

LTV e.V. In der Langen Else 2 99098 Erfurt

Bundesministerium für Arbeit und Soziales

Herr Hubertus Heil  
Platz der Republik 1  
11011 Berlin

*Der Partner in allen Fragen  
der Verkehrswirtschaft und Logistik*

**Landesverband Thüringen  
des Verkehrsgewerbes (LTV) e.V.**

Geschäftsführung

In der Langen Else 2  
99098 Erfurt  
Telefon 03 61 / 6 53 09 - 0, Fax -15  
info@ltv-thueringen.de  
www.ltv-thueringen.de

Ihre Zeichen

Ihre Nachricht vom

Unsere Zeichen

Datum

Martin Kammer

18.12.2019

## **Mindestlohngesetz**

Sehr geehrter Herr Minister Heil,

das Mindestlohngesetz [MiLoG] feiert bald seinen fünften Geburtstag. In diesen fünf Jahren hat sich das Gesetz bei der Aufzeichnungspflicht, dem Mindestlohn und auch bei Anmeldung ausländischer Arbeitnehmer stets weiterentwickelt.

Mit diesen Änderungen sollte dem technischen Fortschritt und der Entwicklung auf dem Arbeitsmarkt entsprochen werden. Das Ziel, ein modernes Gesetz zu haben, wird jedoch nicht in all seinen Regelungen erfüllt. Es sind zwei wesentliche Regelungen inhaltlich unberücksichtigt geblieben, nämlich die Auftraggeberhaftung und die Meldung von ausländischen Arbeitnehmern bzw. deren Kontrolle.

### Auftraggeberhaftung öffentlich rechtlicher Institutionen

Nach unserem Kenntnisstand wurde bei der Urfassung des Mindestlohngesetzes in § 13 auch die Haftung von Körperschaften des öffentlichen Rechts mit inbegriffen. Damit waren die Länder aber nicht einverstanden und die Regelung wurde auf privatwirtschaftliche Auftraggeber eingeschränkt.

## Schülerbeförderungen

In der täglichen Praxis unserer Mitgliedsunternehmen ist festzustellen, dass gerade die Auftraggeber des öffentlichen Rechts die Regelungen des Mindestlohnes zwar bei Ausschreibungen berücksichtigen müssen, jedoch nicht kontrollieren, wie zum Beispiel bei Schülerbeförderungen. Unzählige Hinweise von uns gegenüber der Zollverwaltung wurden zwar aufgenommen, es ist aber bisher nichts passiert. Was bemängeln wir konkret? Bei den Ausschreibungen der kommunalen Schulverwaltungen gewinnen in vielen Fällen gemeinnützige Organisationen bzw. Gesellschaften und bundesweit agierende, auf Schülerbeförderungen ausgerichtete Unternehmen die Ausschreibungen für Schülerbeförderungen. Dies wäre in Ordnung, wenn sie den gesetzlichen Mindestlohn einhalten würden. Diese gemeinnützige Organisationen bzw. Gesellschaften und Unternehmen zeichnen sich dadurch aus, dass die Fahrer, welche zu 99,9 Prozent als geringfügig Beschäftigte angestellt sind, zum einen die Fahrzeuge (9-Sitzer) mit nach Hause nehmen können und nur die Zeit mit dem Mindestlohn vergütet bekommen, die der Fahrer tatsächlich mit Fahrgästen im Fahrzeug verbringt. Das bedeutet, die Fahrt von vom Wohnort des Fahrers zum Wohnort des Schülers und die Rückfahrt von der schulischen Einrichtung zum Wohnort des Fahrers werden nicht vergütet, obwohl dies, nach unserer Rechtsauffassung und der aktuellen Rechtsprechung, ganz klar Arbeitszeit ist. Es werden also nur die Besetzungsfahrten vergütet und Leerfahrten nicht. Weiterhin werden ehrenamtlich arbeitende Beifahrer oder Bundesfreiwilligdienstleistende eingesetzt, obwohl ein Wettbewerb zu Wirtschaftsunternehmen besteht.

Aufgrund der fehlenden Auftraggeberhaftung und der damit verbundenen fehlenden Kontrollen der Schulverwaltung, in Bezug auf den Mindestlohn, verzerrt sich der Wettbewerb extrem zu Ungunsten der ordentlich arbeitenden Taxi- und Mietwagenunternehmen, die sich in der Regel der Schülerfahrten bedienen, um ihre Vollzeitkräfte auszulasten.

## Krankenbeförderungen

Kranken- oder Ersatzkassen sind Körperschaften des öffentlichen Rechts. Diese sind gemäß § 133 SGB V verpflichtet, mit Leistungserbringern (Taxi- und Mietwagenunternehmen) für Krankenbeförderungen, Verträge über die Vergütung dieser Leistungen abzuschließen. Die Auftraggeber sind in diesen Fällen meist die Versicherten oder die Heilanstalten, jedoch erfolgt die Beauftragung des Leistungserbringers nur, wenn ein entsprechender Vertrag mit einer Kranken- oder Ersatzkasse abgeschlossen ist.

