

Stellungnahme

zum Entwurf eines Gesetzes zur Modernisierung und Digitalisierung der
Schwarzarbeitsbekämpfung

DSLVL Bundesverband Spedition und Logistik e. V.

Friedrichstraße 155-156 | Unter den Linden 24
10117 Berlin

Telefon: +49 30 4050228-0

E-Mail: info@dslv.spediteure.de

www.dslv.org | de.linkedin.com/company/spediteure

Lobbyregister beim Deutschen Bundestag | Registernummer: R000415

Transparenz-Register der EU | Identifikationsnummer: 7455137131-52

Stand: 4. Oktober 2024

Zum Entwurf eines Gesetzes zur Modernisierung und Digitalisierung der Schwarzarbeitsbekämpfung vom 5. September 2024 nimmt der DSLV Bundesverband Spedition und Logistik wie folgt Stellung:

A. Allgemeine Anmerkungen

Die in der Speditions- und Logistikbranche beschäftigten Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer haben ein Anrecht auf faire und angemessene Arbeits- und Sozialbedingungen. Deshalb unterstützt der DSLV die Bundesregierung bei ihren grundsätzlichen Anstrengungen, soziale Verwerfungen zu bekämpfen. Die Intention des Gesetzgebungsverfahrens (Modernisierung und Digitalisierung der Schwarzarbeitsbekämpfung) begrüßen wir dabei ausdrücklich. Es ist sachgerecht, die FKS zielgerichteter, moderner, digitaler und schlagkräftiger auszurichten. Die Digitalisierung und der verbesserte Austausch unter den Behörden sind nämlich elementar, um die Effizienz in der Bekämpfung von Schwarzarbeit zu steigern.

Allerdings sehen wir auch kritische Aspekte im Referentenentwurf, insbesondere hinsichtlich des Datenschutzes und der Datensicherheit.

B. Anmerkungen im Einzelnen

Änderungen der Straf- und Bußgeldtatbestände

Zu § 8 SchwarzArbG-RefE:

Die in der Begründung erwähnte Erweiterung des subjektiven Tatbestands des § 8 Abs. 3 SchwarzArbG um die fahrlässige Begehungsweise ist im Gesetz nicht zu finden (S. 14/15 RefE). Sofern eine solche Erweiterung aber vorgesehen sein sollte, halten wir eine solche Ausweitung für problematisch. Eine Ausweitung der Bußgeldvorschriften um die fahrlässige Begehungsweise ist nämlich im Hinblick auf die Zielsetzung des Referentenentwurfs nicht erforderlich. Der aktuelle § 8 Abs. 3 SchwarzArbG wurde bereits durch das Gesetz gegen illegale Beschäftigung und Leistungsmissbrauch vom 11. Juli 2019 verschärft, in dem das leichtfertige Vorenthalten und Veruntreuen von Arbeitsentgelt eingeführt wurde. Zudem handelt es sich beim aktuellen § 8 Abs. 3 SchwarzArbG schon um einen Auffangtatbestand zum Vorenthalten und Veruntreuen von Arbeitsentgelt nach § 266a StGB.

Kritisch ist auch, dass in § 8 Abs. 2 Nr. 7 SchwarzArbG-RefE ein unklar gehaltener Bußgeldtatbestand eingeführt werden soll, der unter anderem das „nicht rechtzeitige“ Herstellen der Lesbarkeit der übermittelten Daten sanktionieren soll. Hier besteht die Gefahr, dass man sich zwischen Verschlüsselungsgebot und Bestrafung einer angeblich nicht rechtzeitigen Herstellung der Lesbarkeit verheddert. Die Zollverwaltung muss zumindest Möglichkeiten aufzeigen, wie die Unternehmen die verschlüsselten Daten unkompliziert und sicher bei der FKS hochladen können.

Zu § 21 MiloG-RefE:

Nach § 21 Abs. 1 Nr. 9 MiloG handelt ordnungswidrig, wer eine Stundenaufzeichnung (Aufzeichnung des Arbeitgebers über Beginn, Ende und Dauer der täglichen Beschäftigung der einzelnen Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer nach § 17 Abs. 1 Satz 1) nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig erstellt oder nicht mindestens zwei Jahre aufbewahrt. Das Führen dieser Aufzeichnungen ist lediglich in den schwerpunktmäßig von Schwarzarbeit und illegaler Beschäftigung betroffenen Branchen (§ 2a Schwarz-ArbG) und in allen anderen Branchen nur für geringfügig Beschäftigte (§ 8 Abs. 1 SGB IV) verpflichtend. Die Bußgeldandrohung im Absatz 3 für einen Verstoß gegen die Pflicht zur Arbeitszeitaufzeichnung soll aufgrund des höheren Unrechtsgehalts auf 50.000 Euro angehoben werden (bisher 30.000 Euro).

