



Wortprotokoll der 45. Sitzung

Ausschuss für Arbeit und Soziales

Berlin, den 8. Mai 2023, 16:00 Uhr
10117 Berlin, Adele-Schreiber-Krieger-Str. 1
MELH
MELH 3.101

Vorsitz: Bernd Rützel, MdB

Tagesordnung - Öffentliche Anhörung

Einziger Punkt der Tagesordnung

Seite 3

Gesetzentwurf der Bundesregierung

Federführend:
Ausschuss für Arbeit und Soziales

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

Mitberatend:
Rechtsausschuss
Wirtschaftsausschuss
Verkehrsrausschuss
Ausschuss für die Angelegenheiten der Europäischen
Union

BT-Drucksache 20/6496

Gutachtlich:
Parlamentarischer Beirat für nachhaltige Entwicklung



Mitglieder des Ausschusses

	Ordentliche Mitglieder	Stellvertretende Mitglieder
SPD	Gava, Manuel Papendieck, Mathias Rützel, Bernd	
CDU/CSU	Oellers, Wilfried Reichel, Dr. Markus Stracke, Stephan	
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN	Müller-Gemmeke, Beate Strengmann-Kuhn, Dr. Wolfgang	
FDP	Cronenberg, Carl-Julius	
AfD	Kleinwächter, Norbert	
DIE LINKE.	Birkwald, Matthias W.	Meiser, Pascal

Abgeordnete aus mitberatenden Ausschüssen

Ausschuss	Name	Fraktion
Verkehrsausschuss PA15	Rehbaum, Henning	CDU/CSU

Sachverständige

Verbände und Institutionen:

Stefan Thyroke (Deutscher Gewerkschaftsbund)
Raoul Wintjes (Bundesverband Spedition und Logistik e.V.)
Cindy Quast (Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmen e.V.)
Roland Wolf (Bundesvereinigung der Deutschen Arbeitgeberverbände e.V.)
Benjamin Sokolovic (Gesamtverband Verkehrsgewerbe Niedersachsen e.V.)
ZOAR Jürgen Fein (Finanzkontrolle Schwarzarbeit)
Michael Wahl (Faire Mobilität)

Einzelsachverständige:

Elena Frandes, Rumänien
Professor Dr. Frank Bayreuther, Passau
Edwin Atema, Niederlande



Einiger Punkt der Tagesordnung

Gesetzentwurf der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes zur Regelung der Entsendung von Kraftfahrern und Kraftfahrerinnen im Straßenverkehrssektor und zur grenzüberschreitenden Durchsetzung des Entsenderechts

BT-Drucksache 20/6496

Der **Vorsitzende Bernd Rützel**: Meine sehr verehrten Damen und Herren, liebe Kolleginnen, liebe Kollegen! Ich begrüße Sie alle ganz herzlich zur öffentlichen Anhörung heute im Ausschuss für Arbeit und Soziales. Ich heiße ganz herzlich unsere Parlamentarische Staatssekretärin, Frau Giese, willkommen. Gegenstand der Anhörung heute ist ein „Entwurf eines Gesetzes zur Regelung der Entsendung von Kraftfahrerinnen und Kraftfahrern im Straßenverkehrssektor und zur grenzüberschreitenden Durchsetzung des Entsenderechts“ auf Bundestagsdrucksache 20/6496.

Die von den Verbänden, Institutionen und Einzelsachverständigen abgegebenen Stellungnahmen liegen Ihnen auf Ausschussdrucksache 20(11)337 vor. Von Ihnen, den hier anwesenden und zugeschalteten Vertreterinnen und Vertreter der Verbände, Institutionen und Einzelsachverständigen möchten wir hören, wie Sie die Vorlage fachlich beurteilen. Der Ablauf unserer Anhörung ist wie folgt: 90 Minuten stehen zur Verfügung. Wir haben 12 Frageblöcke à sechs Minuten, die sich in einer gewissen Reihenfolge auf die Fraktionen verteilen. Zum Schluss gibt es noch eine freie Runde von zehn Minuten. Deswegen bitte ich Sie auch insgesamt möglichst präzise Fragen zu stellen, die dann auch hoffentlich eine konkrete Antwort zulassen, und wegen der Kürze der Zeit verzichten wir auf Eingangsstatements der Sachverständigen. Die sehen Sie auch in den Stellungnahmen, die schriftlich vorgelegt wurden.

Ich begrüße nun ganz herzlich die Sachverständigen und rufe einzeln auf: Vom Deutschen Gewerkschaftsbund, Stefan Thyroke. Vom Bundesverband Spedition Logistik e.V., Herrn Raoul Wintjes. Vom Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmen, Frau Cindy Quast. Von der Bundesvereinigung der Deutschen Arbeitgeberverbände e.V., Herrn Roland Wolf. Er ist per Videokonferenz zugeschaltet.

Vom Gesamtverband der Verkehrsgewerbe Niedersachsen e.V., ebenfalls per Video zugeschaltet, Herrn Benjamin Sokolovic. Von der Finanzkontrolle Schwarzarbeit ist Herr Jürgen Fein uns ebenfalls per Video zugeschaltet. Von Faire Mobilität ist hier im Saal Herr Michael Wahl. Als Einzelsachverständige heiße ich ganz herzlich willkommen Herrn Edwin Atema und Herrn Professor Dr. Frank Bayreuther sowie Frau Elena Frandes. Sie ist uns aus Rumänien per Video zugeschaltet. Im Saal werden Frau Frandes Wortmeldungen im Original auf Rumänisch zu hören sein. Für die hier Anwesenden stehen Kopfhörer zur Verfügung. Wenn wir die Antwort hören möchten, müssen wir die Kopfhörer aufsetzen, Kanal 2 in Deutsch, dann können wir Frau Frandes hören. Frau Frandes, melden Sie sich doch mal. Funktioniert das?

Elena Frandes: Guten Tag. Vielen Dank für die Einladung. Können Sie mich hören? Ist es OK?

Der **Vorsitzende Bernd Rützel**: Alles klappt. Wunderbar. Das ist heute eine Premiere, wo wir das testen und üben. Die Öffentlichkeit und weitere Kolleginnen und Kollegen aus unserem Ausschuss beteiligten wir über die Live-TV-Übertragung. Die Anhörung wird aufgezeichnet und bleibt auf der Internetseite der Mediathek zur Verfügung. In der Live-Übertragung wird ebenfalls die Übersetzung der Beiträge von Frau Frandes zu hören sein. Also auch das ist gewährleistet. Und jetzt beginnen wir mit der Befragung der Sachverständigen. Dazu ist es immer wieder wichtig zu betonen, dass ich immer wieder auch die Namen nenne, damit unsere Protokollführung das Gesagte genau zuordnen kann.

Es beginnt im ersten Block die SPD-Fraktion, Kollege Gava.

Manuel Gava (SPD): Uns als SPD-Bundestagsfraktion war es wichtig, mit Menschen aus den betroffenen Ländern zu sprechen. Dafür freuen wir uns sehr, dass Frau Frandes dabei ist. Und die erste Frage geht auch an Sie: Können Sie uns einmal Ihren Eindruck schildern, wie die Arbeits- und Lebensbedingungen der rumänischen Kraftfahrer aussehen, die Transporte nach Westeuropa unternehmen? Unsere zweite Frage in der ersten Runde an Herrn Professor Bayreuther: Vielleicht können Sie einmal erläutern, wie Sie die Straßenverkehrsrichtlinie, den Kompromiss, rechtspolitisch bewerten? Und die dritte Frage an den DGB, Herrn Thyroke: Könnten Sie erläutern aus welchen Ländern denn besonders Entsandte nach Deutschland kommen und wie die Lohnniveaus dort aussehen?



Elena Frandes: Die Arbeits- und Lebensbedingungen rumänischer Kraftfahrer unterwegs in der Europäischen Gemeinschaft sind unmenschlich! Die Fahrer essen unterwegs, schlafen in ihrer Fahrerkabine, werden womöglich im Ausland auch noch krank... Gesetze gibt es, sie werden aber nicht eingehalten. Solange man noch unterwegs Fahrer sieht, die neben ihrem LKW ihr Süppchen kochen, solange man noch zahlreiche Straßenunfälle mit Beteiligung rumänischer Kraftfahrer sieht, müssen Sie wissen, dass da etwas nicht in Ordnung ist. Ein wichtiges Warnzeichen! Es ist nicht OK! Wir begrüßen Ihre Gesetzesinitiative und hoffen, dass dieses neue Gesetz zur Umsetzung der EU-Richtlinie 1057/2020 eine Verbesserung mit sich bringen wird. Vielen Dank! Für weitere Fragen stehe ich gern zur Verfügung.

Professor Dr. Frank Bayreuther: Wenn man das rechtspolitisch bewertet, würde aus meiner Sicht eigentlich im Vordergrund stehen, dass die Richtlinie zunächst für uns bindend ist. Für das Gesetz, über das wir heute sprechen, muss man sich an dieser Richtlinie orientieren und das kann man, glaube ich, pauschal sagen, das trifft das Gesetz relativ im Verhältnis eins zu eins, sodass eine Überlegung, wie man die Richtlinie hätte anders fassen können, eher eine Zukunftsfrage ist. Der zweite Punkt: Was die rechtspolitische Bewertung betrifft, da mag eine gewisse Enttäuschung mit verbunden sein, weil man sich vielleicht auch hätte vorstellen können, dass mehr Sachverhalte erfasst sind. Transitfahrten, vielleicht sogar bilaterale Fahrten. Insoweit muss man aber auch sehen, dass die Richtlinie ihrerseits nicht nur ein Kompromiss ist, politischer Natur, sondern eigentlich ganz gut die Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs trifft und ich denke eben, dass der europäische Gesetzgeber auch ein Interesse daran hat, möglichst eine primärrechtskonforme Richtlinie zu erlassen, weil das Ziel muss am Ende vor allem sein, jetzt endlich Rechtssicherheit zu schaffen, nachdem wir seit Inkrafttreten des MiLoG in einem vollkommen ungesicherten Zustand sind. Das einzige, wo man aktuell darüber sprechen könnte, sind diese vielen Ausnahmen von den Ausnahmen – trilaterale, bilaterale Fragen, die vielleicht nicht unbedingt durch die Rechtsprechung des EuGH vorgegeben sind. Jedenfalls nicht so minutiös. Und dann ist eine rechtspolitische Frage vielleicht eher so eine Frage einer persönlichen Enttäuschung. Aber was das heutige Gesetzesvorhaben betrifft, glaube ich, dass wir uns relativ exakt in den Vorgaben der Richtlinie bewegen.

Stefan Thyroke (Deutscher Gewerkschaftsbund): Die Frage lautet, aus welchen Ländern Beschäftigte im Straßengütertransport entsendet werden. Es ist festzustellen, dass fast jeder zweite Mautkilometer von ortsfremden Lkws in Deutschland gefahren wird. An allererster Stelle finden Entsendungen aus dem Nachbarland Polen statt. Aber

auch darüber hinaus aus weiteren, vor allem ost-europäische Staaten. Letztendlich – ich denke, das ist allen klar – kann Entsendung aus jedem EU-Mitgliedsland stattfinden. Lohntechnisch beziehungsweise unter dem Aspekt tatsächlich einen Wettbewerbsvorteil zu haben, macht es natürlich aus Sicht der Unternehmen nur Sinn, das aus ost-europäischen Ländern zu tun und einhergehend mit diesem Geschäftsvorteil geht dann eben auch die Situation der Beschäftigten einher, die eben von der Kollegin Frandes schon geschildert wurden ist. Das, was sie für die rumänischen Kolleginnen und Kollegen berichtet, lässt sich letztendlich für sämtliche entsendeten Beschäftigte im Straßengütertransport berichten. Das heißt, sie leben häufig, fast ausschließlich nur in ihrem Lkw, kommen viel seltener nach Hause, als es das neue EU-Mobilitäts paket tatsächlich auch vorsieht. Und nach unserer Auffassung, auch wenn wir den Kompromiss im Rahmen des Mobilitätspakets mitgetragen haben, aus unserer Sicht wird ihnen in wesentlichen Teilen, nämlich vor allem bei der Frage des binationalen Transports, aber auch beim Transit der Mindestlohn vorenthalten. So sehen die Bedingungen für die Beschäftigten aus.

