

Beschlussempfehlung und Bericht

des Ausschusses für Arbeit und Soziales (11. Ausschuss)

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung – Drucksachen 20/6496, 20/6877 –

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

A. Problem

Unionsrechtliche Vorgaben aus dem Bereich des Entsenderechts sind in nationales Recht umzusetzen. Es handelt sich zum einen um Artikel 1 der Richtlinie (EU) 2020/1057 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Juli 2020 zur Festlegung besonderer Regeln im Zusammenhang mit der Richtlinie 96/71/EG und der Richtlinie 2014/67/EU für die Entsendung von Kraftfahrern im Straßenverkehrssektor und zur Änderung der Richtlinie 2006/22/EG bezüglich der Durchsetzungsanforderungen und der Verordnung (EU) Nr. 1024/2012 (ABl. L 249 vom 31.7.2020, S. 49, im Folgenden: Straßenverkehrsrichtlinie oder Richtlinie (EU) 2020/1057). Die Straßenverkehrsrichtlinie ist am 1. August 2020 in Kraft getreten. Artikel 9 der Straßenverkehrsrichtlinie verpflichtet die Mitgliedstaaten, bis zum 2. Februar 2022 die Vorschriften zu erlassen und zu veröffentlichen, die erforderlich sind, um der Straßenverkehrsrichtlinie nachzukommen.

Zum anderen dient der nach Artikel 1 des Gesetzentwurfs im Arbeitnehmer-Entsendegesetz (AEntG) neu einzufügende Abschnitt 7 der Umsetzung von Kapitel VI der Richtlinie 2014/67/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Mai 2014 zur Durchsetzung der Richtlinie 96/71/EG über die Entsendung von Arbeitnehmern im Rahmen der Erbringung von Dienstleistungen und zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 1024/2012 über die Verwaltungszusammenarbeit mit Hilfe des Binnenmarkt-Informationssystems („IMI-Verordnung“) (ABl. L 159 vom 28.5.2014, S. 11, im Folgenden: Durchsetzungsrichtlinie oder Richtlinie 2014/67/EU). Die Durchsetzungsrichtlinie ist am 17. Juni 2014 in Kraft getreten und war bis zum 18. Juni 2016 in nationales Recht umzusetzen.

B. Lösung

Mit dem Gesetzentwurf wird die Straßenverkehrsrichtlinie in deutsches Recht umgesetzt und es werden erforderliche Anpassungen im AEntG vorgenommen.

Dabei soll der bestehende Schutz von Arbeitnehmern und Arbeitnehmerinnen sowie das hohe nationale Kontrollniveau in Bezug auf die Arbeitsbedingungen bei Entsendungen nach Deutschland so weit wie möglich erhalten bleiben, heißt es im Gesetzentwurf. Die Vorgaben der Durchsetzungsrichtlinie werden ebenfalls durch eine Anpassung des AEntG umgesetzt.

Annahme des Gesetzentwurfs in geänderter Fassung mit den Stimmen der Fraktionen SPD, CDU/CSU, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, FDP und DIE LINKE. bei Stimmenthaltung der Fraktion der AfD.

C. Alternativen

Keine.

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Für den Bundeshaushalt entstehen aufgrund der neuen gesetzlichen Regelungen Ausgaben durch zusätzliche Ausgaben der Zollverwaltung.

Im Jahr 2023 entstehen der Zollverwaltung durch das Gesetz für zusätzliches Personal (zwei AK gD) Personalausgaben inklusive Gemeinkostenzuschlag in Höhe von rund 103 000 Euro (davon rund 81 000 Euro Personaleinzelkosten und 22 000 Euro Rücklagen für den Versorgungsfonds) und Sachkosten aus der Sachkostenpauschale inklusive Gemeinkostenzuschlag in Höhe von rund 35 000 Euro.

Ab dem Jahr 2024 ergeben sich jährliche Personalausgaben inklusive Gemeinkostenzuschlag in Höhe von rund 206 000 Euro (davon rund 161 000 Euro Personaleinzelkosten und 45 000 Euro Rücklagen für den Versorgungsfonds) sowie Sachkosten aus der Sachkostenpauschale inklusive Gemeinkostenzuschlag in Höhe von rund 69 000 Euro.