Ob die Anhebung des Bußgeldrahmens von 30.000 Euro auf 50.000 Euro zukünftig der Zielsetzung des Referentenentwurfs gerecht wird, darf bezweifelt werden. Eine Ausschöpfung des bisherigen Gebührenrahmens, die allzu oft ohnehin unterbleibt, dürfte absolut ausreichend sein.

Digitale Prüfungen, erweiterte Duldungs- und Mitwirkungspflichten

Fraglich ist hinsichtlich der Vorschriften zur Datenübermittlung, was ein „maschinell auswertbares Format“ im Sinne des geplanten § 5a SchwarzArbG-RefE sein soll und ob bei der Übermittlung möglicherweise Datensicherheits- und Datenschutzerfordernungen zu Folgeproblemen führen. Die Gesetzesbegründung führt bereits aus, dass die Daten durch Verschlüsselung vor dem Zugriff Dritter bei der Übermittlung zu schützen sind. Das dürfte in der Praxis zu einer erheblichen Mehrbelastung der geprüften Unternehmen führen. Der Referentenentwurf sieht vor, dass die Daten verschlüsselt übertragen werden. Von diesem Verschlüsselungsgebot kann nach § 5a Abs. 2 S. 4 SchwarzArbG-RefE nur nach schriftlicher Einverständniserklärung der Beschäftigten befreit werden. Das ist zwar rechtsdogmatisch logisch, aber praxisuntauglich. Denn ein Datensatz des Arbeitgebers kann ja dann nur unverschlüsselt übertragen werden, wenn ausnahmslos alle Beschäftigten zuvor schriftlich eingewilligt haben.

Zudem bestehen erhebliche Bedenken hinsichtlich der Einhaltung der gesetzlichen Datenschutzstandards. Die dezentrale Bearbeitung sensibler Daten kann das Risiko unbefugter Zugriffe, Datenverluste oder -missbrauchs erhöhen. Die Zollverwaltung muss gewährleisten, dass bei der Verarbeitung personenbezogener und vertraulicher Informationen der Unternehmen die geltenden Datenschutzvorgaben strikt eingehalten werden.



Verbandsstruktur, Leistungsprofil und Leitlinien

Als Spitzen- und Bundesverband repräsentiert der DSLVL durch 16 regionale Landesverbände die verkehrsträgerübergreifenden Interessen der 3.000 führenden deutschen Speditions- und Logistikbetriebe, die mit insgesamt 600.000 Beschäftigten und einem jährlichen Branchenumsatz in Höhe von 131 Milliarden Euro wesentlicher Teil der drittgrößten Branche Deutschlands sind (Stand: Juli 2024).

Die Mitgliederstruktur des DSLVL reicht von global agierenden Logistikkonzernen, 4PL- und 3PL-Providern über inhabergeführte Speditionshäuser (KMU) mit eigenen LKW-Flotten sowie Befrachter von Binnenschiffen und Eisenbahnen bis hin zu See-, Luftfracht-, Zoll- und Lagerspezialisten.

Speditionen fördern und stärken die funktionale Verknüpfung sämtlicher Verkehrsträger. Die Verbandspolitik des DSLVL wird deshalb maßgeblich durch die verkehrsträgerübergreifende Organisations- und Steuerungsfunktion des Spediteurs bestimmt.

Der DSLVL ist politisches Sprachrohr sowie zentraler Ansprechpartner für die Bundesregierung, für die Institutionen von Bundestag und Bundesrat sowie für alle relevanten Bundesministerien und -behörden im Gesetzgebungs- und Gesetzumsetzungsprozess, soweit die Logistik und die Güterbeförderung betroffen sind.

Gemeinsam mit seinen Landesverbänden ist der DSLVL Berater und Dienstleister für die Unternehmen seiner Branche. Als Arbeitgeberverbände und Sozialpartner vertreten die DSLVL-Landesverbände die Branche in regionalen Tarifangelegenheiten.

Der DSLVL ist Mitglied des Europäischen Verbands für Spedition, Transport, Logistik und Zolldienstleistung (CLECAT), Brüssel, der Internationalen Föderation der Spediteurorganisationen (FIATA), Genf, sowie assoziiertes Mitglied der Internationalen Straßentransport-Union (IRU), Genf. In diesen internationalen Netzwerken nimmt der DSLVL auch Einfluss auf die Entwicklung des EU-Rechts in Brüssel und Straßburg und auf internationale Übereinkommen der UN, der WTO, der WCO, u. a.

Die Mitgliedsunternehmen des DSLVL fühlen sich den Zielen der Sozialen Marktwirtschaft und der Europäischen Union verpflichtet.