

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Pascal Meiser, Susanne Ferschl, Matthias W. Birkwald, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 19/21912 –**

Kontrollpraxis des gesetzlichen Mindestlohns bei entsendeten Kraftfahrern auf Bundesfernstraßen

Vorbemerkung der Fragesteller

Auf europäischen Autobahnen findet nach Ansicht der Fragestellenden seit Jahren ein gnadenloser Unterbietungswettbewerb im LKW-Fernverkehr statt. Große westeuropäische Logistikunternehmen beauftragen osteuropäische Speditionen und machen sich so die erheblichen Lohnunterschiede zwischen den Mitgliedstaaten der Europäischen Union zu Nutze oder befördern diese sogar, indem sie selbst Firmen – oftmals auch als Briefkastenfirmen – in Osteuropa gründen. So transportieren osteuropäische Fernfahrer die Fracht mit in ihren Heimatländern zugelassenen Zugmaschinen, während die Auflieger überwiegend in Deutschland zugelassen sind.

Auf Grundlage von Schilderungen der Fernfahrer, die das Projekt „Faire Mobilität“ auf Grundlage von über 4 000 Beratungsgesprächen auf deutschen Autobahnraststätten und Autohöfen sammeln konnte, erhalten diese meist nur den Mindestlohn des Landes, in dem sie einen Arbeitsvertrag unterschrieben haben. Zusätzlich erhalten sie arbeitsvertraglich festgelegte weitere, pauschal zu erstattende Kosten (Spesen), die im Rahmen der Entsendung angefallen (vgl.: <https://www.faire-mobilitaet.de/++co++c23c8dde-6e06-11e7-9d4b-525400e5a74a>).

Die Zahlungsverpflichtung des gesetzlichen Mindestlohns für Kabotagefahrten auf dem Territorium der Bundesrepublik Deutschland für entsandte Fernkraftfahrerinnen und Fernkraftfahrer umgehen viele Unternehmen, indem sie Spesenzahlungen, die eigentlich für Übernachtung und Verpflegung während der Aufträge vorgesehen sind, auf den Mindestlohn anrechnen. Nach deutschem Arbeitsrecht ist dies illegal (vgl. ebd.). Den Anspruch einzuklagen scheitert in der Regel an ganz praktischen Problemen wie Sprachbarrieren, Unkenntnis der deutschen Rechtslage sowie drohender Jobverlust.

Auf der Internetseite des Zolls wird in einem Fachthemenbeitrag beschrieben, welchen sonstigen Lohnbestandteilen (Zulagen und Zuschläge) die Erfüllungswirkung für eine Entgeltzahlung fehlt (abrufbar unter: https://www.zoll.de/DE/Fachthemen/Arbeit/Mindestarbeitsbedingungen/Mindestlohn-Mindestlohngesetz/Berechnung-Zahlung-Mindestlohns/Sonstige-Lohnbestandteile-Zulagen-Zuschlaege/sonstige-lohnbestandteile-zulagen-zuschlaege_node.html).

Dies sei dann der Fall, wenn sie auf einer besonderen gesetzlichen Zweckbestimmung beruhen. Da § 20 des Mindestlohngesetzes (MiLoG) auch ausländische Arbeitgeber zur Zahlung des gesetzlichen Mindestlohns verpflichtet, wird auch auf die gesetzlichen Zweckbestimmungen anderer EU-Staaten eingegangen und listet „Beispiele für Zulagen und Zuschläge, die im Rahmen des MiLoG nicht berücksichtigt werden“ auf.

Vor diesem Hintergrund wollen deshalb die Fragestellenden von der Bundesregierung wissen, wie sich die Kontrollpraxis und geahndete arbeitsrechtliche Verstöße auf deutschen Fernstraßen darstellen.

1. Wie viele Schwerpunktkontrollen wurden nach Kenntnis der Bundesregierung durch den Zoll auf Fernverkehrsstraßen nach dem Bundesfernstraßengesetz bzw. auf Raststätten und Autohöfen im Zeitraum von 2015 bis Juli 2020 durchgeführt (bitte jeweils für die Jahre 2015 bis 2019 und für die Monate Januar bis Juli 2020 sowie nach Bundesländern differenzieren)?

In der Branche Speditions-, Transport- und damit verbundenes Logistikgewerbe haben die Hauptzollämter (HZÄ) in den Jahren 2015, 2016 und 2017 je eine sowie 2019 zwei bundesweite Schwerpunktprüfungen durchgeführt.

Regionale Schwerpunktprüfungen wurden in der Branche Speditions-, Transport- und damit verbundenes Logistikgewerbe 2016 in Nordrhein-Westfalen, 2017 in Hamburg, Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz und Sachsen-Anhalt sowie im ersten Halbjahr 2020 in Bayern, Baden-Württemberg und Nordrhein-Westfalen durchgeführt.

