Wie weit reicht Dumping beim Lkw-Transport?

Der Protest ausländischer Lkw-Fahrer an der A 5 legt die Gegensätze zwischen deutschen Regeln und der Realität offen.

Von Katja Gelinsky, Berlin, und Tobias Piller, Frankfurt

In die seit 50 Tagen festgefahrene Situation an der Raststätte Gräfenhausen an der A 5 Frankfurt–Darmstadt kommt nun Bewegung. Dort gibt es seit Wochen Protest und Streik von rund 60 Fahrern der polnischen Unternehmensgruppe Mazur, die beklagen, dass sie seit mindestens 50 Tagen nicht bezahlt worden seien. Nun wird berichtet, dass die ersten der Fahrer Überweisungen von der polnischen Transportfirma erhalten hätten. Der von den Fahrern als Verhandlungsführer beauftragte Unterhändler Edwin Atema vom niederländischen Gewerkschaftsdachverband FNV sagt gegenüber der F.A.Z., dass die Diskussionen noch nicht abgeschlossen seien. Man werde an diesem Montag mit der Behandlung der Einzelfälle weitermachen.

Was passieren wird, falls alle protestierenden Fahrer die geforderte Zahlung erhalten, werde erst danach diskutiert, sagt Atema. Derzeit scheint es nicht wahrscheinlich, dass die Fahrer – größtenteils Georgier und acht Usbeken – weiter für die Transportfirmen der Gruppe Mazur arbeiten, gegen die sie nun wochenlang protestiert hatten. Als möglich gilt, dass die Fahrer am Schluss ihre Lkw-Schlüssel abgeben und Mazur mit Kleinbussen neue Fahrer aus Polen bringt. Die protestierenden Fahrer müssten dann erst einmal nach Hause fahren, oder bei anderen Speditionen anheuern.

Eine Ausnahmeregelung für die 60 Fahrer, die eine Anstellung bei deutschen Speditionen zu den üblichen Tarifkonditionen ermöglichen würde, fordert der Vorstandssprecher des Bundesverbandes für Güterkraftverkehr und Logistik (BGL), Dirk Engelhardt. Den deutschen Transportunternehmen, die sich an die deutschen Regeln für Tarif und Arbeitsbedingungen halten müssen, käme es offenbar sehr gelegen, würde an dieser Stelle ein Exempel statuiert. Deutsche Transportunternehmer sind in der Klemme, nicht nur wegen Regeln etwa zum Mindestlohn. Selbst bei schrumpfendem Marktanteil der deutschen Unternehmen auf dem heimischen Markt gibt es Probleme, genügend Fahrer zu finden. Die deutschen Gehälter für Fahrer lägen daher weit oberhalb des Mindestlohnes, um die 3.000 Euro brutto, berichtet Engelhardt, und weitere kräftige Steigerungen seien nicht ausgeschlossen.

Daher fühlen sich die deutschen Transportunternehmer besonders getroffen, wenn gleichzeitig zu steigenden Löhnen in Deutschland durch ausländische Anbieter nicht nur die Lohnkosten unterlaufen werden, sondern durch Missachtung der Regeln unlauterer Wettbewerb entsteht. Mit der Liberalisierung des europäischen Transportmarktes war versucht worden, auf dem europäischen Transportmarkt Konkurrenz im grenzüberschreitenden Güterverkehr zu schaffen. Für Lkws, die aus Polen über die Grenze kommen, gelten daher nicht deutsche, sondern polnische Regeln. Lastwagen aus dem Ausland dürfen auch im Rahmen der sogenannten Kabotage nach der Einfahrt nach Deutschland innerhalb einer Woche bis zu drei Transportfahrten innerhalb Deutschlands abwickeln, wofür dann aber deutscher Mindestlohn gilt.

Angeblich werden die Regeln aber oft unterlaufen, auch bei Fahrten für DHL, deutsche Autokonzerne oder Möbelhausketten. Etwa dadurch, dass die Lastwagen in Deutschland bleiben und per Kleinbus Fahrer aus dem Ausland, etwa aus Polen, nach Deutschland transportiert werden. Die Lastwagen sind dann nach Beobachtung von Fachleuten wochenlang in Deutschland unterwegs oder auch im grenzüberschreitenden Verkehr in Westeuropa. Die Bewegungen eines einzelnen Lkws und der Fahrer sind dabei im Moment nur mit hohem Aufwand zu kontrollieren. Abhilfe könnte in der Zukunft eine neue Generation von Fahrtenschreibern schaffen, die nicht nur die gefahrene Geschwindigkeit und die Ruhezeiten aufzeichnen, sondern auch die Grenzübertritte.