Zudem werden die geplanten Regelungen im Zuständigkeitsbereich des Bundesministeriums der Finanzen (BMF) eine Anpassung des von der Generalzolldirektion geführten Meldeportal-Mindestlohn erforderlich machen. Dies erfordert voraussichtlich im Jahr 2023 einmalige Sachkosten in Höhe von 56 000 Euro für die Anpassung des Meldeportal-Mindestlohn durch externe IT-Dienstleister.

Ab dem Jahr 2023 fallen für die Kostenerstattung von Kontrollkarten sowie für die Beschaffung von Downloadkeys jährliche Sachkosten in Höhe von rund 14 000 Euro an.

Der Mehrbedarf an Sach- und Personalmitteln wird laut Gesetzentwurf finanziell und stellenmäßig im Einzelplan 08 ausgeglichen.

E. Erfüllungsaufwand

E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Für Bürgerinnen und Bürger entsteht laut Gesetzentwurf kein Erfüllungsaufwand.

E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Hinsichtlich der Umsetzung von Artikel 1 der Straßenverkehrsrichtlinie entsteht der Wirtschaft nach den Ausführungen im Gesetzentwurf ein einmaliger Erfüllungsaufwand von rund 1 125 000 Euro sowie ein jährlicher Erfüllungsaufwand in Höhe von rund 654 000 Euro.

Aufgrund der Übertragung der Meldepflichten nach § 18 Absatz 3 AEntG, § 16 Absatz 3 des Mindestlohngesetzes (MiLoG) und § 17b Absatz 1 des Arbeitnehmerüberlassungsgesetzes (AÜG) vom Entleiher auf den Verleiher entsteht für die betroffenen Verleiher ein einmaliger Erfüllungsaufwand in Höhe von rund 27 000 Euro. Gleichzeitig entsteht jährlich eine Entlastung von rund 3 000 Euro für die Wirtschaft.

Eine Kompensation des Erfüllungsaufwands („One in, one out“-Regel) ist nicht erforderlich, weil es sich um eine 1:1-Umsetzung unionsrechtlicher Vorgaben handelt.

E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Der Zollverwaltung entsteht ein jährlicher Erfüllungsaufwand in Höhe von rund 47 000 Euro für die Behandlung ein- und ausgehender Ersuchen durch die Bundesstelle Vollstreckung Zoll als zentrale Behörde.

Für die Zollverwaltung entsteht ein einmaliger Erfüllungsaufwand in Höhe von 323 000 Euro für Änderungen in Dienstvorschriften, beim Internetauftritt der Zollverwaltung und für die notwendigen Arbeiten im Zusammenhang mit der Durchführung von Schulungen zur Nutzung des IMI-Moduls (IMI = Binnenmarkt-Informationssystem) für die Beschäftigten der Hauptzollämter sowie Schulungsaufwand für die Nutzung des entsprechenden IMI-Moduls bei den Beschäftigten der Finanzkontrolle Schwarzarbeit der Zollverwaltung.

In Bezug auf die Erlangung der Kontrollkarten entsteht der Zollverwaltung ein alle zwei Jahre wiederkehrender Erfüllungsaufwand von rund 2 000 Euro.

Zudem entsteht der Zollverwaltung für die Anpassung des Meldeportal-Mindestlohn ein einmaliger Erfüllungsaufwand in Höhe von rund 73 000 Euro. Davon fallen rund 56 000 Euro für die Beauftragung eines externen IT-Dienstleisters an.

F. Weitere Kosten

Keine.

Beschlussempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,

den Gesetzentwurf auf Drucksachen 20/6496, 20/6877 mit folgenden Maßgaben, im Übrigen unverändert anzunehmen:

Artikel 1 wird wie folgt geändert:

1. Nummer 9 wird wie folgt geändert:
 - a) In § 27 Nummer 6 Buchstabe c wird das Wort „Beklagten“ durch das Wort „Betroffenen“ ersetzt.
 - b) In § 30 Absatz 2 Nummer 1 wird nach dem Wort „Geldbuße“ das Wort „offensichtlich“ eingefügt.
2. In Nummer 16 werden in § 36 Absatz 1 Satz 1 nach den Wörtern „im Inland“ die Wörter „im Rahmen einer Entsendung nach Artikel 1 Absatz 3 Buchstabe a der Richtlinie 96/71/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Dezember 1996 über die Entsendung von Arbeitnehmern im Rahmen der Erbringung von Dienstleistungen (ABl. L 18 vom 21.1.1997, S. 1), die durch die Richtlinie (EU) 2018/957 (ABl. L 173 vom 9.7.2018, S. 16; L 91 vom 29.3.2019, S. 77) geändert worden ist,“ eingefügt.

Berlin, den 14. Juni 2023

Der Ausschuss für Arbeit und Soziales

Bernd Rützel
Vorsitzender

Wilfried Oellers
Berichterstatter

Bericht des Abgeordneten Wilfried Oellers

A. Allgemeiner Teil

I. Überweisung

Der Gesetzentwurf auf **Drucksache 20/6496** ist in der 100. Sitzung des Deutschen Bundestages am 27. April 2023 an den Ausschuss für Arbeit und Soziales zur federführenden Beratung und an den Rechtsausschuss, den Wirtschaftsausschuss, den Verkehrsausschuss sowie an den Ausschuss für die Angelegenheiten der Europäischen Union zur Mitberatung überwiesen worden. Die Unterrichtung auf **Drucksache 20/6877** ist in der 105. Sitzung des Deutschen Bundestages am 24. Mai 2023 gleichlautend überwiesen worden. Der Parlamentarische Beirat für nachhaltige Entwicklung beteiligte sich gutachtlich.

II. Wesentlicher Inhalt der Vorlage

Mit dem Gesetzentwurf sollen unionsrechtliche Vorgaben aus dem Bereich des Entsenderechts in nationales Recht umgesetzt werden, wobei die Vorgaben der Straßenverkehrsrichtlinie nach den Ausführungen in der Begründung des Gesetzentwurfs vorrangig durch eine Anpassung des AEntG umgesetzt würden. Dabei solle der bestehende Schutz von Arbeitnehmern und Arbeitnehmerinnen sowie das hohe nationale Kontrollniveau in Bezug auf die Arbeitsbedingungen bei Entsendungen nach Deutschland so weit wie möglich erhalten bleiben.

Wesentlich seien hierzu die Regelungen in den §§ 36 bis 40 AEntG (neu). Der Anwendungsbereich der Entsenderegeln für Beförderungsdienstleistungen im Straßenverkehr werde hier entsprechend an die Anforderungen der Straßenverkehrsrichtlinie angepasst. Die Beschäftigung von Kraftfahrern und Kraftfahrerinnen eines im Ausland ansässigen Arbeitgebers im Inland unterfalle hiernach grundsätzlich den Vorgaben des Entsenderechts. Hierzu zählten insbesondere Kabotagebeförderungen und trilaterale Beförderungen auf Grundlage eines Beförderungsvertrags.

Vom Anwendungsbereich des Entsenderechts ausgenommen würden bilaterale Beförderungen von Gütern und Personen einschließlich der ersten Zusatzbeförderung von Gütern oder Personen im Rahmen von bilateralen Beförderungen, bei Vorliegen der Voraussetzungen würden auch die ersten beiden Zusatzbeförderungen im Rahmen von bilateralen Güterbeförderungen ausgenommen. Ebenfalls ausgenommen würden der reine Transitverkehr sowie bilaterale Beförderungen im kombinierten Verkehr. Klargestellt werde, dass diese Ausnahmen nicht für Unternehmen mit Sitz außerhalb der EU gälten. Beförderungen im Werkverkehr im Sinne des § 1 Absatz 2 und 3 des Güterkraftverkehrsgesetzes (GüKG) fielen nicht unter die besonderen Regelungen der Straßenverkehrsrichtlinie. Auf sie fänden die allgemeinen Entsenderegelungen ohne die Spezifika der Straßenverkehrsrichtlinie Anwendung.