In nahezu allen Regionen in Deutschland (es gibt nur wenig Ausnahmen) nutzen die Kranken- bzw. Ersatzkassen ihre Oligopolstellung gegenüber den kleinteiligen Leistungserbringern aus, um bei der Vertragsgestaltung Vergütungssätze zu vereinbaren, die eine Vergütung des Mindestlohnes für die Angestellten des Leistungserbringers nicht ermöglichen. Dem Leistungserbringer wird in der Regel ein Vertrag mit Vergütungssätzen von der Kranken- bzw. Ersatzkasse diktiert und der Leistungserbringer kann den Vertrag nur unterschreiben oder es lassen. Aufgrund der Kleinteiligkeit des Taxi- und Mietwagengewerbes und der hohen Abhängigkeit, gerade in den ländlich strukturierten Regionen, ist eine Ablehnung des Vertrages meist nicht möglich, da dies das Ende der Unternehmung bedeuten würde.

## Umzüge für Sozialhilfeempfänger

Möchten oder müssen Sozialhilfeempfänger (ALG 1, ALG 2 oder Ähnliche) in eine andere Wohnung umziehen, dann übernehmen die Arbeitsagenturen oder kommunale Jobcenter die Umzugskosten. Dafür muss der Umziehende meist drei Angebote abgeben. Den Zuschlag erhält in der Regel immer das Umzugsunternehmen, welches am billigsten ist. Dies sind meist Unternehmen mit prekären Arbeitsverhältnissen oder gemeinnützige Organisationen bzw. Gesellschaften, die mit Personen arbeiten, die zum Beispiel ihren Bundesfreiwilligendienst leisten. Die Rechnung für den Umzug wird von der Arbeitsagentur oder dem Jobcenter direkt bezahlt. Auftraggeber ist hier nicht die öffentlich rechtliche Institution, sie entscheiden aber über den Preis und damit, wer den Auftrag erhält.

## Forderung

Wir fordern, dass Körperschaften des öffentlichen Rechts in die Auftraggeberhaftung gemäß § 13 aufgenommen werden. Weiterhin fordern wir, dass Körperschaften des öffentlichen Rechts auch haften, wenn sie zwar nicht unmittelbar für den Auftrag, aber für die Höhe der Vergütung verantwortlich sind bzw. diese einschränken können.

## Anmeldung ausländischer Beschäftigter

Gemäß § 16 MiLoG müssen ausländische Unternehmen, die nach § 2a des Schwarzarbeitsbekämpfungsgesetzes in den dort genannten Wirtschaftsbereichen oder Wirtschaftszweigen tätig sind, ihre nach Deutschland entsendeten Arbeitnehmer beim Zoll erst per Fax und jetzt online anmelden. Mit dieser Meldung und dem § 18 Abs. 2 MiLoG soll es der Zollverwaltung möglich sein die Zahlung des Mindestlohnes bei den ausländischen Arbeitnehmern auf dem deutschen Gebiet zu kontrollieren.

Im § 2 a Schwarzarbeitsbekämpfungsgesetz sind unter anderem auch Unternehmen aus dem Speditions-, Transport- und damit verbundenen Logistikgewerbe genannt.

Der Güterkraftverkehrsmarkt in Deutschland für nationale und internationale Transporte ist massiv durch Unternehmen aus Osteuropa geprägt. Diese Unternehmen stehen im Wettbewerb mit den deutschen Unternehmen. Der Wettbewerb wird durch verschiedene europäische Verordnungen geregelt, jedoch nicht beim Lohn. Das bedeutet, das Regulativ beim Lohn müsste eigentlich das Mindestlohngesetz sein. Das ist es in der Praxis aber nicht und durch die tatsächlich bezahlten Dumpinglöhne osteuropäischer Transportunternehmer entsteht ein ungleicher Wettbewerb. Die Dumpinglöhne auf deutschem Staatsgebiet sind nur möglich, weil die nach § 14 MiLoG zuständige Kontrollbehörde, die Zollverwaltung, faktisch die Einhaltung des Mindestlohnes bei ausländischen Fahrern nicht kontrollieren und überprüfen kann.

Darüber flankieren noch verschiedene Rechtsprechungen bzgl. der Auftraggeberhaftung diesen ungleichen Wettbewerb. Beispielsweise sollen bei ausländischen Fahrern bezahlte Spesen und Zuschläge beim Mindestlohn angerechnet werden können, währenddessen diese Spesen und Zuschläge bei inländischen Fahrern und Unternehmern nicht anerkannt werden.

Neben dem schon ungleichen Wettbewerb durch fehlende Kontrollen bei ausländischen Fahrern, führen die massiven Kontrollen bei inländischen Unternehmen zu einer absoluten Frustration und einem Unverständnis der Unternehmen.

Die deutschen Güterkraftverkehrsunternehmer stehen in einem enormen Wettbewerb mit ausländischen Transportunternehmen, den gerade die klein- und mittelständigen Transportunternehmen, mittelfristig verlieren werden, wenn die Kontrolle des Mindestlohnes bei den ausländischen Fahrern weiterhin nicht stattfindet.

#### Forderung

Wir fordern Sie auf, Maßnahmen einzuleiten, die eine praktische und hundertprozentige Kontrolle des Mindestlohnes bei ausländischen Fahrern ermöglicht und Sanktionen, die Wiederholungen von Mindestlohnverstößen unrentabel machen. Nur dann wird am deutschen Güterkraftverkehrsmarkt wieder ein tatsächlicher Wettbewerb stattfinden.

Mit freundlichen Grüßen

Dipl.-Wirt.-Ing. (FH) Martin Kammer  
Hauptgeschäftsführer