



*Markus Frost*, Geschäftsführer Universal Transport.

Grenzenlos? Auch bei der Entlohnung im Schwerlastverkehr bleibt manche Frage offen.

## Viele Fragen weiter ungeklärt

Obwohl das Mindestlohngesetz (MiLoG) bereits seit Anfang des Jahres in Kraft ist, sind noch viele Fragen in der praktischen Umsetzung durch die jeweiligen Unternehmen ungeklärt.

**D**arüber hinaus hat die EU-Kommission im Streit um den Mindestlohn für ausländische Lkw-Fahrer ein Vertragsverletzungsverfahren gegen Deutschland eingeleitet. Markus Frost, Geschäftsführer Universal Transport, schildert aus Sicht eines mittelständischen Unternehmens die aktuellen Herausforderungen bei der Umsetzung des Gesetzes.

**Mit der Verabschiedung und dem Inkrafttreten des Mindestlohngesetzes sollte eine rechtsverbindliche Basis zur Entlohnung von Angestellten geschaffen werden. Konnte das aus Ihrer Sicht erfolgreich umgesetzt werden?**

**Frost:** Auch wenn das Mindestlohngesetz zum 1. Januar bereits in Kraft getreten ist, sind einige Fragestellungen noch immer nicht geklärt. Muss Mindestlohn gezahlt werden, wenn Fahrer grenzüberschreitende Transporte innerhalb der EU durchführen und dabei auch durch Deutschland fahren? Was muss ein Spediteur beachten, wenn er Subunternehmer beauftragt? Welchen Gefahren setzt sich die verladende Wirtschaft aus, obwohl sie eine Unterschrift unter den derzeit üblichen Verpflichtungserklärungen hat? Als mittelständisches Transportunternehmen mit Niederlassungen u. a. in Osteuropa sind genau diese Themen von großer Bedeutung für uns.

## Welche Gefahren und Unsicherheiten sehen Sie dabei in der täglichen Akquise für sich?

**Frost:** Die Gefahr besteht darin, dass es bei der Abwicklung der unzähligen Transportaufträge in der Regel mehrere Vertragsverhältnisse mit Subunternehmen gibt. Nach § 13 MiLoG findet der § 14 des Arbeitnehmer-Entsendegesetz (AEntG) Anwendung. Danach haftet der Auftraggeber für den Mindestlohn für die von ihm beauftragten Unternehmer sowie weitere beauftragte Subunternehmer. Die Haftung für den Mindestlohn trifft daher nach der jetzigen Gesetzeslage jeden Verlager, der den Einsatz von Transportunternehmen für die eigene wirtschaftliche Tätigkeit nutzt.

## Was bedeutet das konkret für Ihre umfassenden Dienstleistungen eben gerade im Transportsegment?

**Frost:** Nehmen wir als Beispiel ein großes deutsches Industrieunternehmen, welches einem sogenannten Sofa-Spediteur in Deutschland einen Großauftrag erteilt. Die zu erbringenden Transporte werden dann zum Teil mit deutschen aber vielfach auch mit günstigeren, ausländischen Frachtführern durchgeführt. Nun könnten im schlimmsten Fall folgende Szenarien eintreten: Der ausländische Frachtführer fährt regelmäßig in und um Deutschland mit seiner gesamten Fahrzeugflotte für den Sofa-Spediteur, aber die angestellten, ausländischen Fahrer erhalten keinen deutschen Mindestlohn. Klagen die Fahrer nun den fehlenden Mindestlohn beim deutschen Auftraggeber ein, bestünde die Möglichkeit, dass dieser daraufhin insolvent geht, weil er sich die höheren Löhne für die ausländischen Fahrer nicht leisten kann. Die Auftraggeberhaftung reicht in diesem Fall bis zum Verlager, der zwar von seinem beauftragten Spediteur eine der üblichen Verpflichtungserklärungen erhalten hat, nun aber trotzdem den ausländischen Fahrern die Differenz zum deutschen Mindestlohn bezahlen muss.

## Worauf ist also zukünftig bei der Zusammenarbeit mit anderen Unternehmen zu achten?

**Frost:** Weil der Auftraggeber für die Mindestlohnverpflichtungen seiner Dienstleister und deren Subunternehmer haftet, tut er in Zukunft gut daran, wenn er bei der Auswahl des Dienstleisters sich nicht nur darauf fokussiert, wem er den Auftrag erteilt, sondern auch, wer ihn ausführt.

## Mit welchen Konsequenzen müssen Sie im schlimmsten Fall rechnen?

**Frost:** Auch Insolvenzen von Transportunternehmen sind gar nicht so selten und in einem solchen Fall



zahlt der Verlager womöglich ausstehende Löhne der eingesetzten Kraftfahrer. Was ist dann eine Freistellungserklärung des insolventen Spediteurs wert?

## Könnte die geschilderte Situation auch Sie treffen?

**Frost:** Bei Universal Transport ist dieses Szenario eher unwahrscheinlich, weil unser Unternehmen auf soliden Beinen steht, eine hohe Eigenkapitalquote (2014: > 10 Mio. Euro) besitzt und, sofern nicht eines der über 300 eigenen Spezialfahrzeuge eingesetzt werden kann, seine Frachtführer genauestens prüft bevor ein Auftrag erteilt wird.

## Und was bedeutet dies für die zukünftige Umsetzung des MiLoG aus Ihrer Sicht?

**Frost:** Ob die verladende Wirtschaft weiterhin nur auf die Unterschrift einer Verpflichtungserklärung bei einem wackligen Projektspediteur baut oder ob die Auswahl des richtigen, kapitalkräftigen Spediteurs in Zukunft mehr Bedeutung erhält, kann ich natürlich nicht sagen, ich würde es mir aber wünschen.