In § 18 AEntG werde die Meldepflicht für Arbeitgeber mit Sitz in einem anderen Mitgliedstaat, die Kraftfahrer oder Kraftfahrerinnen im Inland beschäftigten, unter Verwendung der elektronischen Schnittstelle des durch die Verordnung (EU) Nr. 1024/2012 geschaffenen IMI aufgenommen.

Zudem werde in § 19 AEntG für den Arbeitgeber mit Sitz in einem anderen Mitgliedstaat verpflichtend geregelt, welche Unterlagen dieser dem Kraftfahrer oder der Kraftfahrerinnen für die Durchführung der Beförderung zur Verfügung stellen müsse. Kraftfahrer und Kraftfahrerinnen müssten diese Unterlagen den Behörden der Zollverwaltung auf Verlangen vorlegen. Auf Aufforderung seien die Unterlagen elektronisch zu übermitteln.

Entsprechend den neuen Melde- und Dokumentationspflichten würden auch die Bußgeldvorschriften in § 23 AEntG angepasst. Schließlich würden in § 13c AEntG die Vorgaben der Straßenverkehrsrichtlinie zur Berechnung der Beschäftigungsdauer im Inland umgesetzt. Neben dem AEntG würden die entsprechenden Melde-, Dokumentations- und Bußgeldvorschriften im Mindestlohngesetz (MiLoG) unter Berücksichtigung der Vorgaben der Straßenverkehrsrichtlinie angepasst. In der Mindestlohnmeldeverordnung (MiLoMeldV) werde für Arbeitgeber mit

Sitz in einem anderen Mitgliedstaat, die im Inland einen Kraftfahrer oder eine Kraftfahrerin beschäftigten, die Anmeldung über das IMI vorgesehen.

Vorgaben des Kapitels VI der Durchsetzungsrichtlinie würden vorrangig durch eine Anpassung des AEntG umgesetzt. Der neu einzufügende Abschnitt 7 des AEntG sehe detaillierte Regelungen zum Umgang mit eingehenden und ausgehenden Ersuchen um Zustellungs- und Vollstreckungshilfe im Bereich entsenderechtlicher Geldbußen und finanzieller Verwaltungsanktionen vor. Zudem sei beabsichtigt, diese Ersuchen – wie in Kapitel VI der Durchsetzungsrichtlinie vorgesehen – über das IMI abzuwickeln. Die Regelung in § 25 AEntG teile die Zuständigkeit für die Bearbeitung eingehender und ausgehender Ersuchen in Übereinstimmung mit den Vorgaben von Artikel 14 der Durchsetzungsrichtlinie auf. Die Bundesstelle Vollstreckung Zoll beim Hauptzollamt Hannover als zentrale Behörde übernehme die Kommunikation zwischen den ausländischen Behörden und den inländischen zuständigen Behörden. Für die eingehenden Ersuchen richte sich die Zuständigkeit für die innerstaatliche Zustellung und Vollstreckung nach § 23 AEntG. Für ausgehende Ersuchen bleibe es für die Zustellung und Vollstreckung bei der Zuständigkeit der jeweils für die zugrunde liegende Entscheidung zuständigen nationalen Behörde, wie etwa Behörden der Zollverwaltung oder Arbeitsschutzbehörden. Die §§ 27 bis 30 AEntG regelten Inhalt und Behandlung ausgehender Ersuchen sowie Behandlung und Ablehnungsgründe für eingehende Ersuchen. § 26 AEntG sehe vor, dass die Zustellungs- und Vollstreckungshilfe im grenzüberschreitenden Bereich ausschließlich über das IMI abzuwickeln sei.