Die Kategorie der Straße, an der die Prüfungen durchgeführt werden, wird dabei statistisch nicht erfasst.

2. Bei wie vielen Lkw-Fahrern mit ausländischem Arbeitsvertrag wurde nach Kenntnis der Bundesregierung die Einhaltung des Mindestlohngesetzes (MiLoG) kontrolliert (bitte jeweils für die Jahre 2015 bis 2019 und für die Monate Januar bis Juli 2020 sowie nach Bundesländern differenzieren)?
3. Wie viele Verstöße gegen das MiLoG wurden nach Kenntnis der Bundesregierung bei Lkw-Fahrern mit ausländischem Arbeitsvertrag im Zeitraum von 2015 bis Juli 2020 festgestellt (bitte jeweils für die Jahre 2015 bis 2019 und für die Monate Januar bis Juli 2020 sowie nach Bundesländern differenzieren)?
4. Wie viele Ermittlungsverfahren wurden nach Kenntnis der Bundesregierung wegen Nichteinhaltung des MiLoG bei Lkw-Fahrern mit ausländischem Arbeitsvertrag nach Kenntnis der Bundesregierung im Zeitraum von 2015 bis 2019 eingeleitet (bitte für die jeweiligen Jahre sowie nach Bundesländern differenzieren)?
5. Wie hoch waren nach Kenntnis der Bundesregierung die im Rahmen der Ermittlungsverfahren verhängten Bußgelder wegen Nichteinhaltung des MiLoG bei Lkw-Fahrern mit ausländischem Arbeitsvertrag im Zeitraum von 2015 bis 2019 (bitte für die jeweiligen Jahre sowie nach Bundesländern differenzieren)?
6. Wie viele Ermittlungsverfahren gab es nach Kenntnis der Bundesregierung bei Lkw-Fahrern mit ausländischem Arbeitsvertrag im Zeitraum von 2015 bis 2019 aufgrund des Verdachts auf Veruntreuung und Vorenthaltung von Arbeitsentgelt nach § 266a des Strafgesetzbuches (StGB) (bitte für die jeweiligen Jahre sowie nach Bundesländern differenzieren)?

7. In welcher Höhe wurden nach Kenntnis der Bundesregierung im Zeitraum von 2015 bis 2019 Geldstrafen sowie Freiheitsstrafen wegen Veruntreuung und Vorenthaltung von Arbeitsentgelt nach § 266a StGB verhängt, die im Zusammenhang wegen Verstößen gegen das des MiLoG bei Lkw-Fahrern mit ausländischem Arbeitsvertrag stehen (bitte für die jeweiligen Jahre differenzieren)?
8. Wie hoch war nach Kenntnis der Bundesregierung die Schadenssumme in der Jahresstatistik des Zolls wegen Nichteinhaltung des MiLoG bei Lkw-Fahrern mit ausländischem Arbeitsvertrag im Zeitraum von 2015 bis 2019 (bitte für die jeweiligen Jahre differenzieren)?

Die Fragen 2 bis 8 werden aufgrund des Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Prüfungen und Ermittlungsverfahren der Finanzkontrolle Schwarzarbeit (FKS) der Zollverwaltung, von denen Lastkraftwagenfahrer betroffen sind, werden in der Arbeitsstatistik der FKS in der Branche Speditions-, Transport und damit verbundenes Logistikgewerbe arbeitgeberbezogen erfasst. Es wird nicht gesondert erfasst, ob die Beschäftigung der angetroffenen Person aufgrund eines in- oder ausländischen Arbeitsvertrages erfolgt. Eine Auswertung statistischer Daten für Lastkraftwagenfahrer mit ausländischen Arbeitsverträgen ist daher nicht möglich.

Zu Frage 2 wird darauf hingewiesen, dass die FKS grundsätzlich einen ganzheitlichen Prüfungsansatz verfolgt, welcher alle in Betracht kommenden Prüfaufträge nach § 2 des Schwarzarbeitsbekämpfungsgesetzes (SchwarzArbG) abdeckt. Eine Differenzierung nach Prüfungen in Bezug auf die Einhaltung der Vorschriften nach dem Mindestlohngesetz (MiLoG) oder anderen Prüfaufträgen ist in der Arbeitsstatistik nicht vorgesehen. Statistisch wird lediglich erfasst, in welcher Branche geprüft wurde.

Zu Frage 7 wird darauf hingewiesen, dass die Arbeitsstatistik der FKS nur die Auswertung der Gesamtzahl der Ermittlungsverfahren nach § 266a des Strafgesetzbuches erlaubt. Eine Auswertung, ob diese Verfahren im Zusammenhang mit Verstößen gegen das MiLoG geführt worden sind, ist nicht möglich. Auch diese Auswertung ist nur für die gesamte Branche Speditions-, Transport- und damit verbundenes Logistikgewerbe möglich und kann nicht auf bestimmte Berufsgruppen eingegrenzt werden.