Der Vorsitzende Bernd Rützel: Es beginnt die CDU/CSU-Fraktion. Kollege Oellers, bitte schön.

Wilfried Oellers (CDU/CSU): Meine erste Frage richtet sich an Herrn Sokolovic von dem Gesamtverband Verkehr in Niedersachsen. Herr Sokolovic, der Entwurf, der lange hat auf sich warten lassen und noch eine Lücke der Entsenderichtlinie schließen sollte, wird jetzt in nationales Recht umgesetzt, die Richtlinie. Wie bewerten Sie den Gesetzentwurf? Und wo sehen Sie noch Nachbesse rungsbedarf?

Benjamin Sokolovic (Gesamtverband Verkehrsge werbe Niedersachsen e.V.): Ich würde mal die positiven Aspekte aufgreifen, wenn Sie erlauben: Es ist erfreulich, dass das Gesetz erst mal so eine breite Zustimmung erfährt und auch wir als GVN halten den Gesetzentwurf im Wesentlichen für sachgerecht und auch ausgewogen. Es wird hoffentlich mehr fairen Wettbewerb geben, indem wir endlich gesetzlich klarstellen, wann im Straßenverkehrssektor der Mindestlohn gezahlt werden muss. Insbesondere schreibt das Gesetz vor, dass bei Kabotage, also bei Inlandsfahrten, der Mindestlohn des Gastlandes zu zahlen ist. Damit wird ja unter anderem eine Frage geklärt, die gerade in den letzten Jahren in der deutschen, aber auch europäischen Gerichtsbarkeit sehr kontrovers diskutiert wurde. So haben unterschiedliche Gerichte entschieden, dass das deutsche Mindestlohngesetz bei Inlandsfahrten eben nicht zur Anwendung kommt. Und damit ist jetzt Schluss. Mit diesem Gesetz werden diese Rechtsunklarheiten endlich behoben. Es werden verbindliche Regelungen im europäischen Entsenderecht getroffen und ich



finde, diese breite positive Zustimmung ist ein wirklich positives Signal für die Branche. Ob wir mit dem Gesetz die völlig inakzeptablen Fälle wie in Gräfenhausen zum Beispiel in Zukunft verhindern werden können? Ich persönlich glaube nicht daran, denn schwarze Schafe wird es immer geben. Die halten sich ohnehin nicht an Gesetze. Und übrigens auch nicht an schärfere Gesetze. Deshalb, denke ich, ist es umso wichtiger, dass der Staat seinen Kontroll- und Überwachungspflichten nachkommt, insbesondere nach dem Inkrafttreten. Denn ich kann mir schon vorstellen, dass die Rechtsunklarheiten der vergangenen Jahre ursächlich waren für einige Verwerfungen. Deshalb ist es jetzt wichtig, mehr Präsenz auf den Straßen zu zeigen, durch mehr Kontrollen und auch Überwachung. Wir als Staat müssen kontrollieren und gegebenenfalls auch sanktionieren. Deshalb müssen wir auch die Kontrollbehörden mit allen Mitteln, auch personell und technisch, unterstützen. Zum Beispiel: Ich finde den Vorschlag des BGL, den kann man hier durchaus einfach mal näher beleuchten, durch die Automatisierung beim Grenzübergang. Im Ergebnis stärken wir als das Land mit dem zweithöchsten Mindestlohn in Europa, wenn Sie so wollen, ich benutze mal ein Wort aus dem Gesetz: trilateral. Wir stärken nicht nur die Rechte der entsendeten ausländischen Fahrer, sondern wir stärken insbesondere die Rechte der deutschen Transportunternehmer durch mehr fairen Wettbewerb, wie ich finde. Und drittens: Wir sichern die Arbeitsplätze unserer Kraftfahrer. Ich finde, ein toller Erfolg.

Wilfried Oellers (CDU/CSU): Meine nächste Frage richtet sich an die BDA, an Herrn Wolf. Herr Wolf, meine Frage richtet sich an Sie bezüglich der Einschätzung des Gesetzentwurfs. Wir haben gerade auch schon einiges gehört zum Thema Rechtssicherheit, aber auch der Aspekt der Arbeitsbedingungen, das Einhalten der Arbeitsbedingungen, insbesondere auch als Wettbewerbsfaktor für unser Land, für unsere Transportbranche. Wie bewerten Sie das Gesetz in dem Zusammenhang?

Roland Wolf (Bundesvereinigung der Deutschen Arbeitgeberverbände e.V.): Das Gesetz ist in weiten Teilen, das haben meine Vorredner, insbesondere Herr Professor Bayreuther und Herr Sokolovic, schon ausgeführt, eine Umsetzung der Entsederichtlinie beziehungswise der Kraftfahrrichtlinie. Insofern kann das Gesetz sicherlich einen Beitrag zu mehr Rechtssicherheit, zu mehr Rechtsklarheit und damit auch zu einer angemessenen Umsetzung von Arbeitsbedingungen in Deutschland leisten. Es enthält an der einen oder anderen Stellen Regelungen, bei denen man offene Fragen haben kann. Also die Richtlinie, soweit ich sie verstehe, sieht zum Beispiel keine trilateralen Beförderungen vor. Nichtsdestotrotz, ist das dort geregelt vom Unionsrecht nach meiner Einschätzung – und da habe ich einen kleinen Widerspruch zu

dem zweiten oder dritten Sachverständigen, der hier gesprochen hat – nicht nur vom Unionsrecht so vorgesehen, sondern es ist auch geboten vor dem Hintergrund der Dienstleistungsfreiheit. Das Gesetz perpetuiert allerdings auch in sich systematisch – das räume ich ein – Entwicklungen, die ich für mit der Richtlinie in vollem Umfang nicht vereinbar halte. Nehmen Sie nur zum Beispiel den § 34, die Erst- und Montagearbeiten. Da haben wir eine Begrenzung auf acht Tage. Die wäre von der Richtlinie, so wie ich sie interpretiere, nicht geboten. Hier wird aber eine solche Begrenzung eingeführt oder perpetuiert. Das halten wir für fragwürdig

Der Vorsitzende Bernd Rützel: Es geht weiter mit der Fragerunde von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN: Frau Müller-Gemmeke.

Beate Müller-Gemmeke (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Meine Frage geht an Edwin Atema. Die Vorfälle in Gräfenhausen haben viele schockiert hier in Deutschland, auch hier im Ausschuss für Arbeit und Soziales. Es hat uns dann alle fassungslos gemacht, dass ein Arbeitgeber aus einem EU-Land seinen Beschäftigten Schlägertrupps in ein anderes EU-Land hinterher schickt. Sie waren vor Ort und haben diese gefundene Lösung mit verhandelt. Meine Frage ist: Können Sie uns kurz schildern, was war da eigentlich los? War das was Besonderes? Und ich würde es gleich noch verallgemeinern und die Frage dazu stellen: Was sind denn Ihre praktischen Erfahrungen? Also was sind die häufigsten und die gravierendsten Fehler und Probleme, wenn es um die Arbeitsbedingungen von Kraftfahrerinnen und Kraftfahrern geht? Und da das jetzt viele Fragen waren, haben Sie die ganzen sechs Minuten und können sie im Gesamten nutzen.

Edwin Atema: Gräfenhausen. Ich leite ein Team von mehrsprachigen Leuten, die in ganz Europa Lieferkette-Recherchen machen. Für uns war Gräfenhausen eigentlich gar nichts Neues. Das exotische an Gräfenhausen war, dass diese Firma alles ganz offen gemacht hat: Schlägertruppen nach Deutschland und auf 65 Fahrer, die auf Streik sind. Aber wir sehen das auf Mikroniveau an jedem Tag, dass Fahrer einfach aus Autos gezogen werden, im Regen auf einem Rastplatz hinterlassen werden und sie sind ohne Hilfe. Dann ist da nur die Gewerkschaft, um die Menschenrechte zu schützen. Gräfenhausen war exotisch, weil da haben die Fahrer aus Drittstaaten Usbekistan, Georgien gesagt, jetzt geht es nicht weiter. Und nicht nur, es geht nicht weiter und dass die Fahrer, nicht nur das Geld nicht gekriegt haben, aber auch von der Menschenrecht-Perspektive, von der Straßenverkehrssicherung, weil die Fahrer haben Monate im Auto gelebt. Ich denke, dass wir alle hier, wenn man einen Monat arbeitet, nach einem Monat Geld kriegt. Nicht diese Fahrer, die arbeiten 1,



2, 3 Monate und die kriegen grade genug Geld, um nicht zu sterben und zu wenig, um wegzulaufen. Das sind Geschäftsmodelle, die sehr militaristisch organisiert sind, für die komplette Ausnutzung von Lkw-Fahrern. Das hat nichts mehr zu tun mit Wettbewerb in Europa oder, dass Gesetze unklar sind, das sind komplett kriminelle Geschäftsmodelle, und das geht dann so weit, dass diese Firma hier ganz offenbar Schlägertruppen nach Gräfenhausen schickt, um einfach „ihre“ Autos zu holen. Die Autos gehörten Daimler, Mercedes. Die waren geleast von deutschen Leasing-Firmen, und dann kommt so ein Verbrecher hier in Deutschland und den Niederlanden, um alle Gesetze zu brechen. Das ist wirklich ein klares Muster in der Industrie. Weil diese Drittstaaten-Fahrer komplett abhängig von der Firma sind, nicht nur, dass die Firma auch die Dokumenten von so einer Firma einholte, die wohnen im Auto. Das ist ein Angriffspunkt der Arbeitgeber, das Auto. Wenn man 3, 4, 5, 6, 7000 Euro von der Firma haben muss, wo kann so ein Fahrer denn hin? Und wenn man das dann ein bisschen holistisch anschaut: Wie soll man so eine Szene bewerten, wenn man es nach der Richtlinie der Vereinten Nationen und der ILO anschaut, das sind das total klare Indikationen Zwangsarbeit. Menschenhandel. Ja, das sind sehr schwere Worte, aber wenn man die internationale Richtlinie anschaut, dann kann man keine andere Konklusion machen. Das sind klare Indikationen und das ist nicht nur sehr, sehr ernst für die Arbeitnehmer, die das Opfer sind, sondern auch für deutsche Spediteure, die die Regelung gerne respektieren. Und es geht, wie hier schon gesagt, um Rechtssicherheit. In dieser Industrie ist ein Ding ganz sicher, dass Verbrecher überall wegkommen. Keine Kontrolle der schwarzen Schafe. Herr Sokolovic sagte: schwarze Schafe wird es immer geben. In dieser Industrie sind schwarze Schafe die Gewinner der Industrie. Das hat nichts mehr zu tun damit, dass Gesetze nicht klar sind. Das sind einfach Verbrecher.

Was auch für mich ein ganz wichtiges Ding an Gräfenhausen war, dass all die Generalunternehmer, DHL, IKEA, Volkswagen, Daimler, sagten, diese Firma, die kennen wir nicht. Euer Parlament hat seit 1. Januar diesen Jahres ein Lieferkettengesetz gemacht. Wie das funktioniert, haben wir in Gräfenhausen geschehen. Die großen Firmen, sie sagen: Wir haben keine Ahnung, wo diese Firma in unserer Lieferkette steckt. Mehrere Dinge sind nötig: Die Gesetze, die schon da sind, und die Möglichkeit, wie hier auch die Entsende-Richtlinien so stark wie möglich zu interpretieren, weil in dieser Industrie wird aus jedem kleinen Loch im Gesetz ein riesiges Geschäftsmodell, was Arbeitnehmern nicht hilft, was Straßenverkehr nicht hilft, und auch faire Arbeitgeber, die Arbeitnehmer respektieren, die verlieren den Wettbewerb gegen die schwarzen Schafe.

Der Vorsitzende Bernd Rützel: Von der AfD beginnt die Runde Herr Kleinwächter.

Norbert Kleinwächter (AfD): Meine erste Frage geht an den Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmen, und ich hätte dort eine Frage, weil Sie in Ihrem Gutachten durchaus Nachteile für deutsche Unternehmen beschreiben bei der Anwendung der trilateralen Transporte. Könnten Sie das vielleicht noch einmal ganz kurz hier ausführen, Ihr Beispiel, und weshalb Sie dort einen Nachteil für deutsche Unternehmen erkennen?