Da die Durchsetzungsrichtlinie lediglich eine Pflicht des Dienstleistungserbringers zur Abgabe der Entsendemeldung vorsehe, werde die Meldepflicht im Falle einer Arbeitnehmerüberlassung vom Entleiher auf den Verleiher verlagert. Zudem werde für die Entsendemeldungen nach AEntG, MiLoG und Arbeitnehmerüberlassungsgesetz (AÜG) die Versicherungspflicht des Arbeitgebers und des Verleihers aufgehoben.

III. Stellungnahmen der mitberatenden Ausschüsse

Der **Rechtsausschuss** hat über den Gesetzentwurf in seiner 59. Sitzung am 14. Juni 2023 beraten und mit den Stimmen der Fraktionen SPD, CDU/CSU, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, FDP und DIE LINKE. bei Stimmenthaltung der Fraktion der AfD die Annahme in geänderter Fassung empfohlen.

Der **Wirtschaftsausschuss** hat über den Gesetzentwurf in seiner 49. Sitzung am 14. Juni 2023 beraten und mit den Stimmen der Fraktionen SPD, CDU/CSU, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, FDP und DIE LINKE. bei Stimmenthaltung der Fraktion der AfD die Annahme in geänderter Fassung empfohlen.

Der **Verkehrsausschuss** hat über den Gesetzentwurf in seiner 46. Sitzung am 14. Juni 2023 beraten und mit den Stimmen der Fraktionen SPD, CDU/CSU, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, FDP und DIE LINKE. bei Stimmenthaltung der Fraktion der AfD die Annahme in geänderter Fassung empfohlen.

Der **Ausschuss für die Angelegenheiten der Europäischen Union** hat über den Gesetzentwurf in seiner 42. Sitzung am 14. Juni 2023 beraten und dem Deutschen Bundestag mit den Stimmen der Fraktionen SPD, CDU/CSU, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, FDP und DIE LINKE. bei Stimmenthaltung der Fraktion der AfD die Annahme in geänderter Fassung empfohlen.

Der **Parlamentarische Beirat für nachhaltige Entwicklung** hat sich gemäß Einsetzungsantrag auf Drucksache 20/696 in seiner 34. Sitzung am 26. April 2023 mit dem Gesetzentwurf auf Drucksache 20/6496 befasst und wie folgt Stellung genommen:

„Folgende Aussagen zur Nachhaltigkeit wurden in der Begründung des Gesetzentwurfs getroffen:

„Der Entwurf steht im Einklang mit den Leitgedanken der Bundesregierung zur nachhaltigen Entwicklung im Sinne der Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie, die der Umsetzung der Agenda 2030 für nachhaltige Entwicklung der Vereinten Nationen dient. Er trägt insbesondere zum Arbeits- und Sozialschutz bei.

Der Entwurf regelt die Anwendung der Entsendevorschriften im Straßenverkehrstransport und verbessert die Durchsetzung der Entsendevorschriften. Er trägt damit zu mehr Rechtsklarheit, Transparenz und Fairness der Arbeitsbedingungen von Kraftfahrern und Kraftfahrerinnen bei. Der Entwurf leistet damit insbesondere einen Beitrag zur Verwirklichung von Nachhaltigkeitsziel 8 („Dauerhaftes, breitenwirksames und nachhaltiges Wirt-

schaftswachstum, produktive Vollbeschäftigung und menschenwürdige Arbeit für alle fördern“) und 10 („Ungleichheit in und zwischen Ländern verringern“). Insbesondere die Erreichung der Unterziele 8.5 („Bis 2030 produktive Vollbeschäftigung und menschenwürdige Arbeit für alle Frauen und Männer, einschließlich junger Menschen und Menschen mit Behinderungen, sowie gleiches Entgelt für gleichwertige Arbeit erreichen“), 8.8 („Die Arbeitsrechte schützen und sichere Arbeitsumgebungen für alle Arbeitnehmer, einschließlich der Wanderarbeitnehmer, insbesondere der Wanderarbeitnehmerinnen, und der Menschen in prekären Beschäftigungsverhältnissen, fördern“), 10.4 („Politische Maßnahmen beschließen, insbesondere fiskalische, lohnpolitische und den Sozialschutz betreffende Maßnahmen, und schrittweise größere Gleichheit erzielen“) werden gefördert.“

