

UNERBITTLICH TICKT DIE UHR



Je nach Wartezeit an der Rampe kann der Mindestlohn jetzt unterschritten werden.

Der Mindestlohn deckt die Probleme der hiesigen Logistikbranche auf und empört die osteuropäischen Transportunternehmer.

Text | Jan Bergrath



Gilt der Mindestlohn auch beim Transit durch Deutschland?

Seit Januar 2015 gilt in Deutschland ein gesetzlicher Mindestlohn von 8,50 Euro pro Stunde. Er gilt ebenfalls für Lkw-Fahrer, weil es in der hiesigen Transportbranche, anders als etwa in den Niederlanden, keinen allgemeingültigen Tariflohn gibt. In den alten Bundesländern liegt die Zahl der tarifgebundenen Transportunternehmen irgendwo zwischen 20 und 40 Prozent, in den neuen Bundesländern deutlich darunter. Bereits im Bericht „Zeit ist Geld“ (Heft 12/2014) hat FERNFAHRER vor Konsequenzen gewarnt.

Gerade in den neuen Bundesländern werden die Lohnkosten der Fahrer explodieren. Dort sitzen viele Frachtführer für namhafte deutsche Logistikkonzerne, deren Fahrer zum Teil bundesweit unterwegs sind. Pauschale Monatslöhne reichen von 1.200 Euro bis 1.700 Euro – brutto, wohlgemerkt! Das reicht nach dem Mindestlohngesetz (MiLoG) fortan nicht mehr.

Die Rechnung ist sehr einfach. Unerbittlich tickt die Uhr. Bei 208 Stunden, die für einen Fahrer im Schnitt als Arbeitszeit im Monat erlaubt sind, ist der Dreh- und Angelpunkt ein Bruttolohn von 1768 Euro. Alles darunter verstößt gegen das MiLoG. Aber auch höhere Löhne bergen die Gefahr, dass der gesetzliche Stundensatz nicht erreicht wird. Denn Lkw-Fahrer dürfen im Monat durchaus auf eine Höchstarbeitszeit von 244 Stunden kommen. Das liegt an der Bereitschaftszeit (siehe Recht Aktuell, Seite 47).

Die Frage, was Arbeit und was Bereitschaftszeit ist, erklärt Patrick Gerson, Fachsekretär der Gewerkschaft Verdi in Bayern, seinen Mitgliedern immer am Beispiel der Wartezeit an der Rampe. Einmal sagt der Lagerleiter zum Fahrer: „Du musst warten, ich habe keine Rampe frei, mir brennt der Laden. Ich sage dir Bescheid, das kann aber noch dauern.“ Das ist eindeutig: Der Fahrer hockt im Lkw, damit er den Zeitpunkt nicht verpasst, bis er eine Rampe zugewiesen bekommt. Das ist keine Bereitschaftszeit nach Paragraph 21a (3) Arbeitszeitgesetz (ArbZG), sondern Arbeitszeit. Dasselbe gilt, wenn der Fahrer einen Pieper bekommt, der jederzeit losgehen kann. Anders ist es, wenn der Lagerleiter dem Fahrer sagt: „Du musst bis 12.30 Uhr warten, dann wird die Rampe frei.“ Das ist laut Gerson ein klarer Fall von Bereitschaftszeit, denn der Fahrer könnte jetzt während der Wartezeit in die Kantine gehen und sich einen Kaffee holen.