Die rechtliche Lagebeurteilung wird dadurch erschwert, dass sich wegen der langen Ketten in der Logistikbranche die Rechtsordnungen unterschiedlicher Länder überlagern können. Das Bundesarbeitsministerium teilte dazu auf Anfrage der F.A.Z. mit: „Niemand sollte arbeiten müssen, ohne dafür bezahlt zu werden. Dem Arbeitnehmer muss es möglich sein, Lohnzahlungen geltend zu machen, die seit Längerem ausstehen." Die Frage ist nur: Sind die Lkw-Fahrer überhaupt Arbeitnehmer? Wie und in welcher Höhe können sie ihre Lohnforderungen durchsetzen? Und hilft ihnen das deutsche Arbeitsrecht?

Dazu teilt das Bundesarbeitsministerium mit, ausgehend von den bisher bekannten tatsächlichen Umständen könne derzeit nicht abschließend beurteilt werden, ob deutsches Arbeitsrecht Anwendung finde und damit Ansprüche auf den deutschen Mindestlohn bestünden. Unklarheit scheint unter anderem über die genaue Ausgestaltung und rechtliche Bewertung der Verträge zu bestehen, auf deren Grundlage die Fernfahrer Transporte für Mazur übernehmen. Damit das deutsche Mindestlohngesetz greift, müssten sie Arbeitnehmer sein. Im Rahmen von Mindestlohnkontrollen prüfen Zoll und Sozialversicherungen allerdings auch, ob ein Unternehmen Scheinselbständige beschäftigt.

Außerdem stellt sich die Frage, ob das Mindestlohngesetz auf die Transportfahrten der Fahrer Anwendung findet. Frank Geissler, Fachanwalt für Transport- und Speditionsrecht für die Hamburger Kanzlei Grimme & Partner, erläutert, bei Kabotage, also bei Lkw-Fahrten innerhalb Deutschlands, die ein Transportunternehmen eines anderen EU-Landes durchführe, sei die Rechtslage klar: Für solche Fahrten steht auch angestellten Fernfahren aus dem Ausland der deutsche Mindestlohn zu."

Geissler verweist auf ein Urteil des Finanzgerichts Brandenburg aus dem Jahre 2019. Die Richter entschieden, auch wenn ein Unternehmen der Transport- und Logistikbranche in Polen ansässig sei und auf die Arbeitsverträge mit den Fahrern grundsätzlich polnisches Recht anwendbar sei, gelte bei Kabotagefahrten das Mindestlohngesetz. Das Urteil bezieht sich ebenfalls auf Transporte, die in einem anderen EU-Mitgliedstaat starten oder dort enden, sofern in Deutschland be- oder entladen wird.

Die Fernfahrer, die für Mazur arbeiten, haben dem Vernehmen nach sowohl Kabotage gefahren als auch Transitfahrten durch Deutschland übernommen. Für Transittransporte seien die Mindestlohnregelungen aber vor einigen Jahren ausgesetzt worden, sagt Geissler. Grund dafür seien Einwände der EU-Kommission gewesen. Die Brüsseler Behörde habe sogar ein Vertragsverletzungsverfahren gegen Deutschland eingeleitet. Die Anwendung der Mindestlohnregelungen auf die Transitfahrten sei „eine unverhältnismäßige Einschränkung der Dienstleistungsfreiheit und des freien Warenverkehrs", rügte die Brüsseler Behörde.

Anfragen nach dem aktuellen Stand des Vertragsverletzungsverfahrens konnten am Wochenende zunächst nicht beantwortet werden. Die Frage, ob für die Fahrer deutsches Arbeitsrecht gilt, ist jedoch nicht nur wegen der Lohnhöhe wichtig: Greift das Mindestlohngesetz, könnten möglicherweise Lohnansprüche gegen deutsche Unternehmen geltend gemacht werden, so Geissler. So hafteten auch die Auftraggeber unter gewissen Voraussetzungen dafür, dass die Arbeitnehmer des beauftragten Unternehmens ihren Mindestlohn bekommen. Zu den Auftraggebern des polnischen Spediteurs gehört etwa DHL. Und noch eine Regelung aus dem Mindestlohngesetz könnte die Auftraggeber nach Angaben von Rechtsanwalt Geissler empfindlich treffen: Verstöße gegen das Mindestlohngesetz sind bußgeldbewehrt. Die Ordnungswidrigkeit kann mit einer Geldbuße bis zu 500.000 Euro geahndet werden.

Frankfurter Allgemeine Zeitung,
17.04.2023, Unternehmen, Seite 24

© Frankfurter Allgemeine Zeitung GmbH 2023.
Alle Rechte vorbehalten. Frankfurter Allgemeine Archiv