Cindy Quast (Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmen e.V.): Trilateral hat nach unserer Auffassung keine Entsprechung in der Richtlinie: Das ist der Dreh- und Angelpunkt. Die Richtlinie spricht ausschließlich von bilateralen Beförderungen und zielt nicht nur auf die Fernbusreisen, sondern auch das breite Angebot in der Bustouristik, vermutlich inspiriert durch den Güterkraftverkehr wurde trilateral eingeführt. Kurz gefasst, das trilaterale hat keine Entsprechung in der Richtlinie selbst. Die Richtlinie spricht ausschließlich von bilateralen Beförderungen. Wir haben auch die Auslegungsleitlinien von der EU-Kommission, auch da ist nur von bilateraler Beförderung die Rede und auch von den Beförderungsszenarien entsprechend, die diesen Begriff auch nicht führen. Wie genau im Güterbereich trilaterale Fälle zu werten sind, entzieht sich unserer Kompetenz an der Stelle. Aber es gibt im Bus-Bereich, wenn trilaterale Fallkonstellationen – und die haben wir in der Stellungnahme auch gezeichnet – vorliegen würden, dann würde es immer einen Entsendungsfall darstellen. Das ist aber laut BMAS nicht der Fall, es wird als Nicht-Entsendung gewertet. Deswegen ist die bdo-Forderung wörtliche Übernahme der Richtlinie an dieser Stelle. Die Richtlinie definiert bilaterale Beförderung generell als nicht entsendet. Im Bus-Bereich sind diese trilateralen Fallkonstellationen immer als Entsendung zu werten. Dahingehend vermuten wir darin die Schaffung eines Wettbewerbsnachteils, Folgebürokratiekosten, die damit einhergehen können und Rechtsunsicherheit bei den inländischen, aber auch ausländischen Busunternehmen, aber auch bei den Behörden. Wie gesagt, es ist ein neues Wording, ein neues Formulierungselement, das da eingezogen wurde, und wir sehen das halt kritisch an der Stelle. Die bdo-Forderung ist an der Stelle klar zu formulieren: Wörtliche Übernahme der Formulierung der Richtlinie. Das ist klar und verständlich. Aus unserer Sicht schafft eben trilateral eher ein Element, was zu Verwirrungen statt Klarheit führt. Und das trifft die Busunternehmen im Inland, aber auch im Ausland und auch die Behörden. Wir haben viele inhaber- und familiengeführte Busunternehmen, keiner hat eine große Rechtsabteilung, um dann nachprüfen zu lassen,



ist es jetzt trilateral und dann vor allem im Rahmen einer bilateralen Beförderung. Das ist sehr missverständlich, aus unserer Sicht.

Norbert Kleinwächter (AfD): Meine nächste Frage geht bitte an die Bundesvereinigung der Deutschen Arbeitgeber, Herr Wolf. Und zwar ist es so, dass auch im Mindestlohngesetz Änderungen vorgenommen werden sollen, insbesondere § 16, wo nun die elektronische Schnittstelle des Binnenmarkt-Informationssystems verwendet werden soll. Außerdem gibt es die Regelungen, dass nach Beendigung der Beschäftigung der Kraftfahrer zum Beispiel acht Wochen noch Unterlagen vorgehalten werden müssen. Werden ähnliche Regelungen auch in anderen Mitgliedstaaten eingeführt? Oder ist es ein spezifisches deutsches Element? Wie können Arbeitgeber das tatsächlich bürokratisch handeln?

Roland Wolf (Bundesvereinigung der Deutschen Arbeitgeberverbände e.V.): Das stellt tatsächlich eine erhebliche Belastung für die betroffenen Arbeitgeber dar, weil es mit einer bürokratischen Regelung verbunden ist. Ich bin mir aber nicht sicher und kann dazu auch keine Auskünfte treffen, wie das in anderen Mitgliedstaaten geregelt worden ist und geregelt wird.

Norbert Kleinwächter (AfD): Ich würde dann gerne an den Bundesverband Spedition und Logistik eine Frage stellen, Herr Wintjes, und zwar, es ist ja so, dass bereits seit 1. Oktober 2021 die Nutzung der Mautdaten zur Ahndung von Kabotage-Verstößen gestattet ist und seit dem 2. Februar 2022 ist die Registrierung des Grenzübergangs in den Tachografen der Lkw obligatorisch, aber trotzdem lagen im ersten Quartal 2022 gerade mal 17 zielführende Zugriffe auf die Mautdaten vor. Woran liegt es Ihrer Meinung nach, dass diese gegebenen Kontrollmöglichkeiten nicht wesentlich intensiver ausgeschöpft werden, und was müsste sich dazu zukünftig ändern?

Raoul Wintjes (Bundesverband Spedition und Logistik e.V.): Zu den Mautdaten, das ist eine noch recht neue Regelung. Das heißt, es muss sich dort erstmal einschwingen, bis die entsprechenden Kontrollbehörden mit den Mautdaten noch konsequenter arbeiten können. Grundsätzlich ist es möglich, allerdings muss man einschränken: Die Mautdaten, die sagen nur etwas über Bewegung, nicht notwendigerweise etwas über Be- und Entladung aus. Das wird anders mit dem Smart-Tachographen, den wir einführen für Neufahrzeuge ab dem 21. August dieses Jahres. Dann wird es möglich sein, entsprechende Be- und Entladevorgänge zu registrieren, und es wird einfacher sein, zuzugreifen, weil die Kontrollfahrzeuge des BAG oder BALM, wie es jetzt heißt, dann entsprechend remote diese Daten werden auslesen können. Da habe ich zumindest schon mal den ersten Teil,

dass ich Verdachtsmomente habe, das hier ein Betrug stattfindet. Der zweite Teil ist natürlich – und die EMI-Datenbank ist gerade schon angesprochen worden – ich halte sie überhaupt nicht für bürokratisch, bürokratisch sind die Vorgängermodelle wie SIPSI oder auch das niederländische Modell. Wer die Muße hat, kann sich das gerne mal anschauen. Das ist für Unternehmer tatsächlich eine Herausforderung, das zu tun. Das heißt also, um es kurz zu machen, die Kontrollmöglichkeiten und ich werde dazu später noch ausführen, werden sich dramatisch verbessern, und wir als Bundesverband sehen das als sehr notwendig an, weil wir glauben, die Umsetzung, die brauchen wir soweit nicht zu diskutieren. Ich denke, der Rechtssachverständige hat es auch schon gesagt. Hier wird europäisches Recht eins zu eins sehr gut umgesetzt.

Der Vorsitzende Bernd Rützel: Dann die FDP mit den sechs Minuten und da hat Herr Cronenberg das Wort.

Carl-Julius Cronenberg (FDP): In der ersten Fragerunde gehen meine Fragen an Herrn Wintjes, Verband für Spedition und Logistik. Die Straßenverkehrsrichtlinie schafft im Rahmen des Mobilitätspakets Sonderregeln, um Besonderheiten im grenzüberschreitenden Güter- und Personenverkehr besser zu berücksichtigen. Um das besser zu verstehen, können Sie beschreiben, wie die Transportbranche in Deutschland strukturiert ist? Haben wir viele Transportunternehmen, welche Größe haben die, wo kommen die Fahrer her? Insbesondere der Anteil ausländischer Fahrer interessiert uns natürlich.

Raoul Wintjes (Bundesverband Spedition und Logistik e.V.): Vielen Dank, Herr Cronenberg, auch für die Einladung, dass ich heute im Ausschuss sprechen darf. Das ist mir insofern auch sehr wichtig, um das Augenmerk mal auf Daten zu lenken, weil ich habe auch im Vorfeld der Diskussion, auch der Diskussion im Bundestag ist mir aufgefallen, dass man diese Daten, die zur Verfügung stehen, nicht ausreichend nutzt. Das BALM stellt zum Beispiel mit der Marktbeobachtung „Güterverkehr - Fahrerberufe -“ in regelmäßigen Abständen sehr solide Daten zur Situation der Fahrer in Deutschland zur Verfügung. Die sind in der allgemeinen Diskussion etwas unterbelichtet bislang. Die Mautstatistik wurde gerade schon angesprochen, auch dort können wir sehr gut etwas über die Struktur erfahren. Und last but not least hat die EU-Kommission leider in 2017, das ist nicht mehr das Allerneueste, einen Überblick gegeben über die Road Transport Market und da kann man auch ganz gut sehen, wie es tatsächlich strukturiert ist, weil das ist für die Diskussion auch extrem wichtig. Wir sprechen hier immerhin von fast 47.000 Unternehmen in Deutschland. Das sind viele kleine Unternehmen, und von denen ist



es tatsächlich auch so, dass die Inlandsverkehre, die sind im Zusammenhang mit der Kaboutage sehr wichtig, werden zu einem großen Teil von diesen Unternehmen gefahren. Eigentlich gibt es nur einen kleinen Teil, zumindest kommt die EU-Kommission zu dem Schluss 2017 – das mag sich geringfügig geändert haben – nur ein kleinerer Teil wird die Kaboutage tatsächlich auch von ausländischen Unternehmen gefahren. Mit der Verschärfung des Mobilitätspakets dürfte diese Zahl noch abnehmen, weil dort die Kaboutage erschwert worden ist. Das heißt, durch die Einführung einer Karenzzeit es weniger Kaboutage geben wird. Zu den Beschäftigten: Da noch Augenmerk darauf, 2021: 561.000 Beschäftigte, 2019 waren es noch 572.000 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte in Deutschland. Da haben wir das eigentliche Problem, dass es sehr schwer ist, Fahrer zu bekommen und vor allem auch für Deutschland im Vergleich zu den polnischen Kollegen entsprechend aus Drittstaaten überhaupt Fahrer anzuwerben. Die hätten tatsächlich für deutsche Unternehmen wesentlich bessere Arbeitsbedingungen, ist vielleicht ein anderer Schauplatz. Aber auch der sei hier mal aufgemacht, dass wir dringend eine Änderung brauchen, zum Marktzugang zu diesem Arbeitsmarkt, weil solange wir als Speditionen – und wir haben sehr viele Speditionen, die überhaupt keine Fahrzeuge fahren, sondern die Unternehmen subkontrahieren – sind natürlich darauf angewiesen, dass wir Transportunternehmen finden. Wenn die keine Fahrer mehr finden, dann können die Speditionen nicht mehr transportieren. Das war es erstmal zu den Daten.

Carl-Julius Cronenberg (FDP): Zweite Frage auch an Herrn Wintjes. Größte Herausforderung sind bestimmte Kontrollen, die Effektivität und Effizienz von Kontrollen hängen vom Fahrtenschreiber ab. Wie wird das im Moment aufgezeichnet? Welche Technik haben wir bei Fahrtenschreibern zur Zeit, und wie wird das zukünftig bei den intelligenten Fahrtenschreibern aussehen? Wie entwickelt sich das weiter?