Formale Bewertung durch den Parlamentarischen Beirat für nachhaltige Entwicklung:

Eine Nachhaltigkeitsrelevanz des Gesetzentwurfes ist gegeben. Der Bezug zur nationalen Nachhaltigkeitsstrategie ergibt sich hinsichtlich folgender Leitprinzipien einer nachhaltigen Entwicklung, Sustainable Development Goals (SDGs) und Indikatorenbereiche:

- Leitprinzip 1 – Nachhaltige Entwicklung als Leitprinzip konsequent in allen Bereichen und bei allen Entscheidungen anwenden,
- SDG 8 – Menschenwürdige Arbeit und Wirtschaftswachstum und
- Indikatorenbereich 8.5.a – Beschäftigung.

Die Darstellung der Nachhaltigkeitsprüfung ist plausibel.

Eine Prüfbitte ist daher nicht erforderlich.“

IV. Öffentliche Anhörung von Sachverständigen

Der Ausschuss für Arbeit und Soziales hat die Beratungen des Gesetzentwurfs auf Drucksache 20/6496 in seiner 44. Sitzung am 26. April 2023 aufgenommen und die Durchführung einer öffentlichen Anhörung von Sachverständigen beschlossen. Die Anhörung fand in der 45. Sitzung am 8. Mai 2023 statt.

Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Anhörung haben schriftliche Stellungnahmen abgegeben, die in der Ausschussdrucksache 20(11)337 zusammengefasst sind.

Folgende Verbände, Institutionen und Einzelsachverständige haben an der Anhörung teilgenommen:

Deutscher Gewerkschaftsbund

Bundesverband Spedition und Logistik e. V.

Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmen e. V.

Bundesvereinigung der Deutschen Arbeitgeberverbände e. V.

Gesamtverband Verkehrsgewerbe Niedersachsen e. V.

Finanzkontrolle Schwarzarbeit

Faire Mobilität

Elena Frandes, Rumänien

Professor Dr. Frank Bayreuther, Passau

Edwin Atema, Niederlande

Weitere Einzelheiten zu der Anhörung können dem Protokoll der Sitzung entnommen werden.

V. Beratungsverlauf und Beratungsergebnisse im federführenden Ausschuss

Der Ausschuss für Arbeit und Soziales hat die Beratung über den Gesetzentwurf auf Drucksachen 20/6496, 20/6877 in seiner 49. Sitzung am 14. Juni 2023 abgeschlossen. Dabei wurde der als Maßgabe dokumentierte

Änderungsantrag auf Ausschussdrucksache 20(11)354neu der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP einstimmig angenommen.

Sodann hat der **Ausschuss für Arbeit und Soziales** dem Deutschen Bundestag mit den Stimmen der Fraktionen SPD, CDU/CSU, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, FDP und DIE LINKE. bei Stimmenthaltung der Fraktion der AfD die Annahme des Gesetzentwurfs auf Drucksachen 20/6496, 20/6877 in geänderter Fassung empfohlen.

Die **Fraktion der SPD** stellte fest, dass zusammen mit dem eingebrachten Änderungsantrag die EU-Straßenverkehrsrichtlinie „eins zu eins“ umgesetzt werde. Dies bedeute insbesondere, und dies sei hervorzuheben, dass mit Blick auf Kraftfahrer/-innen das Entsenderecht auf den Straßenverkehrssektor Anwendung finde. Viele Arbeitnehmer hier seien Leiharbeiter. Sie versorgten uns mit wichtigen Gütern aus ganz Europa. Dieser Gesetzentwurf bringe nun Rechtsklarheit. Gleichwohl müsse man an dem Thema der Arbeitsbedingungen von LKW-Fahrer/-innen weiterarbeiten. In Rumänien gebe es, wie die Sachverständigenanhörung gezeigt habe, bereits ein Verbandsklagerecht seitens der Gewerkschaften. Mit dem vorliegenden Gesetzentwurf gebe es viele Verbesserungen. Das Recht müsse aber auch durchgesetzt werden. Dies sei eine große Herausforderung für die Finanzkontrolle Schwarzarbeit. Das Meldeportal IMI werde dabei unterstützen und gute Dienste leisten. Wichtig sei im Übrigen die Beratungsleistung durch Faire Mobilität. Die Regelungen müssten fortwährend auf ihre Geeignetheit geprüft werden.