Fotos | Jan Bergrath Montage | Götz Mannchen

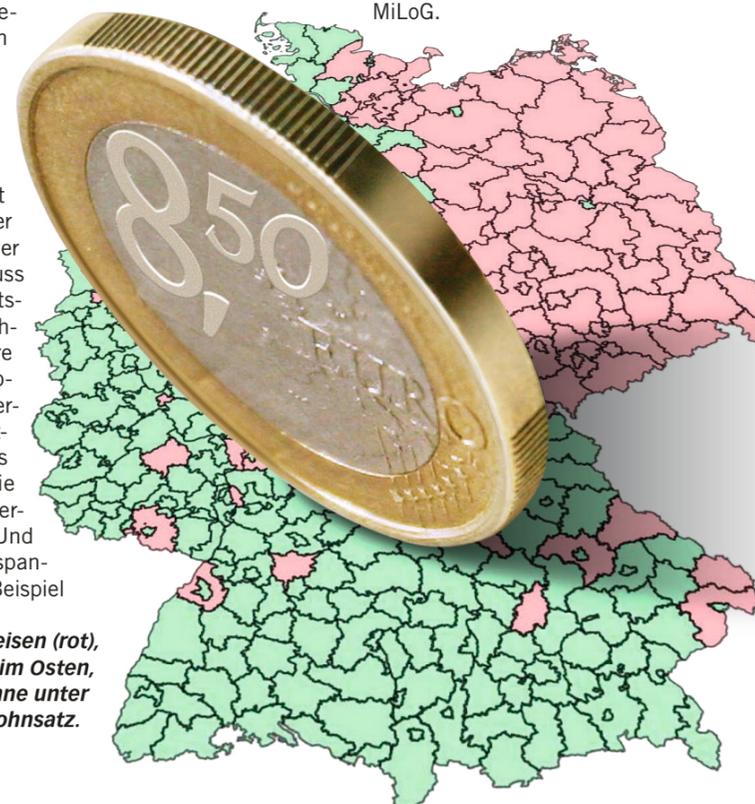


Der Zoll muss jetzt aufdecken, ob der Mindestlohn gezahlt wird – oder eben nicht.

Dass Bereitschaftszeit wie Arbeitszeit bezahlt werden muss, ist unstrittig. Über die Höhe der Entlohnung diskutieren derzeit die Experten. Tariflich ist es klar geregelt. Ob für die Mehrheit der deutschen Fahrer für die Bereitschaftszeit auch der Mindestlohn von 8,50 Euro gezahlt werden muss, das werden wohl demnächst erste Gerichte entscheiden.

Nervös ist die Branche aber allemal. Denn der Arbeitgeber muss sämtliche Arbeitszeiten seiner Fahrer für zwei Jahre aufzeichnen, wobei unter Experten ebenso strittig ist, ob dies allein über die Kontrollgeräte erfolgen kann. Und jetzt wird es spannend, wie das Beispiel

eines in der Branche durchaus üblichen Bruttomonatslohns von 2.000 Euro zeigt: Bei 208 Stunden ist der Stundenlohn 9,61 Euro, alles in Ordnung. Bei 244 Stunden liegt der Stundenlohn aber nur noch bei 8,19 Euro und der Unternehmer verstößt gegen das MiLoG.

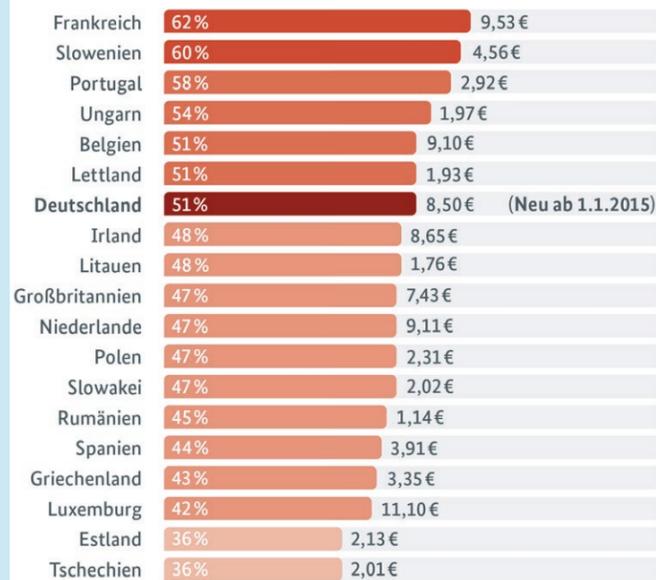


In 130 Landkreisen (rot), vor allem im Osten, liegen die Löhne unter dem Mindestlohnsatz.