Raoul Wintjes (Bundesverband Spedition und Logistik e.V.): Ich versuche es mal ganz schnell zu machen: Momentan haben wir noch sehr unterschiedliche Fahrtenschreibermodelle im Einsatz. Wir haben analoge Fahrtenschreiber. Die gibt es noch tatsächlich, mit Fahrtenschreiberkarten. Es gibt digitale Fahrtenschreiber. Es gibt digitale Fahrtenschreiber der ersten Generation, also Smart Tachographen der ersten Generation. Und was jetzt passiert im Rahmen des Mobilitätspakets und aus meiner Sicht ist es einer der entscheidenden Punkte des Mobilitätspakets, werden wir einheitlich bis 2026 auf allen Fahrzeuggewichtsklassen intelligente Fahrtenschreiber der zweiten Generation haben. Die erlauben dann Grenzübertritte remote auszulesen von allen Fahrzeugen, das heißt also im Sommer 2026 werden wir sogar soweit

sein, dass wir Fahrzeuge ab 2,5 Tonnen auslesen können und damit natürlich auch viel mehr das Entdeckungsrisiko steigern. Je mehr ich das remote machen kann, vorausgesetzt wir statten natürlich das BALM auch aus mit den entsprechenden Kontrollmöglichkeiten, umso schwieriger wird es hier tatsächlich auch im Bereich der Fahrtenschreiber zu betrügen. Die werden dann auch, diese neuen Fahrtenschreiber, die Be- und Entladevorgänge registrieren, sodass ich als Kontrollbeamter des BALM – jetzt hört es sich fast so an, als würde ich fürs BALM hier sitzen –, aber uns ist das natürlich als Verband auch sehr wichtig, das mal klarzustellen, dass wir dieses auch teilen. Wir wollen fairen Wettbewerb auf den Straßen. Dass der Kontrollbeamte die Möglichkeit hat, sehr früh hier auch Verstöße gegen das Entsenderecht zu ermitteln. Was uns interessiert, und die Aufgabe nehme ich fürs Protokoll mal gerne mit, ist wie dann die Schnittstelle zwischen BALM, Fahrtenschreiberinformationen und IMI den hinterlegten Entsendeinformationen stattfindet. Da sehen wir das als sehr wichtig an, dass das miteinander verlinkt ist, damit man auch wirklich den gesamten Datensatz schaut und wir haben noch einen Punkt, den Frachtbrief, den dürfen wir nicht vergessen. Deswegen, weil der Frachtbrief eine große Rolle spielt, ist auch eFTI von großer Bedeutung, für viele hier im Raum wahrscheinlich ist eFTI noch kein großer Begriff. Ich wollte den trotzdem loswerden. Das ist die europäische Verordnung fürs Frachtbeförderungsinformationssystem, gehört auch zum Mobilitätspaket dazu, ist sehr schwierig, technisch umzusetzen, wird uns aber da neue Möglichkeiten eröffnen.

Der Vorsitzende Bernd Rützel: Pascal Meiser, Fraktion DIE LINKE. bitte.

Pascal Meiser (DIE LINKE.): Meine Fragen richten sich an Herrn Wahl vom Beratungsnetzwerk Faire Mobilität. Sie wissen aus der Praxis am besten von uns allen, wo die Probleme bei den Kraftfahrern liegen. Deswegen ganz konkret zum vorliegenden Gesetzentwurf: Was muss aus Ihrer Sicht jetzt unmittelbar noch nachgebessert werden? Ich denke dabei unter anderem auch an die Frage des Geltungsbereichs der Ausnahmen vom allgemeinen Entsenderecht und verweise auf meine schriftliche Frage zu den Bereichsausnahmen für den Bereich grenzübergreifende Konzernentsendung und der grenzübergreifenden Leiharbeit, die eigentlich nach Willen des europäischen Gesetzgebers nicht unter die Ausnahmen aus dem Arbeitnehmerentsendegesetz fallen sollen. Wie sehen Sie das, wo muss in den Gesetzen nachgebessert werden?

Michael Wahl (Faire Mobilität): Vielen Dank für die Einladung und die Frage. Ich glaube, wir haben in verschiedenen Beiträgen gehört, dass es gute Gesetze gibt und dass die Realität auf der



Straße sehr anders aussieht. Wir sind als Beratungsnetzwerk Faire Mobilität ansprechbar für Menschen, die über die Arbeitnehmerfreiheit nach Deutschland kommen, also Verträge mit deutschen Unternehmen unterschreiben. Wir sind aber auch häufig unterwegs auf Rastplätzen – 200 Mal in den letzten Jahren –, um Menschen anzusprechen, die über Entsendungen, also Arbeitsverträge im Ausland und einen Dienstleistungsvertrag mit diesem Arbeitgeber und einem deutschen Auftraggeber nach Deutschland kommen. Wir waren auch in Zusammenarbeit mit Herrn Atema in Gräfenhausen sehr lange vor Ort, um dessen Arbeit und die seines Teams zu unterstützen und die Menschen dort rechtlich zu beraten. Das kann ich bestätigen. Das ist keine Ausnahme. Wir haben in diesen 200 Aktionen immer wieder Menschen getroffen, die uns sagen, ihr Mindestlohn wird nicht bezahlt, ihr Mindestlohn wird in Spesen gedeckt. Diese Rechtssituationen sind für die Menschen sehr schwierig zu überblicken. Wenn wir weitere Ausnahmen bekommen, und ich verstehe, dass das hier eine Umsetzung ist, dann wird es weitere Unsicherheiten für diese Menschen geben. Insofern ganz klar: Jedes Gesetz muss sich auch daran messen lassen, dass Lkw-Fahrer dieses Gesetz verstehen können. Und hier gibt es in den §§ 36 bis 40 meiner Meinung nach eine Umsetzung, die nicht gelungen ist. Die Entsenderegeln auf europäischer Ebene sagen ganz eindeutig, dass Menschen, die über Leiharbeit von einem ausländischen Leiharbeitsunternehmen in ein deutsches Fuhrunternehmen entsendet werden, und Menschen, die innerhalb eines Konzerns, der multinational agiert, nicht unter die Transportausnahmen fallen sollen. Die §§ 36 bis 40 sind so komplex formuliert, dass ich sagen muss, ich kann das als jemand, der arbeitsrechtlich geschult ist, nicht verstehen. Und ich kann nicht ganz klar sagen, dass diese Menschen den kompletten Schutz der Entsenderechtlinie genießen sollten. Also noch einmal: Lkw-Fahrer, die über grenzüberschreitende Leiharbeit oder konzerninterne Entsendung nach Deutschland entsendet werden, sollten den kompletten Schutz der Entsenderechtlinie genießen. Und hier sollte es keine transportspezifischen Ausnahmen geben.

Ich glaube, darüber hinaus kann man sagen, dass es eine Situation gibt, in der wir nicht nur auf diese Umsetzung schauen sollten, sondern es müssen weitere Maßnahmen geschaffen werden, damit Menschen zu dem Recht kommen, was ihnen zusteht. Hier sehe ich auch ein klares Kontrolldefizit.

Wir, glaube ich, können alle beobachten, dass die Kontrollen, die aktuell im Straßenverkehr stattfinden, keine disziplinierende Wirkung haben. Hier haben wir ein Quantitätsproblem. Wir haben aber auch ein Qualitätsproblem. An der Stelle möchte ich noch einmal sagen, dass zum Beispiel

der Zoll oft als die Institution genannt wird, die Mindestlohn kontrollieren soll. Der Zoll treibt Steuern und Sozialabgaben ein, er darf keine Informationen über ein Bußgeldverfahren mit den Betroffenen teilen. Das ist nicht im Interesse der Opfer, die hier ständig als Lkw-Fahrer durch Europa fahren. In Polen gibt es eine Arbeitsinspektion, die den Menschen dabei hilft, Geld durchzusetzen. Wir brauchen auch ganz klar mehr Transparenz in Lieferketten – hier wurde gerade von einem elektronischen Frachtbrief gesprochen. Die Verantwortung in Lieferketten existiert häufig auf Papier, aber darüber hinaus gibt es sie im Grunde genommen nicht, das hat auch Gräfenhausen ganz klar gezeigt. Wir brauchen – denke ich – auch an weiteren Stellen als Verbände mehr Möglichkeiten, an diese Verantwortung zu appellieren. Hier würde ich ganz klar sagen: Es braucht ähnliche Mechanismen, wie die Durchgriffshaftung für die Generalunternehmerhaftung für den Nettomindestlohn. Das ist eine sehr gute Sache. Es wäre möglich, hier auch an andere Menschenrechte und Arbeitsrechte zu denken, wenn man solche Durchgriffshaftung konstruiert. Ich glaube, auch ganz klar ist: Wir sprechen hier von individuellen Opfern, die häufig individuell unter Druck gesetzt werden. Solche Opfer können diese Situation nicht alleine lösen. Sie brauchen sicherlich Unterstützung. Hier kann man über so etwas wie ein Verbandsklagerecht nachdenken, damit gegen strukturelle Ausbeutung auch strukturelle Klagen möglich werden. Das ist zum Beispiel in den Niederlanden möglich. Das kann der Kollege vielleicht auch noch einmal kurz darstellen. In Deutschland gibt es diese Möglichkeit nicht. Es müssen immer Opfer klagen. Das können sie nicht alleine. Da dürfen sie nicht alleine gelassen werden.

Der Vorsitzende Bernd Rützel: Wir gehen in die Beratungsgruppe der SPD, Herr Papendieck.

Mathias Papendieck (SPD): Meine erste Frage geht an Herrn Professor Bayreuther. Was gibt die EU-Rechtsprechung für mobile Tätigkeiten dem Gesetzgeber bereits vor? Und inwiefern geht die EU-Richtlinie über diese Vorgaben noch hinaus?

Professor Dr. Frank Bayreuther: Der Europäische Gerichtshof sagt zunächst, was nicht selbstverständlich war, dass die Beförderungsleistung der Dienstleistungsfreiheit unterfallen und jede Beschränkung der Dienstleistungsfreiheit entsprechend gerechtfertigt werden muss. Da hat der Europäische Gerichtshof ein relativ filigranes System herausgebildet, das sagt, entscheidend ist ein Inlandsbezug. Wir brauchen ausreichenden Bezug zum Inland, sodass man hier einen Beschäftigungsort im entsenderechtlichen Sinn erkennen kann. Da sagt der EuGH: Das gilt für Inlandsfahrten und das gilt für Kabotage-Fahrten. Es gilt aber



nicht, auch das ist der Rechtsprechung zu entnehmen, für Transit-Fahrten und es gilt nicht für bilaterale Fahrten. So kann man sagen, dass die Richtlinie auch diese Rechtsprechung relativ genau nachzeichnet. Das einzige Delta, über das man diskutieren kann, sind diese angesprochenen Ausnahmen von der Ausnahme, die trilaterale Fahrten im Rahmen bilateraler Fahrten. Die kann man in der Rechtsprechung erkennen, die sind aber nicht so explizit benannt. Aber da darf ich vielleicht noch einmal darauf hinweisen, dass Vollzugsdefizite gerade durch Rechtsunsicherheit kommen. Wenn man schon im Grundsatz in den letzten sieben Jahren nicht wusste, was ist überhaupt mindestlohnspflichtig, dann sind Vollzugsdefizite vorprogrammiert. Deshalb ist sicher eine Empfehlung, im Rahmen der Richtlinie zu bleiben und nicht diesen Spielraum, der sich vielleicht ergeben könnte, noch zu nutzen, sondern da der Richtlinie eins zu eins zu folgen.

Mathias Papendieck (SPD): Meine nächste Frage geht an den DGB, an Herrn Thyroke. Worin liegen die besonderen Herausforderungen bei der Entsendung im Straßenverkehrssektor?

Stefan Thyroke (Deutscher Gewerkschaftsbund): Da könnte man sich fragen, ob es tatsächlich besondere Herausforderungen gibt, weil es aus Sicht der Beschäftigten erst einmal unverständlich ist, warum es die sogenannte Lex Specialis gegeben hat. Die Beschäftigten im Straßengütertransport, auch wenn sie mobil sind, ähnlich wie Lokführer oder Kapitäne von Flugzeugen, sind entsendete Beschäftigte. Deswegen ist es umso unverständlicher. Wir haben hier eine Branche und eine Beschäftigengruppe, die zumindest, wenn sie aus anderen EU-Staaten oder Drittländern kommt, häufig keine Fachkräfte sind. Wir finden eine Beschäftigengruppe vor, bei der zusätzlich dazu, dass sie abhängig Beschäftigte sind, hier lohnabhängig Beschäftigte, noch zusätzliche Abhängigkeiten bestehen. Nämlich dahingehend, dass sie anderenfalls arbeitslos in ihrem Heimatland wären, dann häufig in die Länder entsendet werden, es kein Ausgleich zwischen Privatleben und Arbeitsleben gibt. Von daher sind das Herausforderungen, mit denen die Beschäftigten zu kämpfen haben, aber mit denen mit Sicherheit nicht die Branche zu kämpfen hat. Wir sind als Sozialpartner aber sehr daran interessiert.

