

Reden wir über Fakten

Standpunkt der polnischen Arbeitgeberorganisation „Transport und Logistik Polen“ zum Mindestlohngesetzes [MiLoG]

Mit sehr großer Aufmerksamkeit verfolgen die polnischen Unternehmer der Transport-, Logistik- und Speditionsbranche die Diskussion in den deutschen Medien zum Thema des MiLoG und seiner Anwendung auf ausländische Spediteure, die Transporte auf dem Gebiet von Deutschland durchführen. Während dieser Diskussion bringen die Befürworter des MiLoG meist das Argument der Notwendigkeit der Verhinderung zu geringer Löhne vor. Diese sollen es nicht erlauben, ein Minimum an sozialer Sicherheit für die Arbeitnehmer zu erreichen, die ihre Arbeit in Deutschland ausführen. Es kommt zu sehr emotionalen Aussagen von Vertretern deutscher und ausländischer Gewerkschaften, die darauf hinweisen, dass Fahrer aus anderen Ländern, welche die zahlenmäßig größte Gruppe der Arbeitnehmer im Transport darstellen, die dienstliche Aufgaben in Deutschland ausführen, einen Lohn erhalten, der nur einen Bruchteil des Lohns ihrer deutschen Kollegen ausmacht. Dieses würde es ihnen nicht erlauben, die höheren Unterhaltskosten in Deutschland zu bestreiten.

Da dies sehr ernsthafte Argumente sind, dürfen sie nicht ignoriert oder übergangen werden. Vielmehr müssen sie entsprechend kommentiert und die tatsächlichen Fakten herangezogen werden. Wir möchten dies am Beispiel unserer polnischen Fahrer zeigen. Nach polnischen Recht befindet sich ein Kraftfahrer, der dienstliche Pflichten außerhalb des Firmensitzes ausübt, auf Dienstreise, wodurch ihm automatisch die Erstattung aller ihm aus dieser Tatsache entstehenden Kosten zusteht. Deshalb sollen nach polnischem Recht die an die Kraftfahrer im Falle einer Auslandsdienstreise gezahlten Reisekosten die erhöhten Unterhaltskosten entsprechend dem tatsächlichen Niveau dieser Kosten ausgleichen. Daher werden diese Reisekosten nach den polnischen Rechtsvorschriften auch für jedes Land in einer entsprechenden Höhe festgelegt. So erhält jeder Arbeitnehmer im Falle einer Dienstreise nach oder durch Deutschland neben seinem normalen Lohn zusätzlich einen Betrag zwischen 45 und 199 Euro pro Tag.

Nur am Rande sei erwähnt, dass es in Deutschland keine solchen Rechtsvorschriften gibt, also keine Pflicht zur Auszahlung solcher Reisekosten (Tagegelder usw.) besteht, obwohl der deutsche Gesetzgeber eine Dienstreise klar von einer Delegation trennt und die Unterschiede zwischen beiden klarstellt. Ein deutscher Kraftfahrer, der im Inlands- oder Auslandstransport tätig ist, befindet sich ebenfalls auf Dienstreise!

Wenn der polnische Mindestlohn von etwa 2,30 Euro je Arbeitsstunde und der minimale Satz für Dienstreisen in Umrechnung auf eine Stunde realer Arbeit in Höhe von etwa 5,60 Euro zusammengerechnet werden, dann erhält ein polnischer, in Deutschland arbeitender Fahrer etwa 7,90 Euro! Dies ist eine Summe, die sich nur unwesentlich von dem im MiLoG vorgesehenen Stundensatz in Höhe von 8,50 Euro unterscheidet. Dabei ist zu beachten, dass ein polnischer Kraftfahrer im Zusammenhang mit der von ihm ausgeführten Arbeit nicht temporär in Deutschland

wohnt. Sein Lebensmittelpunkt befindet sich weiterhin in Polen, wo er eine Wohnung mietet, die Unterhaltskosten für seine Familie trägt und alle anderen Bedürfnisse von sich selbst und seiner Familie deckt. Ist angesichts dieser Tatsachen der Eingriff des deutschen Gesetzgebers in den Lohn eines polnischen Kraftfahrers gerechtfertigt? Die Tatsachen zeigen, dass ihm eher kein Unrecht widerfährt, welches einen solchen Eingriff des deutschen Gesetzgebers erforderlich machen würde. Wenn der polnische Kraftfahrer tatsächlich bedeutend schlechter behandelt werden würde als sein deutscher Kollege, dann würde ein bedeutender Teil der polnischen Fahrer – insbesondere aus den westlichen Landesteilen – schon lange bei deutschen Firmen arbeiten. Dem ist jedoch nicht so – und dies trotz des freien Personenverkehrs, trotz des Fehlens von Kraftfahrern in Deutschland und trotz des Fehlens jeglicher formeller Hindernisse für eine Beschäftigung in Deutschland. Dabei ist darauf hinzuweisen, dass in der Konsequenz der Umsetzung der Richtlinie 2003/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Juli 2003 über die Grundqualifikation und Weiterbildung der Fahrer bestimmter Kraftfahrzeuge für den Güter- oder Personenkraftverkehr und zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates und der Richtlinie 91/439/EWG des Rates sowie zur Aufhebung der Richtlinie 76/914/EWG des Rates alle Kraftfahrer in den Mitgliedsländern der Europäischen Union die gleichen Qualifikationen haben müssen. Diese werden in ganze Europa gegenseitig anerkannt.