Allgemeine statistische Daten zur Branche Speditions-, Transport- und damit verbundenes Logistikgewerbe finden sich für die angefragte Berufsgruppe beispielsweise in den letztjährigen Antworten auf die Kleinen Anfragen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN zu den Mindestlohnprüfungen des jeweiligen Vorjahres (für das Jahr 2015 Bundestagsdrucksache 18/7525, für das Jahr 2016 Bundestagsdrucksache 18/11475, für das Jahr 2017 Bundestagsdrucksache 19/875, für das Jahr 2018 Bundestagsdrucksache 19/8830 sowie für das Jahr 2019 Bundestagsdrucksache 19/18583).

9. Werden nach Kenntnis der Bundesregierung die Zollbeamten in die Lage versetzt, die im „Recht ausländischer Staaten oft vorgesehene Entsendezulagen“ (Quelle: https://www.zoll.de/DE/Fachthemen/Arbeit/Mindestarbeitsbedingungen/Mindestlohn-Mindestlohngesetz/Berechnung-Zahlung-Mindestlohns/Sonstige-Lohnbestandteile-Zulagen-Zuschlaege/sonstige-lohnbestandteile-zulagen-zuschlaege_node.html) zu überprüfen, um festzustellen, ob Teile der Entsendezulagen auf den Mindestlohnanspruch angerechnet werden dürfen, wenn ja, in welcher Form,

Im Recht ausländischer Staaten vorgesehene Entsendezulagen gelten als Bestandteil des Mindestlohnes, soweit sie nicht als Erstattung für infolge der Entsendung tatsächlich entstandener Kosten wie z. B. Reise-, Unterbringungs- und Verpflegungskosten gezahlt werden (vgl. Artikel 3 Absatz 7 der Entsenderichtlinie) und werden auch durch die FKS geprüft.

- a) gibt es beispielsweise eine Gesetzessammlung der verschiedenen Staaten für die Beamtinnen und Beamten,

Eine Gesetzessammlung zu Entsendezulagen der EU-Mitgliedstaaten (MS) ist bei der FKS nicht vorhanden und wird auch nicht für erforderlich gehalten. Informationen zu Entsendezulagen können bei Bedarf über das Binnenmarkt-Informationssystem (IMI) im Entsendestaat erfragt werden.

- b) wird bei den zuständigen Stellen anderen EU-Mitgliedstaaten Amtshilfe erfragt,

Amtshilfeersuchen werden in der Regel über IMI an die MS gestellt.

- c) wurden die Bundesministerien bzw. zuständigen Stellen der anderen EU-Mitgliedstaaten um Auskunft gebeten, zu welchem Zweck solche Entsendezulagen in ihrem Land abgerechnet werden dürfen,

Informationen darüber, zu welchem Zweck Entsendezulagen gezahlt werden, werden über IMI in anderen MS erfragt.

- d) werden hierzu bei Unternehmen die Abrechnungsdokumente angefordert und ausgewertet,

Im Rahmen von Prüfungen nach § 2 Absatz 1 Nummer 6 SchwarzArbG i. V. m. § 14 MiLoG prüft die FKS, ob die Pflichten nach dem MiLoG eingehalten werden. Prüfungen werden auch bei Arbeitgebern mit Sitz im Ausland durchgeführt. Die Unternehmen sind nach § 17 Absatz 1 MiLoG i. V. m. § 2a Absatz 1 SchwarzArbG verpflichtet, Arbeitszeitaufzeichnungen zu führen und mindestens 2 Jahre aufzubewahren. Gemäß § 15 MiLoG i. V. m. § 4 Absatz 1 SchwarzArbG können diese und weitere, bezogen auf die Zahlung des Mindestlohns aussagekräftige, Unterlagen wie z. B. Arbeitsverträge sowie Zahlungsbelege, bei den Arbeitgebern mit Sitz im Ausland angefordert werden.

- e) welche weiteren bzw. anderen Möglichkeiten werden durch den Zoll genutzt, um zu prüfen, ob und welche Teile der Entsendezulagen bei Kabotagefahrten auf den eigentlichen Mindestlohnanspruch angerechnet werden?

Bei Vor-Ort-Prüfungen werden die Lastkraftwagenfahrer zu Art, Umfang und Dauer der Beschäftigung in Deutschland (insbesondere zu ihrer Arbeitszeit, ihrem Lohn und weiteren Beschäftigungsbedingungen) befragt. Diese Angaben können anschließend im Wege einer Prüfung beim Arbeitgeber mit den angeforderten Lohnunterlagen abgeglichen werden (siehe Antwort zu Frage 9d).