Im Übrigen haben wir gemeinsam mit Herrn Atema und mit der Stiftung, für die er arbeitet, ebenso wie mit Faire Mobilität, die auch von den deutschen Gewerkschaften getragen werden, ein großes Interesse daran, dass diese besonderen Herausforderungen tatsächlich durch die Sozialpartner entsprechend umgesetzt werden können. Ich möchte hier auf eine Regelungslücke im vorgelegten Gesetzentwurf hinweisen, nach der aufgrund

der Richtlinie der Europäischen Union den Sozialpartnern schon die Möglichkeit gegeben werden sollte, die IMI-Daten entsprechend auszulesen. Hier ist in der Umsetzung im entsprechenden Entsendegesetz nichts zu finden und würde schon darauf hinweisen, dass wir als Sozialpartner, das für uns von großem Interesse ist, mit diesen Daten etwas anzufangen, und zwar dahingehend, dass die Bedingungen für die Beschäftigten in dem Sektor sich verbessern. Danke schön.

Mathias Papendieck (SPD): Meine letzte Frage geht an Frau Frandes: Wie schätzen Sie die soziale Absicherung und Lohnsituation von rumänischen Kraftfahrer/-innen ein, die europaweite Einsätze fahren?

Elena Frandes: Die Entlohnung ist prekär. Die rumänischen Kraftfahrer, die in der EG als Berufskraftfahrer tätig sind, werden in Rumänien als ungelernte Arbeitskräfte beschäftigt. Wenn gleich Nachweise über die Berufsqualifikation vorliegen, wird diese in Rumänien nicht anerkannt und die Fahrer werden als ungelernte Arbeitskräfte beschäftigt. Es gibt einen Mindestlohn. Es gibt eine Reisekostenpauschale, die im Arbeitsvertrag explizit aufgeführt wird, oder auch nicht. Der Arbeitgeber kann entweder die Reisekostenpauschale von mindestens 35 EUR auszahlen oder, wenn es nur eine mündliche Vereinbarung dazu gibt, kann es vorkommen, dass der Fahrer höchstens 35 EUR bekommt. Das ist nicht OK, wenn man berücksichtigt, dass in der EG tätige Berufskraftfahrer lediglich einen Mindestlohn von 350 EUR [monatlich] erhalten.

Also: Prekäre Löhne, unmenschliche Arbeitsbedingungen, Gesetze, die nicht beachtet werden. Wir hoffen sehr, dass Sie mit diesem neuen Gesetz zur Verbesserung der Lohn- und Arbeitsbedingungen rumänischer Kraftfahrer beitragen werden. Zur Sozialversicherung: Weil die Mehrheit der Kraftfahrer ihre Arbeitsverträge in Rumänien abschließen, gilt deren EU-Krankenversicherungskarte nur für Notbehandlungen. Es gibt daher große Probleme: Wenn ein Fahrer in einem Krankenhaus in Deutschland behandelt werden muss, bekommt er später in Rumänien auch die Rechnung dafür. Also, riesige und schwerwiegende Probleme! Danke!

Der Vorsitzende Bernd Rützel: Es geht weiter mit der CDU/CSU Fraktion. Das Wort hat Herr Oellers.

Wilfried Oellers (CDU/CSU): Meine Frage richtet sich an den Zoll, die Finanzkontrolle Schwarzarbeit. Mich interessiert, inwieweit der Gesetzentwurf in seiner nationalen Umsetzung der Richtlinie jetzt die Tätigkeiten, die Kontrollpraxis des Zolls verändert und wo er sie vor allen Dingen auch unterstützt?



ZOAR Jürgen Fein (Finanzkontrolle Schwarzarbeit): Durch die neuen Regelungen in der Straßenverkehrsrichtlinie herrscht zunächst einmal Rechtsklarheit für die Kontrollbehörden, für die Unternehmen und auch für die Fahrer, welche Unterlagen während der Fahrt mitgeführt werden und auf Verlangen vorgelegt werden müssen. Zunächst, wenn wir jetzt kontrollieren, müssen wir mit dem Fahrer ein Gespräch führen, um überhaupt festzustellen, welche Art des Beschäftigungsverhältnisses vorliegt.

Der Vorsitzende Bernd Rützel: Herr Fein, auch hier ist es wichtig, dass wir alles verstehen. Probieren Sie vielleicht nochmal kurz das Mikrofon, ansonsten schalten Sie bitte das Bild aus.

ZOAR Jürgen Fein (Finanzkontrolle Schwarzarbeit): Verstehen Sie mich jetzt besser? Zunächst einmal herrscht jetzt Rechtsklarheit für die Kontrollbehörden, Unternehmen und Fahrer, welche Unterlagen während der Fahrt mitgeführt werden und auch vorgelegt werden müssen. Wenn die speziellen Regelungen jetzt im internationalen Straßenverkehr einschlägig sind, dann muss der Fahrer eine Entsendemeldung mitführen und auch vorlegen. Zumindest dann, wenn er die Kabotage oder eine nicht bilaterale Beförderung durchführt. Diese kann er in Papierform oder auch elektronisch mitführen. Neu ist, dass die Kontrollbehörde, dass die FKS die Meldungen über den aufgedruckten QR-Code gleich auf Gültigkeit und Aktualität hin prüfen kann. Aus der Entsendemeldung geht insbesondere der Arbeitgeber und die Dauer der Entsendung hervor. Das erleichtert schon einmal gleich die Prüfung, weil die Kommunikation mit gerade ausländischen Fahrern häufig schwierig ist. Nichtsdestotrotz muss bei einer vorliegenden Entsendemeldung nun auch noch geprüft werden, ob aktuell, also zum Zeitpunkt der Kontrolle, (...*Protokoll aufgrund der Audio-Qualität nicht möglich - Mediathek: 16.54*) Der Arbeitgeber ist gehalten, die Meldung stets zu aktualisieren. Allerdings konstituiert eine abgegebene Meldung eine Entsendung nicht.

Der Vorsitzende Bernd Rützel: Bevor Sie weitersprechen, Herr Fein, versuchen Sie bitte eine Verbindung zu halten, indem Sie Ihr Bild ausmachen.

ZOAR Jürgen Fein (Finanzkontrolle Schwarzarbeit): Ich hoffe, dass es jetzt besser funktioniert. Im Rahmen der Standkontrolle sehen wir dann die Beförderungsverträge ein. Der Fahrer muss uns diese vorlegen, der FKS. Das kann er in Papierform oder auch in elektronischer Form tun, um bestimmte Ausnahmen von der Entsendung, wie zugelassene trilaterale Transporte, die neben bilateralen Transporten durchgeführt werden, feststellen zu können, müssen dabei auch Beförderungsverträge für Ladungen eingesehen werden, die unter Umständen zum Kontrollzeitpunkt schon wieder abgeladen worden sind. Anhand der Tachografendaten aus

dem Massenspeicher der Fahrzeugeinheit wird der tatsächliche Transportverlauf mit den Beförderungspapieren abgeglichen und so auch die Vollzähligkeit der vorgelegten Beförderungspapiere verifiziert. Wie auch schon jetzt, kann die FKS die Fahrerkarte auslesen, also die vom Fahrtenschreiber auf der Fahrerkarte gespeicherten Daten und diese Daten dokumentieren für die zukünftige Mindestlohnprüfung. Zum Zeitpunkt der Straßenkontrolle ist in der Regel eine Lohnzahlung noch nicht erfolgt, beziehungsweise war die Lohnzahlung zu dem Zeitpunkt auch noch gar nicht fällig. Im Nachgang an diese Personenbefragung, also an die Kontrolle vor Ort, fordert die FKS nun nicht mehr schriftlich. Das war in der Vergangenheit immer sehr schwierig, weil schriftliche Anfragen auf dem Postwege häufig ins Leere liegen oder sehr lange gedauert haben, bis ein Rücklauf gekommen ist. Das kann jetzt über IMI, also über das Binnenmarkt-Informationssystem, erfolgen. Es können die Unterlagen vom Arbeitgeber elektronisch angefordert und auch gleich elektronisch übermittelt werden, sodass mit dem IMI-Modul ein Tool zur Verfügung steht, das die elektronische Kommunikation mit den Unternehmen zum Regelfall werden lässt. Gerade dadurch erreiche ich eine erhebliche Erleichterung der Prüfungen. Diese Schwierigkeiten im Zusammenhang mit den postalisch versandten Prüfungen sollten der Vergangenheit angehören. Sofern der Unternehmer auf die Unterlagenanforderung der FKS nicht mitwirkt, muss die FKS ein Amtshilfeversuchen anstoßen. Die zuständigen Behörden des Niederlassungsmitgliedstaates des Unternehmens können dann diesbezüglich tätig werden. Grundsätzlich ist es so, dass die neuen Regelungen jetzt eindeutig klarstellen, dass Güter- und Personenverkehr eine Entsendung darstellt, von der es Ausnahmen gibt, die im Gesetz als bilateraler Transport- oder Transitverkehr ohne Entlad- oder Ladebewegung beschrieben sind. Das schafft Rechtsklarheit für die Behörden und Beteiligten und erleichtert der FKS die Prüfungen deutlich.

Der Vorsitzende Bernd Rützel: Wir machen mit der nächsten Runde weiter. Das ist die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, Frau Müller-Gemmeke bitte.

Beate Müller-Gemmeke (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Meine Frage geht wieder an Edwin Atema. Sie kennen die EU-Straßenverkehrsrichtlinie gut, die wir hier jetzt in Deutschland umsetzen. Aus meiner Sicht, ich habe das auch in meiner Rede im Bundestag gesagt, gibt es darin viel zu viele Ausnahmen beim Mindestlohn und diese Ausnahmen müssen wir jetzt national umsetzen. Das ist die Situation. Meine Frage ist: Was sind aus Ihrer Sicht die zentralen Schwachstellen der EU-Richtlinie? Was müsste unbedingt auf EU-Ebene geändert werden? Und wenn Sie dann noch ein paar Tipps national haben für uns, was wir verbessern



könnten, dann gerne auch jetzt als Antwort auf diese Frage.

Edwin Atema: In vielen europäischen Richtlinien geht der Markt, der Wettbewerb, über Menschen. Europa ist zuerst einmal Wettbewerb: Lass mal alle Regeln los und später noch ein paar kleine Verbände, um den Arbeitnehmern zu helfen. Zum Straßenverkehr, der Entsenderichtlinie: Sie ist ein Kompromiss von einem Kompromiss von einem Kompromiss und dann geht die Sache an Sie, um das in ein deutsches Gesetz umzusetzen. Das hat ein moralisches Element. Was wollen wir miteinander? Wie soll ein Arbeitsplatz aussehen? Und am Ende immer eine juristische Diskussion. Wir haben Gesetze. Respektiert man die Gesetze oder nicht? Was mich jetzt an der deutschen Arena gewundert hat, dass sie Verkehr kombiniert, wo Europa sehr spezifisch die Möglichkeit bietet, um diesen kombinierten Verkehr unter die Entsenderichtlinie zu kriegen, dass Deutschland sich jetzt entschieden hat, wir nehmen das raus. Wenn ich die Geschäftsmodelle in Deutschland anschau: In Holland fragen wir, wie sehen kombinierte Touren aus. Wenn ein rumänischer Fahrer von der rumänischen Gewerkschaft mit rumänischem Mindestlohn eine Kabotage-Tour in Deutschland macht, soll er Mindestlohn kriegen. Rumänische Löhne sind nicht zuständig. Deutscher Mindestlohn. Wenn der derselbe Fahrer einen kombinierten Transport macht, sagen wir innerhalb von Duisburg, wird ein Container vom Zug auf den Lkw gestellt und der Fahrer fährt 80 Kilometer zu Ikea. Mit dieser Interpretation des Gesetzes ist das in Deutschland legal, um das mit rumänischen Löhnen zu machen. Ich weiß nicht, ob der Bundestag das realisiert, aber das ist eigentlich Legalisierung von Arbeitsausnutzung, das ist Legalisierung von rumänischem Mindestlohn auf dem deutschen Arbeitsmarkt. Das ist für mich ein sehr merkwürdiges Ding in der Umsetzung.