Kompliziertes EU-Recht

Kurz vor Redaktionsschluss erreichte uns eine Pressemeldung des Bundesverbandes Güterkraftverkehr, Logistik und Entsorgung (BGL). Darin steht: „Es hat nur wenige Tage gedauert, und die EU-Kommission beschäftigt sich mit den Mindestlohnvorschriften für gebietsfremde Transportunternehmen in Deutschland. Offensichtlich fühlt sich Brüssel nicht ausreichend eingebunden, weil die EU-Kommission auf der Grundlage ihr vorliegender Informationen die Mindestlohnvorschriften nicht im Einklang mit der Entsenderrichtlinie sieht. Dahinter könnte sich ein Super-Gau für Kraftwagenspeditionen mit Standort Deutschland verbergen. Wenn keine Dienstleistungen für in Deutschland tätige Vertragsparteien erbracht werden, fallen diese nach Auffassung der EU-Kommission wohl nicht unter die Mindestlohnvorschriften. Dies wäre nicht nur dann der Fall, wenn Transitfahrten durch gebietsfremde Auftraggeber durch die Bundesrepublik Deutschland hindurchführen. Die EU-Kommission hegt ebenfalls für Verkehre, die von gebietsfremden Auftraggebern für Dienstleistungen in Deutschland disponiert werden, Zweifel daran, dass diese nach der Entsenderrichtlinie den Mindestlohnbedingungen

unterworfen werden dürfen.“ Den langjährigen Gewerkschafter Gregor ter Heide wundert das nicht. Zusammen mit Udo Skoppeck hat er in seiner Petition an das EU-Parlament die rechtlichen Gründe längst aufgezeigt: Die vier Freiheiten des Kapitals, der Personen, der Waren und der Dienstleistung sind die Grundpfeiler der EU. „Deutschland kann einer ausländischen Spedition, die hier einen Transport durchführen will, nicht vorschreiben, dass sie das MiLoG beachten muss, weil Fahrerlöhne in der EU grundsätzlich den zuständigen Sozialpartnern unterliegen“, so ter Heide. „Bei Berufskraftfahrern ist der Arbeitsvertrag am ‚Lebensmittelpunkt‘ vorgeschrieben, da auch der Weg zum Lkw-Standort Lenk- und Arbeitszeit ist. Daher ist der tatsächliche familiäre Lebensmittelpunkt auch der Ort, an dem der Fahrer seine Tätigkeit ‚aufnimmt‘ und ‚beendet‘. Somit ist das MiLoG mit dem EU-Recht nicht vereinbar.“ Doch das ficht das Bundesarbeitsministerium (noch) nicht an. Auf Anfrage des FERNFAHRER heißt es: „Wir sind der Auffassung, dass die Entsenderrichtlinie der von uns vertretenen Auffassung über die Anwendung des MiLoG auf ausländische Arbeitnehmer nicht entgegensteht.“



Quelle: Bundesministerium für Arbeit und Soziales

In den meisten Ländern der Europäischen Union ist der Mindestlohn bereits Realität. Die 8,50 Euro entsprechen 51 Prozent des mittleren Lohns hierzulande. Damit befindet sich Deutschland im europäischen Mittelfeld.

Erste Firmen bieten spezielle Software an, die dem Unternehmer zeigt, wann sein Fahrer die Mindestlohngrenze unterschreitet. Denn sollte eine Betriebskontrolle durch den für das MiLoG zuständigen Zoll erfolgen, begehrt der Unternehmer eine Ordnungswidrigkeit – und die kann mit bis zu 500.000 Euro bestraft werden. Dem Fahrer droht dagegen

nichts, denn die Einteilung der Arbeitszeit liegt ausschließlich in der Verantwortung des Chefs oder seiner Disponenten.

Für Kollegen, die ihren Schnitt nun selbst berechnen wollen: Nettospesen und die meisten leistungsbezogenen Prämien, beispielsweise für spritsparendes Fahren, Schadensfreiheit oder Anwesenheit, dürfen nach

den aktuellen gesetzlichen Spielregeln nicht mit dem Mindestlohn verrechnet werden.

In einer aktuellen Studie zum Mindestlohn in der Stückgutlogistik hat Professor Dirk Lohre aus Heilbronn errechnet, dass in 130 von 402 deutschen Landkreisen der Fahrerlohn auf den Mindestlohn erhöht werden müsste. Bei den Systemverkehren der



Gregor ter Heide bezweifelt, dass der Mindestlohn EU-Recht entspricht.

Stückgutlogistik hätte das seiner Berechnung nach Kostensteigerungen von 1,2 Prozent zur Folge, bei Touren nur in den neuen Bundesländern sogar bis zu 4,9 Prozent.

