

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Jutta Krellmann, Klaus Ernst, Eva Bulling-Schröter, Susanna Karawanskij, Kerstin Kassner, Ralph Lenkert, Thomas Lutze, Birgit Menz, Thomas Nord, Richard Pitterle, Michael Schlecht, Dr. Kirsten Tackmann, Dr. Axel Troost und der Fraktion DIE LINKE.

Durchsetzung des Mindestlohns im Verkehrsgewerbe

Das Speditions-, Transport- und damit verbundene Logistikgewerbe bildet neben dem Baugewerbe und der Gastronomie einen Schwerpunktbereich bei den Kontrollen wie bei der Ahndung von Verstößen gegen das Mindestlohngesetz (MiLoG) durch die Behörden der Zollverwaltung (vgl. Bundestagsdrucksache 18/5807; neues deutschland, 9. Oktober 2015: „Mindestlohnkontrolle auf der Autobahn“). Nicht allein die Kontrolldichte der Finanzkontrolle Schwarzarbeit (FKS) verweist auf die problematische Situation für die Beschäftigten in dieser Branche, die im Zusammenhang mit der Liberalisierung des EU-Binnenmarktes und der EU-Osterweiterung seit Jahren bereits mit Lohndumping und schlechten Arbeitsbedingungen konfrontiert sind. Eine von der Gewerkschaft ver.di veröffentlichte Auswertung einer DGB-Index-Gute-Arbeit-Befragung von Mitgliedern des entsprechenden Fachbereichs aus dem Jahr 2013 ergab, dass nur 3 Prozent der Beschäftigten ihre Arbeitsbedingungen als „gut“ einstufen, 76 Prozent hingegen als „schlecht“. Die von dem DGB-Index abgebildete Arbeitsqualität erfasste dabei sowohl die physischen wie psychischen Belastungen als auch die materielle Absicherung der Beschäftigten (vgl. psl.verdi.de/++file++53330e96aa698e0659000dcc/download/die-arbeitsbedingungen-im-post-und-logistiksektor.pdf).