Weiter noch, das ist auch sehr spezifisch für Deutschland, Lenk- und Ruhezeiten. Gräfenhausen und auf jedem Rastplatz sieht man, dass Fahrer illegal die Wochenendruhezeit in Autos verbringen. Das ist nicht der Fahrer, der etwas Illegales macht. Das ist der Arbeitgeber, der den Fahrer zwingt, im Auto zu schlafen, weil es billiger ist. In den Niederlanden, Belgien und Frankreich, wenn Behörden mit so einem Fahrer reden, zahlt die Firma das Bußgeld zu 100 Prozent. In Deutschland, wenn so ein Fahrer ehrlich mit den Behörden spricht, wird der Fahrer kriminalisiert. Der Fahrer zahlt das Bußgeld. Die Fahrer sind schon sehr schwach, wie in Gräfenhausen. Das ist wirklich sehr ernst, wie die Fahrer behandelt werden, und dann in Deutschland, wenn ein Fahrer ehrlich redet mit der Polizei, kriegt der Fahrer ein Bußgeld. Das ist nicht nur auf individuellem Niveau für einen Fahrer sehr unrechtmäßig, weil

nicht er das Gesetz bricht, der Arbeitgeber ist es, der das sehr aktiv macht.

Noch mehr von meiner Überprüfungsstrategie, meiner Enforcement-Strategie: In ganz Europa sagt man, dass es zu wenig Kontrolleure gebe und es ist so schwer zu kontrollieren. Warum macht man dann ein Gesetz, dass ein Fahrer einfach lügen muss gegenüber Behörden, aufgrund von Gesetzen, die gemacht sind, um den Fahrer vor den Arbeitgebern zu schützen. In Deutschland wird ein Fahrer, wenn er ehrlich ist, kriminalisiert und kriegt ein Bußgeld. Das sind schon ein paar spezifische Dinge, wo ich denke: Warum macht Deutschland das so?

Mehrere generelle Anmerkungen über Entsendungen: Noch bevor irgendetwas Anderes erfolgen soll, muss man schauen: Ist die Entsenderichtlinie zuständig? Sollte man zuerst einmal holistisch schauen. Was macht so eine Firma? Viele der ost-europäischen Firmen holen Fahrer aus Drittstaaten, die niemals ein Auto gefahren haben in Polen, Litauen oder Ungarn. Die wurden sofort im Minibus, wenn die Dokumente fertig sind, nach Deutschland gebracht. Dann ist so ein Fahrer nicht entsendet. In so einem Fall sollte das komplette deutsche Arbeitsrecht zuständig sein. Die Rom-I-Verordnung ist ein „gerichtliches Gesetz“, das viel stärker ist als eine Richtlinie. Also auch bei Entsendung muss man wirklich holistisch schauen: Was haben wir? Ist das ein Junge oder ein Mädchen?

Beate Müller-Gemmeke (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ganz am Anfang, ich glaube es war schwer zu verstehen. Es geht um den kombinierten Verkehr. Das war die erste Antwort.

Der Vorsitzende Bernd Rützel: Dann fährt die FDP fort. Carl-Julius Cronenberg bitte.

Carl-Julius Cronenberg (FDP): In der zweiten Runde beschäftigen wir uns mit den Bussen. Fragen gehen an Frau Quast vom BDO. Das Gesetz beschreibt in § 38 Absatz 2 Nummer 3 die Ausnahmeregelung für örtliche Ausflüge. Das heißt, Fahrgäste werden in Deutschland aufgenommen und auch wieder abgesetzt. Die Richtlinie sagt: Es ist keine Entsendung, wenn Stopps in mehreren Staaten dabei sind. Das deutsche Gesetz spricht von einem, irgendeinem oder einem einzigen, anderen Staat, ich weiß es nicht genau. Welche Probleme können sich daraus für ihre Mitglieder ergeben und wie könnte man diese Probleme lösen?

Cindy Quast (Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmen e.V.): Das bezieht sich im Kern auf das typische Geschäftsmodell in der Bustouristik – hießen mal „Rundfahrt mit geschlossenen Türen“ – und werden über alle Altersgrenzen hinaus genutzt. Klassischer Fall ist einfach, dass ein deutsches Reisebusunternehmen Reisegäste in einem Reisebus im Rahmen einer Rundreise in das



EU-Ausland befördert. Es ist dabei unerheblich im Binnenmarkt durch wie viele EU-Mitgliedstaaten die Reise führt oder auch, wie viele örtliche Ausflüge jeweils absolviert werden. Das ist eine Frage von Angebot und Nachfrage. Da eben bei dieser Rundfahrt ohne einen weiteren Zustieg weiterer neuer Fahrgäste kein Eingriff auch in den Markt des Aufnahmestaates stattfindet. Im Gegenteil, der Tourismus im Aufnahmemitgliedstaat oder Aufnahmestaat wird durch die Bustouristik auch belebt. Wir befürchten halt durch diese etwas ungenaue Formulierung, da ist eine Präzisierung unsererseits das Petuum: Wenn derartige Fahrtenentsendungen unterfallen würden, gäbe es dieses Geschäftsmodell in der Praxis nicht mehr. Die klassischen Pauschalreisen wären dann de facto obsolet. Es gibt auch den Wortlaut der Richtlinie, der sich auf andere Mitgliedsstaaten vom Wortlaut her bezieht. Das heißt, es gibt keine Limitierung der Anzahl der Mitgliedsstaaten. Hier wäre eine Klarstellung im nationalen Gesetzestext und damit die anwenderfreundliche Ausgestaltung wünschenswert.

Carl-Julius Cronenberg (FDP): Wieder eine Frage an Frau Quast. Jetzt kümmern wir uns um die trilaterale Beförderung. Der Begriff kommt nicht aus dem Richtlinientext, sondern ist eine Umschreibung des BMAS für Situationen, an denen mehr als zwei Länder beteiligt sind. Könnten Sie auch noch einmal erklären, um welche Arten von Transporten oder Beförderungen es sich dabei handelt und weshalb die Bezeichnung „trilateral“ vielleicht weniger praktisch als die Übernahme des Richtlinientextes ist?

Cindy Quast (Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmen e.V.): Auch hier bitten wir um zumindest Präzisierung oder Klarstellung. Die Richtlinie definiert eben bilaterale Beförderungen. Das ist ein Nicht-Entsendungsfall. Im Busbereich ist uns kein praktischer Fall geläufig, der trilateral zur Anwendung gelangt ist. Deswegen ist es wichtig hier noch einmal eine Klarstellung herbeizuführen. Es muss beim Bus immer einen direkten Bezug zum Niederlassungsstaat geben, damit er nicht als Entsendung eingestuft wird. Deswegen gibt es drei Anwendungsfälle: Entweder das im Inland niedergelassene Unternehmen bringt Fahrgäste in ein anderes EU-Land oder bringt sie von dort wieder zurück oder veranstaltet eine Rundreise. Diese drei Fälle sieht die Richtlinie vor und da ist an keiner Stelle von „trilateral“ die Rede. Zusätzlich ist pro Durchfahrtsstaat auch dieser Einstieg beziehungsweise Ausstieg von Fahrgästen erlaubt, alles andere als Kabotage und somit Entsendung. Deswegen passt die Wortschöpfung „trilateral“ beim Bus nicht. Daher die Bitte, die wörtliche Übernahme der Richtlinie entsprechend zu übernehmen. Alles andere würde zu Intransparenz und vielleicht auch Unverständnis in der Anwen-

dung bei den betroffenen Busunternehmen im Inland und Ausland, aber auch bei den Behörden, bei den Kontrollen, entsprechend führen. Nach unserem Wording einen Nicht-Entsendungsfall zu kreieren, aber es ist eigentlich Entsendung, ist falsch, da es eigentlich eine Entsendung aus unserer Sicht ist. Deswegen die Bitte, noch eine Klarstellung herbeizuführen oder sich den Sachverhalt im Einzelnen noch einmal anzuschauen.

Carl-Julius Cronenberg (FDP): Auch die dritte Frage geht an Frau Quast. Vielleicht zur allgemeinen Einordnung der Personenbeförderung. Inwiefern unterscheidet die sich von den Gütertransporten und gibt es da auch diese starke internationale Vernetzung und starken Wettbewerb? Vielleicht gibt es auch bürokratische Hürden. Was wollen Sie uns da noch mit auf den Weg geben?

Cindy Quast (Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmen e.V.): Der gravierende Unterschied liegt eigentlich auf der Hand: Der Bus ist ein Transportmittel, das Menschen befördert. Es geht hier nicht darum, eine Warenleistung von A nach B zu transportieren, sondern dass Menschen sicher, komfortabel und auch klimafreundlich zu beliebten Reisedestinationen gelangen: aus touristischen Gründen oder aus dem Aspekt der Bildungsgleichheit – da gibt es unterschiedliche Aspekte, also klares „People's Business“ an der Stelle. Auch die Busbranche fährt ein internationales Geschäftsmodell. Internationale Vernetzung spielt auch bei uns eine Rolle.

Wenn wir an dieser Stelle jetzt kurz weiter greifen, ist wichtig, den privaten Busmittelstand von bürokratischen Hürden zu entlasten. Ein großes Problem in dem Bereich – auch mit der Entsendung verknüpft – ist die A1-Bescheinigung, die man eingeführt hatte. Sicherlich hatte sie ihre Berechtigung seit 2004 für bestimmte Personengruppen. In Bezug auf die Busunternehmen und die Busfahrer/-innen allerdings führte die A1-Bescheinigung zu Nachteilen. Bürokratischer Aufwand, Folgekosten sind damit verknüpft. Und es ist auch missverständlich, weil die Anwendungsfälle der Bustouristik nicht als Entsendung gewertet werden. Wenn wir da von den geschlossenen Rundreisen ausgehen und von der bilateralen Beförderung, sodass das Erfordernis der A1-Bescheinigung an der Stelle nicht schlüssig ist und entsprechend die Bustouristik, in den Fällen von der A1-Bescheinigung zu entbinden ist. Kurze Anmerkung noch: Die A1-Bescheinigung ist auch obsolet, weil das IMI-Entsendeportal auch eine gute Möglichkeit gibt, auch da die sozialversicherungsrechtlichen Anforderungen zu integrieren und aufzunehmen.

Der **Vorsitzende Bernd Rützel**: Wir machen weiter mit der SPD-Fraktion. Kollege Papendieck hat das Wort.



Mathias Papendieck (SPD): Meine Frage geht an den DGB, an Herrn Thyroke. In Ihrer Stellungnahme benennen Sie die Möglichkeit, über die intelligenten Fahrtenschreiber eine Entsendung festzustellen. Können Sie uns diesen Punkt erläutern? Welche Verbesserungen können diese elektronischen Systeme für die Arbeitsbildung der Kraftfahrer/-innen haben, wie bewerten Sie die Möglichkeit, direkt die FKS mit technischen Möglichkeiten auszustatten, damit diese die Daten direkt selbst vor sich am Mann oder an der Frau haben?

Stefan Thyroke (Deutscher Gewerkschaftsbund): Herr Wintjes hat die Frage vorhin schon beantwortet. Von daher würde ich Sie jetzt kein zweites Mal beantworten wollen. Es gibt aus meiner Sicht auch nichts zu korrigieren. Ich würde vielleicht versuchen, sie etwas anders beantworten zu wollen: Was nutzen uns neue technische Möglichkeiten oder auch neue Gesetze, wenn sie nicht kontrolliert und dann im zweiten Schritt nicht vollzogen werden? Ich will noch einmal darauf hinweisen, dass wir in Deutschland zwar bis zu 500.000 Kontrollen im Jahr im Straßengütertransport haben, aber das dann bei 411 Millionen Lkw-Fahrten im Jahr 2021 eine entsprechend schwache Quote ergibt. Man muss dann dazu, anders als die kontrollierte Fahrkarte in der Bahn, auch noch zur richtigen Zeit an der richtigen Stelle oder zur falschen Zeit an der falschen Stelle sein. Das heißt, die Chance, kontrolliert zu werden, ist relativ gering. Die Abschreckung ist praktisch nicht vorhanden. Es werden Ordnungswidrigkeiten in Kauf genommen, Straftaten in Kauf genommen. Ich denke, dass die Stellungnahme der Finanzkontrolle Schwarzarbeit auch ihr Übriges dazu aussagt, was entsprechende Quoten angeht.