Die **Fraktion der CDU/CSU** begrüßte den Abschluss des Gesetzgebungsvorhabens. Es sei daran zu erinnern, dass bei der Verabschiedung der Entsenderichtlinie durch die EU der Verkehrssektor zunächst habe ausgeklammert werden müssen. Eine schnellere Umsetzung wäre wünschenswert gewesen. Es sei positiv zu bewerten, dass nun auch die nationalen Standards an dieser Stelle gälten, was aber für den Verkehrssektor, der auch grenzüberschreitend stattfinde, in der Umsetzung der Leistung auch Ausnahmeregelungen nach sich ziehe. Dies stärke die in Deutschland ansässigen Speditionsunternehmen und damit auch den Wirtschaftsstandort Deutschland. Gleichzeitig sei die Einführung des IMI-Systems im Hinblick auf eine Erleichterung der Kontrollen zu begrüßen, die natürlich ambitioniert und schwierig seien. Diese Kontrollen seien aber enorm wichtig. Für die Bewertung des jetzt verabschiedeten Gesetzes sei es hilfreich, den Zoll in etwa einem Jahr in den Ausschuss einzuladen, damit er über die Kontrollen, deren Ergebnisse und die bisherigen Erfahrungen mit dem neuen Gesetz berichte.

Die **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** hob die Komplexität des Verfahrens hervor. Die Umsetzung der Straßenverkehrsrichtlinie sei zu begrüßen. Auch in der Sachverständigenanhörung sei noch einmal deutlich geworden, dass es in diesem Bereich sehr viel prekäre Beschäftigung gebe. Im parlamentarischen Verfahren sei es besonders wichtig gewesen, darauf zu achten, dass die Straßenverkehrsrichtlinie tatsächlich „eins zu eins“ umgesetzt werde. Deshalb werde mit dem Änderungsantrag klargestellt, dass sich die Richtlinie nur auf diejenigen Kraftfahrer/-innen beziehe, die per Dienstleistungsvertrag beauftragt würden, und nicht für diejenigen gelte, die konzernintern unterwegs seien bzw. im Rahmen der grenzüberschreitenden Leiharbeit. Gleichzeitig kritisiere man die zahlreichen Ausnahmen beim Mindestlohn in der Richtlinie. Die Evaluierung der Kontrollmöglichkeiten der Finanzkontrolle Schwarzarbeit sei wichtig. Es gebe noch viel zu tun, damit es zukünftig gerecht und fair auf den europäischen Straßen zugehe.

Die **Fraktion der FDP** verwies darauf, dass das Entsenderecht regle, dass die Dienstleistungsfreiheit grundsätzlich nicht dazu missbraucht werden könne, Mindeststandards wie Mindestlöhne zu unterlaufen. Bei Transport und Beförderungsdienstleistungen sei es kompliziert zu beurteilen, in welchen Fällen eine Entsendung überhaupt vorliege. Es müsse daher Ausnahmen geben und dies werde nun mit der Richtlinie geregelt. Das Problem bestehe im Übrigen nicht bei der Rechtssetzung, sondern bei der Rechtsdurchsetzung. Große Hoffnungen hinsichtlich der Verbesserung der Kontrollen setze man in das IMI-System, die Zentralisierung der Entsendemeldungen und in intelligente Fahrtenschreiber.