Kommen die Unternehmen einer Aufforderung, Unterlagen vorzulegen, nicht nach, ist ein Amtshilfeersuchen über IMI möglich. Mit diesem können unter anderem die ausländischen Behörden um entsprechende Prüfung des Unternehmens gebeten werden, um so die notwendigen Unterlagen zu erhalten und diese an die FKS übermitteln zu können.

10. Wie oft wurde im Zeitraum von 2015 bis 2019 nach Kenntnis der Bundesregierung durch den Zoll der Zweck solcher Entsendezulagen insgesamt überprüft (bitte für die jeweiligen Jahre differenzieren)?
11. Wie oft wurde im Zeitraum von 2015 bis 2019 nach Kenntnis der Bundesregierung darauf ausgewichen, auf die tatsächlichen Aufwendungen der Fahrer abzustellen und diese überprüft, um festzustellen, ob ein Mindestlohnverstoß festgestellt werden kann (Punkt 2. im zitierten Fachbeitrag des Zolls)?
12. Wie oft wurde im Zeitraum von 2015 bis 2019 nach Kenntnis der Bundesregierung darauf ausgewichen, einen Abzug für Unterkunfts- bzw. Verpflegungsleistungen auf Grundlage der Sozialversicherungsentgeltverordnung zu berechnen (Punkt 3 im zitierten Fachbeitrag des Zolls)?

Die Fragen 10 bis 12 werden aufgrund des Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Eine gesonderte statistische Auswertung von Prüfungen, bei denen der Zweck von Entsendezulagen, die korrekte Berücksichtigung von Aufwendungen von Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern oder die korrekte Anrechnung von Unterkunfts- oder Verpflegungskosten geprüft wurden, ist nicht möglich.

13. Wie gestaltet sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Kooperation der FKS mit dem Projekt „Faire Mobilität“ bei der Aufdeckung von Verstößen gegen das MiLoG?

Das Projekt „Faire Mobilität“ berät Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer, damit diese ihre Ansprüche nach dem MiLoG geltend machen können. Erfahren die Beraterinnen und Berater des Projekts „Faire Mobilität“ von Verstößen gegen das MiLoG, können sie die FKS hierüber informieren. Die FKS entscheidet dann über die Einleitung eines Prüf- oder Ermittlungsverfahrens.

Zwischen der FKS und dem Projekt „Faire Mobilität“ sowie anderen Fachberatungsstellen wurde am 24. und 25. September 2019 ein Workshop durchgeführt, um die Zusammenarbeit auszubauen. Dabei fand kein ausschließlicher Austausch zum MiLoG statt, vielmehr wurden Informationen zum gesamten Prüfauftrag der FKS nach § 2 Absatz 1 SchwarzArbG ausgetauscht. In dem Workshop wurde unter anderem der Abschluss eines Kooperationskonzepts vereinbart. Inhaltlich soll das Konzept auch auf ein einheitliches Verfahren der Kooperation, insbesondere im Umgang mit Hinweisen – unter Berücksichtigung der datenschutzrechtlichen Aspekte – eingehen. Der Entwurf dieses Konzepts befindet sich derzeit in der Abstimmung.

Weiterhin sind regelmäßige Austauschforen auf regionaler Ebene zwischen den Beratungsstellen und der FKS vorgesehen.

14. Wie plant die Bundesregierung, Fahrerinnen und Fahrer bei der Geltendmachung ihrer Mindestlohnansprüche zu unterstützen?

Fahrerinnen und Fahrer von Arbeitgebern mit Sitz im Ausland können ihre Ansprüche auf den deutschen Mindestlohn gemäß § 15 des Arbeitnehmer-Entsendegesetzes (AEntG) auf zivilrechtlichem Weg in Deutschland einklagen.

Das Projekt „Faire Mobilität“, welches vom Deutschen Gewerkschaftsbund durchgeführt wird, bietet auch für Fahrerinnen und Fahrer aus anderen Mitgliedstaaten, vornehmlich aus Mittel- und Osteuropa, Informationen und Beratung an. Diese können sich dabei auch in ihrer Muttersprache beraten lassen.

Mit dem am 30. Juli 2020 in Kraft getretenen Gesetz zur Umsetzung der Richtlinie (EU) 2018/957 zur Änderung der Richtlinie 96/71/EG über die Entsendung von Arbeitnehmern im Rahmen der Erbringung von Dienstleistungen ist das Informations- und Beratungsangebot „Faire Mobilität“ verstetigt worden. Es stehen für das Projekt gemäß § 23a AEntG dauerhaft Mittel in Höhe von knapp 4 Mio. Euro jährlich zur Verfügung.