Sie haben gefragt, was die Ausstattung der Finanzkontrolle Schwarzarbeit mit entsprechenden Kundenkontrollgeräten angeht. Das wäre aus unserer Sicht sinnvoll. Noch sinnvoller wäre es allerdings, dass wir eine einheitliche Kontrollbehörde hätten, dass wir nicht Polizei, BALM und den Zoll haben, die entsprechende Ordnungswidrigkeiten oder Straftatbestände feststellen, sondern nach unserer Auffassung wäre es sinnvoll, eine einheitliche Kontrollbehörde zu haben, die entsprechend nicht nur mit Gerät, sondern auch mit Personal auszustatten, um dann tatsächlich abschreckende Wirkung entfalten zu können. Noch einen dritten Punkt, der dabei helfen könnte, die Situation im Straßengütertransport zu verbessern: Ich möchte hier noch einmal auf unsere Stellungnahme verweisen, dass es nach unserer Auffassung sicherlich richtig ist, dass es Arbeitnehmerfreizügigkeit in der Europäischen Union gibt, dass es auch richtig ist, dass es Niederlassungsfreiheit in der Europäischen Union gibt. Was allerdings falsch ist, dass es keine einheitlichen Sozialstandards gibt, das heißt, der europäische Mindestlohn für die Beschäftigten fehlt. Nach unserer Auffassung die

dritte Säule, die nötig ist, um die Bedingungen für die Beschäftigten zu verbessern.

Manuel Gava (SPD): Eine weitere Frage nach Rumänien zu Frau Frandes. Vielleicht können Sie uns wiedergeben, wie rumänische Kraftfahrer gegen Arbeitsrechtsverletzungen von ausländischen Arbeitgebern vorgehen können und wie dieser Prozess aussieht, welche Unterstützungsmöglichkeiten es gibt. Ein Vertreter sitzt hier mit der Fairen Mobilität, Michael Wahl.

Elena Frandes: Wenn ausländische Arbeitgeber gegen arbeitsrechtliche Bestimmungen verstößen, wenn z.B. Lohnansprüche unberechtigt gekürzt werden, können wir diese Zu widerhandlungen der Aufsichtsbehörde, den Arbeitsämtern anzeigen, sofern der Betroffene Mitglied unserer Gewerkschaft ist. Ein konkretes Beispiel: Unangenehme Erfahrungen hatten wir mit der Firma GARTNER, die in Rumänien mehrere hundert rumänische Fahrer eingestellt hat. In einem Fall wurden die Lohnansprüche eines unserer Gewerkschaftsmitglieder gekürzt. Wir haben dagegen geklagt und gewonnen. Die 500 EUR unberechtigte Lohnkürzung wurden dem Betroffenen erstattet. Aber wir, die Gewerkschaft, tragen nun Gerichtskosten in Höhe von 3.500 EUR. Das fühlt sich wie eine Bestrafung der Gewerkschaft, wie eine Warnung, wir sollen uns künftig nicht mehr wagen, Klagen einzureichen und Gewerkschaftsmitglieder vor Gericht zu vertreten. Firma GARTNER beschäftigt nun Fahrer für Deutschland und Österreich. Ich wünsche mir eine Verstärkung der Kontrollmaßnahmen. Es gibt immer noch Fahrer, die sechs Monate in Deutschland unterwegs sind. Sie schlafen im LKW. Die vorgeschriebene 45-minütige Ruhezeit außerhalb des LKWs ändert nichts daran. Ich war unterwegs mit Michael und Ana vom DGB. Wir haben Fahrer erlebt, die monatelang auf Parkplätzen und am Lenkrad des LKWs ihr Leben verbringen. Vorher erklärte ich Ihnen beispielhaft die Arbeitsverhältnisse in Rumänien. Es gibt aber Leute, die einen Arbeitsvertrag in Deutschland haben, oder nach Deutschland entsandt werden. Wir haben mehrmals interveniert, haben Michael und Ana (W...) um Unterstützung beim Einklagen der Lohnansprüche gebeten, weil wir mit zahlreichen Fällen von Lohnkürzungen zu tun haben. Wir hoffen auf eine Änderung des Arbeitsrechts. Wir brauchen einen europäischen Mindestlohn für Kraftfahrer, die in der EG unterwegs sind, weil – wie ich und Edwin bereits sagten – die heutigen Kraftfahrer nur als ungeliebte Arbeitskräfte beschäftigt werden. Wenn ein Fahrer auch Gewerkschaftsmitglied ist, hat er noch Chancen. Wenn nicht, hat er schon verloren!

Der **Vorsitzende Bernd Rützel**: Wir kommen zur Runde der Fraktion der CDU/CSU.

Wilfried Oellers (CDU/CSU): Meine erste Frage richtet sich an Herrn Sokolovic vom GVN. Ich



möchte auch noch einmal die Kontrollpraxis ansprechen. Meine Frage, die sich stellt, ist, ob die Umsetzung dieser Richtlinie in nationales Recht auch ordnungsgemäße Kontrollen sicherstellen und verbessern oder wo sehen Sie Probleme?

Benjamin Sokolovic (Gesamtverband Verkehrsgewerbe Niedersachsen e.V.): Zunächst einmal gilt, solange EU-Staaten die Richtlinie 1057 nicht in nationales Recht umsetzen, fehlt die Rechtsgrundlage für einen fairen Wettbewerb, für die Anwendung dieses Gesetzes. Erst wenn diese Richtlinie umgesetzt wird, kann einiges dafür sprechen, dass die Ziele, die mit diesem Gesetz verfolgt werden, zumindest auch für deutsche Transportunternehmer unterfüttert werden. Ich denke, das Gesetz ermöglicht tatsächlich dann den von vielen geforderten Grundsatz: Gleicher Lohn für gleiche Arbeit am gleichen Ort, auch gerade hier in Deutschland. Richtig bleibt aber auch, dass das beste Gesetz wertlos ist, wenn tatsächlich nicht verfolgt und geahndet wird.

Noch einmal zu den Kontrollen: Ich bin der Meinung, der reine Ruf nach mehr Kontrollen ist für sich genommen nicht ausreichend. Wir hören immer, die Kontrollquote muss erhöht werden. Wir müssen aber auch immer prüfen: Wie groß ist der Grad der Beanstandung? Danach sollten wir auch die Kontrolldichte ausrichten. Es war die Rede, dass zum Beispiel 2,6 Prozent der Kabotagen geprüft werden. Da würde mich dann viel mehr interessieren: Wie groß ist denn der Grad der Beanstandung? Und dann danach die Kontrolldichte ausrichten. Letzter Hinweis oder letzte Anmerkung: Ich würde Herrn Thyroke ausdrücklich zustimmen. Auch ich bin der Meinung, wichtig ist eine Bündelung. Am Ende sollte es einerlei sein, wer die Durchsetzung der Gesetze sicherstellt. Ob es der Zoll, das BALM, die Polizei ist, in Rede stand ja auch die Europäische Arbeitsagentur. Wichtig ist, dass wir eine Bündelung der Kontrollorgane schaffen, damit eine Einhaltung der Gesetze und eine Kontrolle gewährleistet ist.

Wilfried Oellers (CDU/CSU): Meine nächste Frage richtet sich ebenfalls an Herrn Sokolovic. Sie hatten gerade die Europäische Arbeitsagentur angeprochen. Für den nationalen Raum sind natürlich die deutschen Behörden zuständig, aber es wird auch wichtig sein, dass die Richtlinie in ihrer Umsetzung in den anderen Nationalstaaten dort ebenfalls umgesetzt und auch entsprechend kontrolliert wird. Für wie sinnvoll halten Sie es da, auch neben der reinen Kontrolle der europäischen Ebene nach einer Umsetzung der Richtlinie auch von europäischer Ebene, gegebenenfalls von der Europäischen Arbeitsagentur, die Kontrollsystematik etwas näher ins Auge zu nehmen?

Benjamin Sokolovic (Gesamtverband Verkehrsgewerbe Niedersachsen e.V.): Ich denke, die Digitalisierungsmöglichkeiten sollten wir ausschöpfen.

Wir sollten dazu beitragen, dass die Kontrollorgane zusammenarbeiten, dass eben tatsächlich intensiver kontrolliert wird. Ich habe eingangs, zum Beispiel zum Vorschlag des BGL angemerkt, in Zukunft Grenzübertritte künftig durch den digitalen Tachographen zu automatisieren und diese entweder an das IMI oder eine nationale Kontrollbehörde oder auch an die Agentur zu übermitteln. Denn ich bin der Meinung, wenn man es ernst meint mit dem Entsendegesetz, tatsächlich nur eine Automatisierung Versäumnisse der Menschen oder aber auch Missbrauch verhindern kann. Gleichzeitig erleichtern wir den Kontrollbehörden ihre Arbeit. Wir sollten zusehen, dass wir weniger optionale Kontrollmöglichkeiten schaffen, sondern in Richtung Automatisierung gehen.

Wilfried Oellers (CDU/CSU): Eine letzte Frage ebenfalls an Herrn Sokolovic. Zurück von den Kontrollen hin zum materiellen Recht. Welche Notwendigkeiten sehen Sie zur Verbesserung der Arbeitsbedingungen im Kraftverkehr aus Ihrer Sicht?

Benjamin Sokolovic (Gesamtverband Verkehrsgewerbe Niedersachsen e.V.): Im Prinzip im Gewerbe. Ich nenne einfach drei Punkte heute. Wir brauchen als erstes mehr Wertschätzung für die Fahrer. Mehr Wertschätzung an der Rampe, bei der Be- und Entladung. Das sind Momente, wo wir als Verbände immer wieder eine Rückmeldung, eine Rückkopplung kriegen, dass es eben dort sehr an der Wertschätzung mangelt. Zweiter Punkt: Besserer Zugang zu sauberen Sanitär- und Sozialräumen. Da hat es nicht nur während der Corona-Zeit einige Defizite gegeben. Ich glaube, es würde uns allen gut zu Gesicht stehen, dass wir diese Gruppe Arbeitnehmer noch mehr wertschätzen mit Sanitär- und Sozialräumen. Und dritter Punkt: Beseitigung der Parkplatznot. Wir müssen dafür Sorge tragen, dass wir die 40.000 Stellplätze, die ungefähr fehlen in Deutschland, dass wir hier weitere Stellplatzkapazitäten schaffen. Wir müssen dafür Sorge tragen, dass unsere Fahrerinnen und Fahrer auch ihre Lenk- und Ruhezeiten einhalten können und nicht nachts, wenn sie dann schlaftrig endlich ihre Ruhezeiten machen wollen, vor vollen Parkplätzen stehen. Stellplätzen, wo sie nicht reinfahren können, weil ihre Kollegen, die Fahrer, schon am Standstreifen stehen. Das sind Zustände, die wir beseitigen, sollten. Es würde uns gut zu Gesicht stehen, das zu ändern.

Der Vorsitzende Bernd Rützel: Wir kommen jetzt für 10 Minuten zu der freien Fragerunde zum Schluss. Kollege Gava hat das Wort.

Manuel Gava (SPD): Meine Frage geht an den DGB. Es geht um die Finanzierung des Beratungsangebots Faire Mobilität. Der Bund finanziert überwiegend die Beratungsarbeit von Faire Mobilität. § 23a Arbeitnehmerentsendegesetz sieht dafür eine Obergrenze von maximal 3,996 Millionen



Euro vor. Die Faire Mobilität sollte auch in den kommenden Jahren im bisherigen Maße fortgeführt werden. Muss dazu vor dem Hintergrund der allgemeinen Kostenentwicklung und dem aktuellen Tarifabschluss im öffentlichen Dienst die Obergrenze angepasst werden?

Stefan Thyroke (Deutscher Gewerkschaftsbund): Ich glaube, es ist nicht von der Hand zu weisen, dass Faire Mobilität in den letzten Jahren ein Beratungsangebot auf sehr hohem Niveau angeboten hat. Dass die Kolleginnen und Kollegen sich ein hohes Expertenwissen aneignen konnten, nicht zuletzt der Beweis hier, dass Michael Wahl heute nicht zum ersten Mal hier ist, sondern auch schon zum wiederholten Mal in einem anderen Ausschuss war. Es liegt auf der Hand: Die Summe ist festgeschrieben im Gesetz, und wenn die Summe sich nicht erhöht, würden die Beratungsleistungen reduziert werden müssen. Das gilt es, dringend zu vermeiden. Ich will an der Stelle auch noch einmal sagen, dass die eben schon zitierte European Labour Authority großer Fan von Fairer Mobilität ist und sich auch vorstellen kann, zum Beispiel in anderen EU-Mitgliedstaaten, solche Einrichtungen zu haben. Von daher ist es aus unserer Sicht ganz eindeutig geboten, die Summe aufzustocken.