Fahrer haben uns bereits berichtet, dass die erste Spedition in Mecklenburg-Vorpommern den Bruttolohn auf 1.450 Euro angehoben haben soll, ohne Nachtzuschläge. Das reicht immer noch nicht. Und so läuft es schlimmstenfalls wieder darauf hinaus, dass die Fahrer angehalten werden zu tricksen – indem sie den Tacho beim Abladen und Warten auf Pause stellen. Würden sie die Arbeitszeit korrekt angeben, käme ihr Chef wohl nicht lange über die Runden.

Übereinstimmend berichten FERNFAHRER-Leser immer wieder, dass sie alles in allem locker auf bis zu 260 Stunden im Monat kommen. Und so macht sich überall Sorge

breit: Die Fahrer haben Angst, dass sie ihren Job verlieren, wenn sie das selbstbetrügerische System nicht unterstützen. Die Unternehmer fürchten sich mehr denn je vor billiger Konkurrenz aus den eigenen Reihen und Dumping-Wettbewerbern aus Osteuropa.

Gerade bei Letzteren ist die Situation verfahren. Fahrer aus Osteuropa sollen nun ebenfalls dem deutschen Mindestlohn unterliegen. Wenn sie bei deutschen Speditionen arbeiten, ist das klar. Ebenso eindeutig müssen osteuropäische Unternehmer, die zum Beispiel aus den Terminals des Kombinierten Verkehrs durchaus legale innerdeutsche Transporte durchführen, für ihre Fahrer den Mindestlohn bezahlen. Das alles soll der Zoll kontrollieren, der sich allerdings allein wegen Mangel an Personal noch nicht in der Lage sieht, möglichen Missbrauch aufzudecken. Die Aufstockung geschulter Mitarbeiter wird wohl mindestens bis ins Jahr 2019 dauern.

Zu guter Letzt hat das Bundesarbeitsministerium (BMAS) beschlossen, dass auch ausländische Unternehmen, die Deutschland nur im Transit passieren, für die Zeit der Durchreise ihren Fahrern ebenfalls den Mindestlohn zahlen müssen. Klar – es sind jetzt vor allem die osteuropäischen Unternehmerverbände und zuständigen Minister, die beim BMAS in Berlin und bei der EU in Brüssel heftig protestieren.

Sie sind nicht die einzigen, die Bedenken äußern. Der ehemalige Lkw-Fahrer und langjährige Gewerkschafter Gregor ter Heide, der das in der europäischen Logistik wohlbekannte Urteil zu Heiko Koelzsch vorangetrieben hat, ist der festen Ansicht, dass der deutsche Mindestlohn für osteuropäische Fahrer im Transitverkehr gegen EU-Recht



Fahrer aus Osteuropa sollen in Deutschland ebenfalls 8,50 Euro bekommen.

verstößt (siehe Kasten). Bis hier Rechtssicherheit vorliegt, wird noch einige Zeit vergehen. Nur in einem Punkt sind sich alle einig: Das MiLoG ist ein Bürokratiemonster und in der Praxis kaum zu kontrollieren.

Zwar müssen ausländische Fahrer, anders als es beispielsweise die Tagesschau berichtet hat, nicht ihren Arbeitsvertrag mitführen. Aber ihre Arbeitgeber müssen vor der Fahrt auf der Webseite des Zolls ein Formular herunterladen und darauf wahrheitsgemäße Angaben darüber machen, welche ihrer Fahrer in Deutschland unterwegs sein werden. Außerdem müssen sie versichern, dass die Fahrer für die in Deutschland verbrachte Zeit den Mindestlohn erhalten. „Da kommt eine Menge Papier auf uns zu“, sagt ein Sprecher des Hauptzollamts West. Aber Papier ist bekanntlich geduldig. ◀

Viele ostdeutsche Transportfirmen müssen laut einer Studie mehr Lohn zahlen.



„Niemand leistet sich gern Risiken. Deshalb leiste ich mir die Sicherheit von CharterWay.“

Mit den flexiblen Lösungen, variablen Laufzeiten und der fairen Rückgabe von CharterWay können Sie sich auf das konzentrieren, was Sie am besten können: Ihren Job. Alles über Deutschlands Mobilitätsdienstleister Nr. 1 gibt's in über 70 Mietstützpunkten oder unter www.charterway.de

