

Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V.



Breitenbachstraße 1, 60487 Frankfurt am Main • Telefon: (069) 7919-0 • Telefax: (069) 7919-227  
bgl@bgl-ev.de • www.bgl-ev.de

## Stellungnahme

Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V.



**...gegenüber der Mindestlohnkommission zu den Auswirkungen des  
Mindestlohns auf das Transport- und Logistikgewerbe**

**Frankfurt am Main, den 12.04.2016**



## **1. Grundsätzliche Einschätzung zu den Auswirkungen des seit Januar 2015 geltenden gesetzlichen Mindestlohns.**

Die Zahlung des Mindestlohns stellt – mit Ausnahme weniger strukturschwacher Regionen in Deutschland – für das einheimische Transport- und Logistikgewerbe kein Problem dar.

Mehr als problematisch ist hingegen, dass trotz unserer eindringlichen Appelle noch immer kein wirksames und effizientes Kontrollsystem der Mindestlohnvorschriften für gebietsfremden Transporteuren aufgebaut worden ist. So werden gut 40 Prozent der mautpflichtigen Verkehre von ausländischen Anbietern erbracht, sind von der Durchsetzung der Mindestlohnregelungen nicht hinreichend erfasst und faktisch nicht kontrollierbar. In der wachsenden Transport- und Logistikbranche können sich Gebietsfremde leicht den Mindestlohnkontrollen entziehen. Das Ziel zur Verringerung des Sozialdumpings wird so konterkariert. Die Praxis belegt, dass die Umfluggangspraxis von Fahrzeugen auf Standorte der EU-Beitrittsländer anhält, obwohl die eingesetzten Fahrzeugkapazitäten und Fahrer dauerhaft in Deutschland zur Übernahme grenzüberschreitender Verkehre und nationaler Transporte im Markt angeboten werden. Das damit einhergehende Sozialdumping nimmt zu. Allein im letzten Jahr haben die mautpflichtigen Verkehre dieser Anbieter nahezu 1 Mrd. Mautkilometer zugenommen.

## **2. Auswirkungen des gesetzlichen Mindestlohns auf den angemessenen Mindestschutz der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer. Mögliche Teilaspekte können dabei sein:**

### **a) Relevanz des Mindestlohns für die Beschäftigten (Umfang der Betroffenen; Lohnentwicklung)**

Siehe Antwort Nr. 1. Die Entwicklung im grenzüberschreitenden Verkehr zeigt, dass das Mindestlohnkontrollgefälle gegenüber Gebietsfremden nicht zu einer Verbesserung der Situation der für Arbeitgeber mit Sitz im Ausland tätigen Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern, die auf deutschen Straßen fahren, führt.

**b) Auswirkung des Mindestlohns auf die Einkommen von Geringverdienern (z.B. Geringqualifizierte, Beschäftigte mit ergänzenden ALG II-Leistungen)**

Mit Ausnahme einiger weniger strukturschwacher Regionen in Deutschland wurden auch bei Geringverdienern höhere Stundenlöhne als der gesetzliche Mindestlohn vergütet. Durch die Einführung des gesetzlichen Mindestlohns sind deshalb nur im geringen Maße Veränderungen in der Anzahl der Arbeitsplätze für Geringqualifizierte eingetreten.

**c) Auswirkungen des Mindestlohns auf das Steuersystem und die Systeme der sozialen Sicherung (z.B. Sozialversicherungsbeiträge, Steuereinnahmen, Reduzierung Transferleistungen)**

Siehe Antwort 2 a) und b).

**d) Einhaltung des Mindestlohns**

Siehe Antwort 2 a) und b).

**e) Reaktionen auf den Mindestlohn in Form von mögliche Veränderungen bei Lohnbestandteilen, Arbeitgeberleistungen, Arbeits- /Leistungsvorgaben usw.**

Die derzeit unklare Rechtslage, welche Lohnbestandteile auf den Mindestlohn anrechenbar sind, hat teilweise zu Änderungen der Lohnsysteme geführt. Konkret wurden im Transport- und Logistikgewerbe beispielsweise qualitätsbezogene Prämienzahlungen (z.B. unfallfreies und kraftstoffsparendes Fahren) gesenkt und die „Sockelvergütung“ auf das regelmäßige Einkommensniveau des gesetzlichen Mindestlohns angehoben.

**3. Auswirkungen des gesetzlichen Mindestlohns auf faire und funktionierende Wettbewerbsbedingungen. Mögliche Teilaspekte können dabei sein:**

**a) Kosten und Erträge**

Siehe Antwort 1. Auch im Wettbewerb mit gebietsfremden Anbietern ist wegen des nach wie vor bestehenden Kontrolldefizits keine Abschwächung der „Konkurrenz über den Preis“ festzustellen.

**b) Produktivität und Lohnstückkosten**

Produktivität und Lohnstückkosten blieben aufgrund der Antworten 2 a) und b) in Deutschland weitgehend unberührt. Dagegen nimmt der Preisdruck durch immer größere „umgeflaggte“ Fuhrparkkapazität zu, weil es an einem funktionierenden und abschreckenden Kontrollsystem für gebietsfremde Anbieter fehlt.