Beate Müller-Gemmeke (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Meine letzte Frage geht auch wieder an Edwin Atema. Es gibt ein Thema - das ist heute schon angesprochen worden -, das schon lange sehr kontrovers bei uns diskutiert wird. Und zwar ist es die Frage, ob Kraftfahrerinnen und Kraftfahrer im Streitfall mit dem Arbeitgeber, wenn sie alleine auf sich gestellt sind, überhaupt in der Lage sind, ihren Lohn, zum Beispiel durch individuelle Klagen vor den Arbeitsgerichten, durchzusetzen. Viele fordern – wir Grüne auch –, dass es ein Verbandsklagerecht für Gewerkschaften für diese Fälle gibt. Michael Wahl hat es vorhin angesprochen. Ich würde jetzt nachfragen, wie Ihre praktische Erfahrung zu diesem Thema ist.

Edwin Atema: Für individuelle Fahrer ist es ganz schwierig, als Fahrer Recht zu kriegen. Nicht nur finanziell schwierig, auch in den Konsequenzen. In den Niederlanden haben wir das Verbandsklagerecht. Das nutzen wir oft. Oft in den Fällen, in denen die Arbeitnehmer keine eigene Position haben, um etwas zu machen. Wir haben Verbandsklagen mit ungarischen Fahrern, die in Ungarn eingestellt sind, um für einen Subunternehmer von holländischen Spediteuren Touren zu machen. Auch in so einem Fall können wir eine Verbandsklage erheben, auch gegen ausländische Firmen. Das ist ein scharfes Schwert. Auch zum Beispiel Plattformfirmen, wie Uber und Deliveroo mit False Self-Employments. Wie heißt das auf gut Deutsch? Ich denke, dass Sie verstehen, was ich meine. Auch in diesen Fällen nutzen wir das Verbandsklagerecht. Wir haben gewonnen gegen Uber

und gegen Deliveroo. Dass hunderte und tausende Scheinselbständige - das ist das Wort - eigentlich durch das Gericht zu Arbeitnehmern gemacht worden sind. Das sind Arbeitnehmer, aber ohne Verbandsklagerecht hätten die individuellen Fahrer das niemals machen können. Wir denken, dass es ein ganz effektives Mittel ist.

Norbert Kleinwächter (AfD): Ich würde gerne mit Herrn Sokolovic eine Frage klären, die er aufgeworfen hatte, und zwar zu Überwachungen und Kontrollen. Es ist so, dass seit 21. Februar letzten Jahres die Fahrzeugrückkehrpflicht gilt. Das Problem ist aber folgendes: Das Bundesamt für Logistik und Mobilität kann Verstöße in Deutschland zwar feststellen, aber nicht ahnden, denn Verstöße gegen die Rückkehrpflicht hängen rechtlich an der ordnungsgemäßen Niederlassung des Unternehmens, die nur im Niederlassungsstaat selbst geahndet werden können. Wie werden aus Ihrer Sicht Hotspots verhindert, bei denen ausländische Lkws systematisch über Monate in Deutschland rein innerdeutsche Transporte übernehmen, wenn diese Verstöße nicht geahndet werden?

Benjamin Sokolovic (Gesamtverband Verkehrsgewerbe Niedersachsen e.V.): Ich bin der Meinung, dass wir dieses Gesetz als Chance sehen müssen. Wir wollen Hindernisse beseitigen. Herr Bayreuther hatte das eingangs gesagt. Wir haben Vollzugsdefizite, weil wir bisher eine unsichere Rechtsprechung hatten. Wir haben eine völlig konträre Rechtsprechung gehabt. Die wollen wir jetzt beseitigen. Ich bin bei Ihnen, wenn Sie sagen: Das wird vielleicht nicht von jetzt auf gleich umgesetzt werden können. Aber ich bin der festen Überzeugung, dass wir mit diesem Gesetz den Standort Deutschland stärken können, indem wir auch unsere Arbeitgeber stärken. Das darf - bei aller Liebe auch für Europa - unser Antrieb sein.

Noch ein Wort zu Frankreich: Ja, es hat in Frankreich, gerade vor zwei Jahren - Herr Bayreuther darf mich gerne korrigieren - ein Urteil des Europäischen Gerichtshofes gegeben, der entschieden hat, dass ungarische Fernfahrer, die nach Frankreich entsendet werden, den in Frankreich geltenen Mindestlohn auch beanspruchen können und diesen von den ungarischen Gerichten auch einklägen dürfen. Soweit ich mich erinnere, erhielt dann der Fahrer statt der 3,71 Euro knapp 10 Euro. Das stärkt nicht nur die Rechte der Fahrer, der Entsendeten, wie ich eingangs gesagt habe, sondern eben auch der inländischen, in diesem Fall der französischen Arbeitgeber. Damit wird dort - die haben das schon umgesetzt - der Grundsatz "Gleicher Lohn für gleiche Arbeit am gleichen Ort" umgesetzt. Umgehungen werden zumindest erschwert, weil wir jetzt hoffentlich dafür Sorge tragen können - bei dieser breiten Zustimmung sehe ich das -, dass auch Rechtssicherheit geschaffen



wird. Jetzt geht es darum, ins Arbeiten zu kommen. Jetzt geht es darum, zu kontrollieren und es auch umzusetzen.

Wilfried Oellers (CDU/CSU): Meine Frage richtet sich noch einmal an die BDA, an Herrn Wolf. Vielleicht könnten Sie die Thematik bezüglich der trilateralen Fahrten oder Verbindungsmöglichkeiten einordnen, die im nationalen Gesetzentwurf vorgesehen sind, in der Richtlinie aber nicht ausdrücklich erwähnt werden.

Roland Wolf (Bundesvereinigung der Deutschen Arbeitgeberverbände e.V.): Sie haben es angesprochen: Die trilateralen Fahrten sind tatsächlich in der Richtlinie nicht vorgesehen. Die Frage, die sich aber danach stellt, ist die, ob das, was dort an Fahrten durchgeführt wird, nicht trotzdem unter die Dienstleistungsfreiheit fällt. Das ist, anders, als das zumindest ein Vorredner von mir gesagt hat, in meinen Augen sehr klar der Fall. Das heißt, man könnte – und ich habe das auch bei anderen Sachverständigen herausgehört – natürlich dazu übergehen, aber das ist eine Art der Gesetzgebungstechnik, zu sagen, für das, was wir jetzt als trilateral im Gesetzentwurf haben, zu schreiben: „Als bilateral gelten auch...“. Und dann kommt die Aufzählung dessen, was man jetzt als trilateral bezeichnet.

Das wäre eine vielleicht für den Anwender verständlichere Form der Rechtsetzung als die, die wir im Augenblick haben. Weil die Begrifflichkeit in der Richtlinie nicht auftaucht. Aber dennoch ist das, was wir als trilaterale Fahrten im Augenblick im Entwurf geregelt haben, in meinen Augen so von der Dienstleistungsfreiheit geboten und auch von den zugrundeliegenden Richtlinien unbedingt gedeckt. Und es entspricht auch dem, was die Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs vorgibt. Ich würde im Inhaltlichen davon nicht abweichen. Bei der Bezeichnung kann ich mir durchaus vorstellen, dass wir diese Bezeichnung etwas anpassen. Das gilt zumindest entsprechend für den Güterverkehr. Ich habe herausgehört, dass bei der Personenbeförderung hier weitere Möglichkeiten und Notwendigkeiten gegebenenfalls bestehen. Ich will aber nochmals betonen: Inhaltlich ist das mit den trilateralen Fahrten so in Ordnung und sollte auch so im Kontext bestehen bleiben.

Carl-Julius Cronenberg (FDP): Meine Frage geht an Herrn Wintjes. Die Spediteure müssen wissen, an welche Regeln sie sich im Entsendefall halten müssen. Wie holten sie sich die Informationen? Wo sehen Sie Potenziale, durch Digitalisierung die Anwendung noch einfacher zu machen für die Unternehmen, aber gleichzeitig dann auch für die Kontrollbehörden?

Raoul Wintjes (Bundesverband Spedition und Logistik e.V.): Wir sehen, die Mitgliedsstaaten setzen

diese Richtlinie unterschiedlich schnell um. Auch Deutschland gehört nicht zur schnellsten Truppe. Es war der 2. Februar 2022 gemeint, den 2. Februar 2023 haben wir schon gerissen. Das muss also schnell umgesetzt werden. Und dann das, was man herausgefunden hat, gut strukturiert, mehrsprachig und leicht verständlich wiedergeben. Und zwar ist dies eine Bringschuld, meiner Meinung nach auch der Bundesrepublik Deutschland, genauso wie der anderen 27 Mitgliedsstaaten. Nach unserer Ansicht idealerweise zum Beispiel durch ein Single Window der European Labour Authority, die schon angesprochen war, so zur Verfügung zu stellen, dass die Fahrer sich informieren können, was ihre Rechte sind, dass die Unternehmer sich informieren können. Nur so kriegen wir ein Level Playing Field, und dann haben wir auch Fairness im Markt.

Pascal Meiser (DIE LINKE.): Ich habe eine Frage an Herrn Wahl von Faire Mobilität. Sie haben vorhin schon einmal deutlich gemacht, dass Nachbesserungsbedarf bei dem Thema konzerninterne Entsendung und entsandten Leiharbeiternehmern besteht, um Rechtssicherheit herzustellen. Herr Atema hat jetzt einen anderen Punkt aufgemacht: Dass auch Regelungslücken im Bereich des kombinierten Verkehrs bestünden. Da wollte ich Ihre Einschätzung wissen, wie Sie das sehen. Kann man im Rahmen der europäischen Vorgaben das strikter einschränken?

Michael Wahl (Faire Mobilität): Ich sehe das sehr ähnlich wie Herr Atema. Es gibt hier eine Möglichkeit, den kombinierten Verkehr unter die Entsenderrichtlinie beziehungsweise unter die Vorgaben aus dem Arbeitnehmerentsendegesetz zu stellen. Wenn diese Möglichkeit besteht, sollte das auch genutzt werden. Herr Atema hatte das auch schon gesagt: Es wird in diesem Sektor jede Lücke genutzt, um ein Geschäftsmodell daraus zu machen. Wir sehen Geschäftsmodelle, von denen fast alle Glieder der Lieferkette profitieren. Das ist im kombinierten Verkehr dann IKEA, das vielleicht eine Ware in einem Container geladen hat. Das ist dann auch das Unternehmen, das den Containertransport in Deutschland organisiert. Das ist dann vielleicht noch ein weiteres Unternehmen in der Kette. Dann kommt der Fuhrunternehmer, der, wenn das Gesetz so kommen würde, zu bulgarischen, zu rumänischen, zu polnischen Mindestlöhnen Frachten innerhalb von Deutschland transportieren kann, die häufig auch als „grüne Transporte“ gelobt werden. Ich glaube, hier sollte die Bundesregierung ganz deutlich alle Möglichkeiten nutzen, die sie hat, um klarzumachen, dass Menschen, die solche Transporte durchführen, die Mindestschutzrechte aus dem Arbeitnehmerentsendegesetz bekommen und zwar ab dem ersten bis zum letzten Kilometer bekommen.



Der Vorsitzende Bernd Rützel: Meine sehr verehrten Damen und Herren, wir sind am Ende unsere Anhörung. Ich bedanke mich herzlich bei Ihnen, die Sie hier waren und auch zugeschaltet waren, für die Stellungnahmen und auch für die Aussagen, für die Beantwortung der Fragen. Ich bedanke mich herzlich nach Rumänien, an Sie, Frau Elena Frandes, und auch für die Übersetzung hier in Berlin. Das war eine Premiere. Ich finde, das hat hervorragend funktioniert. Ich bedanke mich herzlich beim Ausschussekretariat, auch für die, die

jetzt das Protokoll noch schreiben müssen. Deswegen immer wieder die Namensnennungen, damit man weiß, wer was gesagt hat. Ich wünsche allen noch einen schönen Resttag. Die Sitzung ist geschlossen. Die nächste Sitzung findet statt am Mittwoch, den 10. Mai 2023.

Ende der Sitzung: 17:40 Uhr