Die insbesondere vor dem Hintergrund der osteuropäischen Dumpinglohnkonkurrenz gebotene umfängliche Durchsetzung des ab dem 1. Januar 2015 geltenden allgemeinen gesetzlichen Mindestlohns von 8,50 Euro/Stunde steht bis heute aus. Grund hierfür ist auch das von der Europäischen Kommission am 21. Januar 2015 eingeleitete Pilotverfahren wegen der Durchsetzung des Mindestlohngesetzes im grenzüberschreitenden Straßenverkehr. Die Bundesregierung wurde hierbei aufgefordert, Erläuterungen zur Vereinbarkeit mit der Waren- und Dienstleistungsverkehrsfreiheit sowie zur Vereinbarkeit mit den Verordnungen über den Zugang zum Straßengüter- und Straßenpersonenverkehrsmarkt und der sog. Entsenderichtlinie (Entsendung von Arbeitnehmern im Rahmen der Erbringung von Dienstleistungen) zu geben. Nach einem Gespräch mit ihrem damaligen polnischen Amtskollegen Władysław Kosniak-Kamysz verkündete die Bundesministerin für Arbeit und Soziales Andrea Nahles am 30. Januar 2015 eine Interimslösung für den Transitverkehr, die bis heute Bestand hat. Neben der offenen Frage nach der Kontrolle ausländischer Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer stehen weitere Rechtsfragen der allgemeinen Umsetzung des Mindestlohns in dieser Branche im Weg; diese betreffen u. a. die Vergütung der Bereitschaftszeiten oder die anrechenbaren Lohnbestandteile bzw. Lohnäquivalente.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie ist der Stand bezüglich des EU-Pilotverfahrens, und bis zu welchem Zeitpunkt rechnet die Bundesregierung mit einer abschließenden Klärung aller diesbezüglichen europarechtlichen Fragen?
2. Wie beurteilt die Bundesregierung die Rechtsauffassung von Prof. Dr. Wolfgang Däubler, der die unionsrechtlichen Einwände gegen die Anwendung des MiLoG mit Verweis auf die Artikel 62 und Artikel 52 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) für unzulässig hält und demzufolge einschränkende Regelungen der Dienstleistungsfreiheit im Zusammenhang mit der Wahrung von Arbeitnehmerinnen- und Arbeitnehmerinteressen EU-rechtskonform sind (vgl. www.lto.de/recht/hintergruende/h/mindestlohn-fernverkehr-transitfahrten-deutschland-europa-kommission/)?
3. Wie viele Verfahren wurden im Bereich des Transitverkehrs mit dem Verdacht des Verstoßes gegen das Mindestlohngesetzes im Jahr 2015 eingeleitet und infolge der Interimslösung dann eingestellt?
4. Wie viele Bußgelder in welcher durchschnittlichen Höhe wurden aufgrund des Verstoßes gegen das MiLoG gegen Arbeitgeberinnen bzw. Arbeitgeber des Speditions-, Transport- und damit verbundenen Logistikgewerbes bislang verhängt?
5. Welche Maßnahmen hat die Bundesregierung ergriffen um sicherzustellen, dass bei den Kontrollen von ausländischen Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern die Kabotagebeförderung oder die grenzüberschreitende Güterbeförderung, die weiterhin den gesetzlichen Mindestlohnbestimmungen unterliegt, nicht als Transitverkehr deklariert wird?
6. Welche Kenntnisse liegen der Bundesregierung für den Bereich der Kabotagebeförderung hinsichtlich meldepflichtiger Einsatzplanungen sowie Änderungsmeldungen von Arbeitgebern mit Sitz im Ausland vor, und wie hoch ist die Anzahl derer, die nicht der Meldepflicht nachkommen (bitte detailliert aufschlüsseln nach der Anzahl der Einsatzplanungen, Änderungsmeldungen, festgestellten Verstöße, nicht, nicht korrekt, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig angezeigten Einsatzplanungen)?
7. Welche Maßnahmen ergreift die Bundesregierung, um zu verhindern, dass deutsche Spediteure im Rahmen der EU-Niederlassungsfreiheit Tochtergesellschaften in osteuropäischen EU-Mitgliedstaaten gründen und mit vor Ort eingestellten Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern die Bestimmungen des Mindestlohngesetzes unterlaufen?
8. Wie viele Fälle sind der Bundesregierung bekannt, bei denen über Tochtergesellschaften in EU-Mitgliedstaaten das Mindestlohngesetz unterlaufen wurde (bitte aufschlüsseln für den Zeitraum nach dem EU-Beitritt der osteuropäischen Länder)?
9. Welche Maßnahmen ergreifen die Bundesfinanzdirektionen zur Überprüfung und Umsetzung der Meldepflicht bei der Kabotagebeförderung und dem grenzüberschreitenden Güterverkehr sowie bei Verstößen in Bezug auf die Arbeitszeiterfassung (bitte detailliert aufschlüsseln nach Anzahl und Art der erfassten Verstöße von Arbeitgeberinnen bzw. Arbeitgebern mit Sitz im Ausland sowie entsprechenden Kraftfahrerinnen bzw. Kraftfahrern)?
10. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus den Vorschlägen des Bundesverbandes Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) bezüglich der besseren Kontrolle der Mindestlohnbestimmungen bei gebietsfremden Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern (vgl. www.dvz.de/rubriken/management-recht/single-view/nachricht/mindestlohn-laesst-immer-noch-

fragen-offen.html), insbesondere zum empfohlenen Aufbau eines Online-meldesystems zur Übermittlung, Erfassung und Speicherung sowie zur Steigerung der Effizienz der FKS-Kontrollen?

11. Welche Maßnahmen zu der Evaluation der Durchsetzung des Mindestlohns in dem Speditions-, Transport- und damit verbundenen Logistikgewerbe plant die Bundesregierung, und nach welchen Kriterien soll diese Evaluation ggf. durchgeführt werden?
12. Welche Kenntnisse liegen der Bundesregierung über Verstöße gegen die in der Logistikbranche geltenden Aufzeichnungs- und Dokumentationspflichten für inländische Arbeitgeber vor (bitte detailliert aufschlüsseln nach Anzahl und Ort der Kontrollen, festgestellten Ordnungswidrigkeiten sowie der durchschnittlichen Bußgeldhöhe und Anzahl, Anzahl der kontrollierten Fahrer, die gemäß der MiLoDokV mind. 2 958 Euro brutto verdienen und damit von der Aufzeichnungspflicht ausgenommen sind, der durchschnittlichen Höhe der täglichen Lenk- und alles umfassenden Arbeitszeit, inkl. Pausen und Ruhezeiten), und welche Maßnahmen strebt die Bundesregierung zur Durchsetzung der vollumfänglichen Zeiterfassung für das Fahrpersonal an, da neben den Lenkzeiten, welche durch das EU-Kontrollgerät erfasst werden, auch alle weiteren Arbeitstätigkeiten als Arbeitszeit gelten und damit voll zu erfassen sind?

Berlin, den 17. Dezember 2015

Dr. Sahra Wagenknecht, Dr. Dietmar Bartsch und Fraktion