Die **Fraktion der AfD** kritisierte, dass es ohne die EU-Richtlinien mit den damit verbundenen Umsetzungen einige soziale Probleme, die beispielsweise zu der Notwendigkeit des Mindestlohns führten, gar nicht gäbe. Soziale Rechte schütze man insbesondere, indem man die Europäische Union verlasse. Außerdem sei im Gesetzentwurf die Trennung zwischen Fällen, bei denen eine Entsendung stattfinde, und Fällen, bei denen keine Entsendung stattfinde, etwas unklar. Man frage sich, weshalb die Ratschläge aus der Sachverständigenanhörung nicht befolgt würden. Illegale Kabotage und die Einhaltung der Sozialvorschriften sollten zuerst kontrolliert werden. Dies sei besser als eine umfangreiche Bürokratie einzuführen. Im Übrigen sei das neue Meldeportal IMI wesentlich komplizierter als das Meldeportal Mindestlohn. Dem Gesetzentwurf werde man nicht zustimmen.

Die **Fraktion DIE LINKE.** hob als positiv hervor, dass mit der Umsetzung endlich wichtige Rechtsunklarheiten der vergangenen Jahre beseitigt würden. Bedauerlich sei, dass es weiterhin sehr viele Ausnahmen gebe, die vor allem den Transit und die bilaterale Beförderung betreffen. Damit werde die Übersichtlichkeit stark eingeschränkt und Kontrollen würden erschwert. Das liege jedoch nicht an der deutschen Umsetzung, sondern an der Richtlinie. Leider gebe es außerdem große Lücken in der Rechtsdurchsetzung. Man brauche daher viel mehr Kontrollen, und zwar ohne die Fahrer zu kriminalisieren. Im Übrigen spreche man sich für ein Verbandsklagerecht für die Gewerkschaften aus. Hilfreich sei es außerdem, den Sozialpartnern, wie laut Richtlinie möglich, die Informationen, die über das Binnenmarktinformationssystem IMI ausgetauscht würden, ebenfalls zur Verfügung zu stellen. Insgesamt müsse die Lage der Kraftfahrer/-innen durch weitere Maßnahmen verbessert werden. Dem Gesetzentwurf werde als erstem Schritt hin zu Verbesserungen zugestimmt.

B. Besonderer Teil

Zu Nummer 1

Zu Buchstabe a

In § 27 Nummer 6 Buchstabe c AEntG wird unter Berücksichtigung der Terminologie des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten zur Klarstellung das Wort „Beklagten“ durch „Betroffenen“ ersetzt.

Zu Buchstabe b

In § 30 Absatz 2 Nummer 1 AEntG wird mit Blick auf den Wortlaut von Artikel 17 Unterabsatz 2 Buchstabe a der Richtlinie 2014/67/EU zur Klarstellung das Wort offensichtlich eingefügt.

Zu Nummer 2

Die Ergänzung in § 36 Absatz 1 Satz 1 AEntG dient der Klarstellung, dass die §§ 36 ff. AEntG entsprechend der Regelung in Artikel 1 Absatz 2 der Richtlinie (EU) 2020/1057 nur im Rahmen einer Entsendung nach Artikel 1 Absatz 3 Buchstabe a der Richtlinie 96/71/EG in der durch die Richtlinie (EU) 2018/957 geänderten Fassung (Entsenderichtlinie) gelten. Die Regelungen nach den §§ 36 ff. AEntG finden damit keine Anwendung auf Entsendungen innerhalb eines Unternehmens oder einer Unternehmensgruppe im Sinne von Artikel 1 Absatz 3 Buchstabe b der Entsenderichtlinie und der Arbeitnehmerüberlassung im Sinne von Artikel 1 Absatz 3 Buchstabe c der Entsenderichtlinie. Für sie gelten die entsenderechtlichen Mindestarbeitsbedingungen, soweit eine Beschäftigung der Arbeitnehmerin oder des Arbeitnehmers im Inland erfolgt. Dies setzt bei unionsrechtskonformer Auslegung der deutschen Vorgaben unter Berücksichtigung der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs eine hinreichende Verbindung der Arbeitsleistung der Arbeitnehmerin oder des Arbeitnehmers zum Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland während des betreffenden Zeitraums voraus (vgl. zuletzt EuGH vom 1. Dezember 2020, FNV ./ Van den Bosch, C-815/18).

Berlin, den 14. Juni 2023

Wilfried Oellers
Berichtersteller

