

# LogisTicker

Hintergrundinformationen und Meinungen  
aus Spedition und Logistik



Unkalkulierbares Haftungsrisiko

## DSLVL für Korrektur der Auftraggeberhaftung beim Mindestlohngesetz

**Unternehmen der Speditions- und Logistikbranche sind vom Mindestlohngesetz (MiLoG) durch die Auftraggeberhaftung besonders betroffen. Als Planer und Organisatoren globaler Lieferketten beauftragen deutsche Speditionen Güterkraft- und Eisenbahnverkehrsunternehmen, Reedereien oder Airlines, die bei grenzüberschreitenden Transporten auch deutschen Mindestlohn zahlen müssen. Wenn ausländische Transportunternehmen hiergegen verstoßen, haften aber auch die deutschen Speditionen als Auftraggeber, obwohl ihnen die Kontrolle der von ihnen eingesetzten ausländischen Dienstleister kaum möglich ist.**

Diese Form der Auftraggeberhaftung ist unzumutbar. Denn damit droht betroffenen Speditionen ohne Verschulden ein Bußgeld von bis zu 500.000 Euro, zusätzlich zu den zivilrechtlichen Ansprüchen.

Der Mindestlohn ist für die Unternehmen der Speditions- und Logistikbranche in seiner Höhe grundsätzlich annehmbar. Allerdings führen vor allem die überzogenen Haftungs- und Administrationsverpflichtungen des MiLoG zu untragbaren Belastungen für die vom DSLVL vertretene Branche. Der Speditionsverband fordert deshalb:

- Die Auftraggeberhaftung ist zu streichen, mindestens aber deutlich zu entschärfen.

Die Position des DSLVL beruht auf den besonderen Gegebenheiten in der Logistikbranche:

### Haftung ohne Kontrollmöglichkeit ist unverhältnismäßig

Im Auftrag von Handel und Industrie organisieren und steuern deutsche Speditionen nationale, internationale und globale Lieferketten und beauftragen hierfür Transportunternehmen aller Verkehrsträger (Güterkraft- und Eisenbahnverkehrsunternehmen sowie Reedereien und Airlines). Gerade bei internationalen Transporten müssen deutsche Logistikunternehmen oft ausländische Partner einschalten, die als Spezialisten mit den besonderen regionalen Verhältnissen vor Ort vertraut sind. Die Kooperation deutscher Speditionen mit ausländischen Transportunternehmen ist



etabliert und folgt den Grundsätzen einer modernen, arbeitsteiligen Wirtschaft.

Nach dem MiLoG müssen seit dem 1. Januar 2015 Lohndifferenzen zwischen dem deutschen Mindestlohn und dem im Ausland üblichen Lohn für Beschäftigungszeiten, in denen Fahrpersonal in Deutschland tätig ist, vom ausländischen Transportunternehmen als Arbeitgeber ausgeglichen werden. Kommt dieses seiner Pflicht nicht nach, haftet im Zweifel der deutsche Spediteur als Auftraggeber. Doch haben deutsche Speditionen praktisch keine Möglichkeit, personenbezogene Lohndaten Dritter zu kontrollieren, um zu überprüfen, ob der beauftragte ausländische Frachtführer das MiLoG einhält. Verstärkt wird dieser Effekt noch dadurch, dass das erste Glied der Auftraggeberkette (die verladende Wirtschaft der Industrie und des Handels) nach Auffassung des Bundesarbeitsministeriums nur sehr eingeschränkt haftet. Die Auftraggeberhaftung stellt in dieser Form somit

eine unzumutbare Belastung für die Speditionen dar und ist dringend zu streichen. Ersatzweise muss der Gesetzgeber eine praktisch anwendbare Exkulpationsmöglichkeit schaffen, wie sie auch ursprünglich im Entwurf des MiLoG vorgesehen war. Diese Regelung sah vor, dass auftraggebende Speditionen in den Fällen Entlastung zugestanden wurde, in denen sie weder positive Kenntnis, noch grob fahrlässige Unkenntnis davon haben, dass beauftragte Transportunternehmen ihren Verpflichtungen zur Zahlung des Mindestlohns nicht nachkommen.

### Anwendung des Mindestlohngesetzes bei internationalen Verkehren auch rechtlich fraglich

Das MiLoG will in erster Linie existenzgefährdende Niedriglöhne verhindern und einen Mindestschutz der Arbeitnehmer erreichen. Die Verwirklichung dieses Zwecks ist vor allem dann geboten, wenn ein Arbeitnehmer nicht nur gelegentlich deutschen Lebenshaltungskosten unterliegt. Denn ausschließlich hier besteht ein Bedürfnis, den deutschen Mindestlohn zu erhalten. So unterliegt Fahrpersonal, das nur wenige Stunden im Transit durch Deutschland in Drittländer fährt oder nach einer Be- oder Entladung nach kurzer Zeit Deutschland wieder verlässt (grenzüberschreitender Verkehr), keinen oder nur in unerheblichem Umfang deutschen Lebenshaltungskosten. Hier kann die eigentliche Gesetzesidee des MiLoG nicht greifen, so dass diese Transportfälle vom Anwendungsbereich des MiLoG folgerichtig auch auszunehmen sind. Unabhängig davon ist zu bezweifeln, dass das MiLoG als Eingriffsnorm in den beschriebenen Fällen durch seinen weiten räumlichen Geltungsbereich mit der europäischen Dienstleistungsfreiheit im Einklang steht.

### Der DSLV bringt es auf den Punkt:



Das Mindestlohngesetz belastet die Speditions- und Logistikbranche in Form der Auftraggeberhaftung in unzumutbarer Weise. Das Problem: Beauftragen deutsche Speditionen ausländische Transportunternehmen, müssen diese in Deutschland auch deutschen Mindestlohn zahlen. Tun sie dies nicht, haften die

deutschen Spediteure als Auftraggeber, obwohl sie die Einhaltung des MiLoG ihres ausländischen Auftragnehmers praktisch nicht kontrollieren können. Den betroffenen Speditionen droht dann ein Bußgeld von bis zu 500.000 Euro zusätzlich zu der zivilrechtlichen Haftung für den vom beauftragten Dienstleistervorenthaltenen Mindestlohn. Deshalb verlangt der DSLV die Streichung, mindestens aber die deutliche Entschärfung der geltenden Auftraggeberhaftung.