In den Diskussionen über das MiLoG wird ebenfalls die Tatsache unterstrichen, dass das deutsche Gesetz das Ziel hat, die Sozialversicherungssysteme zu entlasten, also die Festsetzung eines zu niedrigen Lohns zu verhindern, der dann zur Notwendigkeit der Auszahlung von Sozialleistungen führen könnte. Der Mindestlohn soll in diesem Zusammenhang die finanzielle Stabilität der deutschen Sozialhilfesysteme sicherstellen. Dieses Ziel des MiLoG kann jedoch die Anwendung seiner Vorschriften auf ausländische Kraftfahrer, die ständig in einem anderen Land beschäftigt sind, nicht begründen. Ausländische Kraftfahrer, die nur kurzzeitig in Deutschland verweilen, werden nicht im deutschen Sozialversicherungssystem versichert und von diesem System auch nicht unterstützt. Die volle Unterstützung erhalten sie nämlich nur in ihren Heimatländern, in denen sie beschäftigt und zur Sozialversicherung angemeldet wurden.

Unter Berücksichtigung dieser Argumente ist klar zu sehen, dass die Anwendung des deutschen Mindestlohngesetzes auf polnische Kraftfahrer auf keine Weise durch soziale Ziele begründet werden kann, die die Grundlage dieser gesetzlichen Regelung in Deutschland darstellen. Im Gegenteil dazu wird dieses Gesetz aber erhebliche soziale und ökonomische Konsequenzen für die polnische Volkswirtschaft und die polnische Gesellschaft haben. Durch das Zusammenfallen der Vorschriften des polnischen Arbeitsrechts und des deutschen Mindestlohngesetzes muss ein polnischer Arbeitgeber seinem Kraftfahrer für jede Arbeitsstunde in Deutschland insgesamt mindestens **14,10 Euro** (deutscher Mindestlohn in Höhe von 8,50 Euro + obligatorische Reisekosten in Höhe von 5,60 Euro in Umrechnung auf eine Arbeitsstunde) zahlen. Damit sind die minimalen Arbeitskosten eines polnischen Arbeitgebers im Vergleich zum deutschen Arbeitgeber um mindestens 65 % höher, was bei annähernd gleichen anderen Kosten zum Verlust der Wettbewerbsfähigkeit führt.

Darüber hinaus führt die Anhebung der Gesamtauszahlung des Lohns und der oben genannten Leistungen auf einen Betrag von 14,10 Euro zum Anstieg der Kosten eines Transportauftrags mit einem Kraftfahrer um mindestens 9 %. Im Falle einer Doppelbesetzung des Fahrzeugs oder bei Kabotage beträgt dieser Anstieg zusätzlich etwa 50 % mehr. Um diese höheren Kosten auszugleichen, müssen sich die Frachtkosten im gleichen Verhältnis ändern. Es ist daran zu erinnern, dass ein bedeutender Teil der Transporte auf Grundlage von Rahmenverträgen mit einer Laufzeit von über 2 – 3 Jahren erfolgt, die einen Festpreis ohne die Möglichkeit seiner Anpassung vorsehen. Zwar enthält ein Teil der Kontrakte Korrekturmechanismen für die Frachtsätze – diese stützen sich jedoch fast

ausschließlich auf die Kraftstoffpreise. Deshalb würde unter Berücksichtigung der geringen Marge bei Transporten, welche bei etwa 2 % liegt, ihre weitere Durchführung durch den polnischen Spediteur bei vollständiger Anwendung des Mindestlohngesetzes zu einem Verlust für eine Firma mit etwa 100 Fahrzeugen in Höhe von etwa 1 Million Euro jährlich führen! Dies wiederum bedeutet, dass wir aufgrund der Wirtschaftlichkeitsrechnung gezwungen werden, die Arbeitsplätze derjenigen Kraftfahrer zu streichen, die bisher nach, in und aus Deutschland gefahren sind.

Damit betreffen die Folgen der Einführung des Mindestlohns in Deutschland paradoxerweise insbesondere alle angeblichen Begünstigten dieser rechtlichen Regelungen – also die Kraftfahrer. Gefährdet sind etwa 70 % der Arbeitsplätze in den polnischen Firmen, die internationale Straßentransporte ausführen. Etwa 100.000 polnische Kraftfahrer könnten ihre Arbeitsplätze verlieren. Und darum ging es in diesem Gesetz ja wohl nicht.