**c) (Verbraucher-)Preise**

Die im Hinblick auf Antwort 1) existierenden Wettbewerbsverzerrungen haben die (Verbraucher-)Preise durch den verstärkten Einsatz von Sozialdumping durch Gebietsfremde weiter fallen lassen.

**d) Nachfrage- und Umsatzentwicklung**

Die Einführung des gesetzlichen Mindestlohns hat auf die Nachfrage keine Auswirkungen, da die Transportmärkte von der allgemeinen wirtschaftlichen Entwicklung beeinflusst sind und preisliche Maßnahmen der Anbieter nicht das Gesamtvolumen des Marktes beeinflussen. Durch das Dumpinggefälle bei den Löhnen von Fahrern von umgeflaggten Fahrzeugen hat sich der Preisdruck auf Transportunternehmen mit Standort Deutschland verstärkt.

**e) Investitionstätigkeit**

Aufgrund der unter Antwort 1 aufgezeigten Wettbewerbsverzerrungen, ist die seit Jahren gedämpfte Investitionstätigkeit im Transport- und Logistiksektor durch den Mindestlohn unbeeinflusst geblieben. Die Neuinvestitionen in Fahrzeuge liegen immer noch deutlich unter dem Vorkrisenniveau. Seit 2010 hat das Gewerbe gegenüber dem Vorkrisenniveau Fahrzeugbestellungen unterlassen, die mehr als 1,5 Investitionsjahrgängen entsprechen.

**f) Veränderung von Wettbewerbsparametern (Konkurrenz über Qualität statt über Löhne/Preise)**

Siehe Antwort 1.

**4. Auswirkungen des gesetzlichen Mindestlohns auf die Beschäftigung („Beschäftigung nicht gefährdet“). Mögliche Teilaspekte können dabei sein:**

**a) Auf- und Abbau von Beschäftigten (ggf. differenziert nach bestimmten Gruppen, z.B. Geschlecht, Teilzeit/Vollzeit, geringfügig Beschäftigte usw.)**

Trotz überdurchschnittlich wachsender Märkte besteht nur eine relative Konstanz der Beschäftigtenzahlen.

**b) Beschäftigungs- bzw. Einstellungschancen von bestimmten Personengruppen (z.B. von un- oder gering qualifizierten Personen)**

Es besteht Bedarf an qualifiziertem Fahrpersonal. Dieser Mangel ist allerdings nicht im Zusammenhang mit der Einführung des Mindestlohns entstanden, sondern geht auf langjährige, branchenspezifische Gründe zurück. Vor allem die Verschlechterung der Arbeitsbedingungen bei Unterwegsaufenthalten (Parkplatz- und Rampensituation) wird durch „nomadisierende“ Fahrer umgeflaggter Fuhrparks weiter verschärft.

**c) Arbeitszeit, Arbeitsvolumen**

Es sind keine Veränderungen durch die Einführung des gesetzlichen Mindestlohns eingetreten.

**d) Personalfluktuations**

Der Mindestlohn ist ohne Einfluss. Die Personalfluktuations findet auf einem deutlich höheren Lohnniveau im Vergleich zum Mindestlohn statt.

**e) Regelung für Praktikanten (§ 22 Abs. 1 MiLoG)**

Die gewählten Praktikantenregelungen im Mindestlohngesetz stellen sich für das Transport- und Logistikgewerbe unproblematisch dar. Sie könnten jedoch die Integration von Migranten erschweren.

**f) Auswirkungen auf das (betriebliche) Lohngefüge**

Mit Ausnahme von wenigen strukturschwachen Regionen, hat der Mindestlohn keine Auswirkungen auf das Lohngefüge im Transport- und Logistiksektor.

**g) Ausbildungsgeschehen (z.B. die Zahl der angebotenen Ausbildungsplätze oder die Anzahl von Bewerbern auf Ausbildungsstellen)**

Der Mindestlohn hat keine Auswirkungen auf die Zahl der Ausbildungsplätze, da Ausbildungsvergütungen tariflich geregelt sind. Festzustellen ist aber, dass, unabhängig vom Mindestlohn, zahlreiche Ausbildungsplätze, aufgrund der demografischen Entwicklungen nicht besetzt werden können.

**h) Auswirkungen auf das Tarifgeschehen (z.B. Auswirkungen auf Tarifverhandlungen, Tarifgitter), auf die Tarifbindung und auf die Arbeit der Betriebsräte**

Die Höhe des Mindestlohns hat, mit Ausnahme der strukturschwachen Regionen, derzeit keine Auswirkungen auf das Tarifgeschehen, da die relevanten Tarife oberhalb des Mindestlohnes angesiedelt sind und Tarifneuverhandlungen unter Berücksichtigungen der Mindestlohneinführung noch anstehen.

Zur Einflussnahme des Mindestlohns auf die Arbeit von Betriebsräten ist eine Aussage nicht möglich, da der weit überwiegende Teil der vom BGL vertretenen Unternehmen aus den Reihen der KMU stammt. Diese Unternehmen verfügen aufgrund der Unternehmensgröße meist nicht über freigestellte Betriebsratsmitglieder.