelt. Ein Kriterium könnte sein, dass die Richtlinie immer wieder Bezug auf die Vorschriften zum digitalen Tachographen nimmt, und mit einem digitalen Tachographen müssen aktuell nur Fahrzeuge ab 3,5 t zGM ausgerüstet sein.

Umso wichtiger wäre es aus Sicht des BGL, dass der deutsche Gesetzgeber eine eindeutige Regelung schafft.

Terminologische Klarstellungen

Klarstellung „trilateral“ und „cross-trade“

In § 36 ff. AEntG-E wird die Anwendbarkeit des Entsenderechts für sog. „trilaterale Beförderungen“ festgelegt, d.h. für grenzüberschreitende Beförderungen ohne Bezug zum Niederlassungsmitgliedstaat. Der BGL weist darauf hin, dass der Terminus „trilateral“ in der Straßenverkehrsrichtlinie nicht verwendet wird und sich im Straßentransportgewerbe der Ausdruck „cross-trade“-Transporte verbreitet hat.

Mag der Terminus „trilateral“ sinnvoll sein, so sollte der gängige englische Begriff zumindest in Klammern hinzugefügt werden. Bei dem ohnehin schon komplizierten Thema sollte nicht durch abweichende Wortwahl weitere Erschwernisse geschaffen werden.



Bezeichnung des Zustellungsbevollmächtigten

Bei der Regelung zur Meldepflicht in § 18 AentG-E wird in Abs. 2 Nr. 2 vom Namen eines Zustellungsbevollmächtigten gesprochen, dessen persönliche Daten zuzuleiten sind. Der BGL empfiehlt, so wie in Art. 1 Abs. 11 a) ii) der Straßenverkehrsrichtlinie zusätzlich auch die Person des Verkehrsleiters zu erwähnen. So wird klar, dass ein vorhandener Verkehrsleiter zugleich die zustellungsbevollmächtigte Person ist.

Zusammenhang zwischen § 37 Abs. 3 AEntG-E und Art. 1 Abs. 3 der RL (EU) 2020/1057

Nach Art. 1 Abs. 3 Unterabsätze 3 und 4 der Straßenverkehrsrichtlinie gibt es bei bilateralen Transporten die Möglichkeit, bestimmte zusätzliche Be- und Entladungen vorzunehmen, ohne dass das Entsenderecht zur Anwendung kommt. Die Umsetzung in § 37 Abs. 3 AentG-E ist aus Sicht des BGL gut gelungen und klarer verständlich als die Vorschrift der EU-Richtlinie. Der BGL empfiehlt, aufgrund des abweichenden Wortlautes einen Verweis auf die Art. 1 Abs. 3 UAe 3 und 4 in § 37 Abs. 3 AentG einzufügen. So wird klar, dass § 37 Abs. 3 AentG der Umsetzung dieses Absatzes der EU-Richtlinie dient.