Ein sehr heikles Thema ist die Frage der Kabotage. Es sei jedoch daran erinnert, dass die im Verständnis des EU-Rechts zulässigen, von ausländischen Spediteuren ausgeführten Transporte auf einem nationalen Markt sehr starken Einschränkungen unterliegen, um für die europäische Politik wichtige Ziele umzusetzen, wie etwa:

- Einschränkung der Umweltverschmutzung,
- Verbesserung der Verkehrssicherheit,
- Verringerung der Staubbildung.

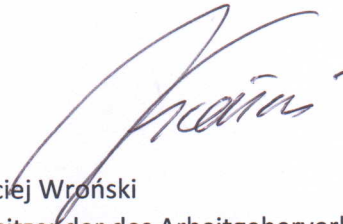
Ist sich die deutsche Gesellschaft bewusst, dass die Tatsache, Kabotagedienstleistungen vom MiLoG zu erfassen, dazu führen kann, dass diese Dienstleistungen unrentabel werden und auf den deutschen Straßen dadurch bedeutend mehr leere Lkws unterwegs sind, wodurch die durch Kabotage erreichten Vorteile verspielt werden? Schließlich wollen wir doch alle, dass unser Transport der Gesellschaft dient, ohne Gefahren und Erschwernisse heraufzubeschwören.

Eine andere Frage ist die Anzahl und der Aufwand für die verwaltungsrechtlichen Pflichten, die das MiLoG den ausländischen Fuhrunternehmern, deren Arbeitnehmer Transporte in Deutschland ausführen, auferlegt. Das MiLoG verpflichtet auch ausländische Arbeitgeber zu einer entsprechenden Anmeldung (selbstverständlich in deutscher Sprache) bei der zuständigen Behörde, die detaillierte Angabe zu den Arbeitnehmern sowie zum Ort und Zeitraum ihrer „Beschäftigung“ in Deutschland enthalten muss. Soweit solche Anforderungen im Falle von Arbeitnehmern, die ständig zur Arbeit in Deutschland delegiert werden, noch verstanden werden kann, ist sie im Falle von Spediteuren, deren Kraftfahrer nur sporadisch Arbeiten in Deutschland ausführen, absolut unverständlich. Der aus dem MiLoG resultierende Umfang der bürokratischen Pflichten für ausländische Arbeitgeber sowie deren Formalismus stehen im offenen Widerspruch zur grundlegenden Dienstleistungsfreiheit in der Europäischen Union. Man könnte die Frage stellen, wie der gemeinsame Markt der EU-Länder aussehen würde, wenn jedes Mitgliedsland ein zum MiLoG analoges Recht annehmen und von ausländischen Arbeitgebern die Erfüllung der gleichen bürokratischen Pflichten fordern würde. Es ist klar, dass der freie Waren- und Dienstleistungsverkehr – das Fundament der Funktion der Europäischen Union, deren größter Begünstigter Deutschland ist – dann eine Fiktion wäre.

Zum Abschluss dieser Stellungnahme sollte noch auf die Folgen des MiLoG für die deutsch-polnische Zusammenarbeit im Bereich des Straßentransports hingewiesen werden. Bisher stützte sich diese wirtschaftliche Zusammenarbeit auf die hohe Qualität unserer Dienstleistungen und die modernen Transportmittel unserer Unternehmen. Deutsche Firmen suchen nämlich immer glaubwürdige, zuverlässige Partner – der Preiskampf hat in diesem Zusammenhang eine eher untergeordnete Bedeutung. Heute zählt dies alles nicht mehr. Wir werden von unseren deutschen Partnern gezwungen, verschiedene Erklärungen zu unterzeichnen, um die straf- und verwaltungsrechtliche Haftung der deutschen Firmen auszuschließen. Die uns in diesen Erklärungen vorgeschlagenen

Bedingungen der Zusammenarbeit und die Vertragsstrafen können objektiv nicht akzeptiert werden und haben keinen Bezug zur Qualität unserer Dienstleistungen . Dabei haben wir den Eindruck, dass unsere deutschen Partner durch die ihnen drohenden, absurd hohen Sanktionen eingeschüchtert werden und unter einem sehr starken Druck der deutschen Gewerkschaften stehen.

Unter Berücksichtigung all dieser Tatsachen können wir nur bedauern, dass die sehr oberflächlichen und nicht durch Fakten gestützten Vorstellungen über die soziale Situation der ausländischen Berufskraftfahrer, die in Deutschland arbeiten, zu einem Zusammenbruch der bisher mustergültigen wirtschaftlichen Zusammenarbeit im Bereich des Straßentransports der nächsten Nachbarn und Verbündeten in der Europäischen Union – Polens und Deutschlands – geführt haben. Wenn dies nicht korrigiert wird, können diese Lösungen zu unumkehrbaren Schäden in den gemeinsamen Beziehungen führen, da die Folgen solcher Handlungen in Hinsicht auf die Rolle des Transports beim Warenaustausch weit über unser Gewerbe hinausgehen. Daran sollte man vor allem denken.



Maciej Wronski
Vorsitzender des Arbeitgeberverbandes
Transport und Logistik Polen