



Galerie Agora,  
Rue du Marché aux Herbes 105, Bte 11  
B-1000 Brussels  
Telephone +32 2 285 46 60  
Fax +32 2 280 08 17  
Email: [etf@etf-europe.org](mailto:etf@etf-europe.org)  
[www.etf-europe.org](http://www.etf-europe.org)

Europäisch Transport Workers' Federation  
Fédération Européenne des Travailleurs des Transports  
Europäische Transportarbeiter-Föderation  
Federación Europea de los Trabajadores del Transporte

Brüssel, 2. März 2015

## ETF-Memo mit Erläuterungen zur Anwendung des nationalen Mindestlohns im Kraftverkehrssektor: Eine durch die EU-Rechtsvorschriften auferlegte Maßnahme

Am 1. Januar 2015 hat Deutschland einen Mindestlohn auf nationaler Ebene eingeführt, von dem auch der Kraftverkehr betroffen ist.

Am 21. Januar hat die Europäische Kommission ein EU-Pilotverfahren eingeleitet, um insbesondere die Frage der Anwendung des deutschen Mindestlohns auf reinen Transit-Kraftverkehr zu verdeutlichen.

Am 26. Januar hat die ETF eine Stellungnahme bezüglich der Legitimität der Anwendung des deutschen Mindestlohnes auf den Kraftverkehrssektor veröffentlicht. In der Stellungnahme wird kurz aufgezeigt, dass dies voll und ganz in Einklang mit den Gemeinschaftsvorschriften steht, insbesondere mit der Richtlinie zur Entsendung von Arbeitnehmern (Richtlinie 96/71/EG) und der Rom-I-Verordnung (Verordnung (EG) Nr. 593/2008).

Das vorliegende ETF-Memo liefert mit vollständig auf den EU-Rechtsvorschriften und der Rechtsprechung beruhenden juristischen Argumenten eine Begründung dafür, dass als Faustregel der Mindestlohn und die Bedingungen eines jeglichen Mitgliedstaates für jeglichen Berufskraftfahrer gelten, der seiner Arbeit in diesem entsprechenden Mitgliedstaat und von diesem aus nachgeht, wenn die in der Richtlinie zur Entsendung von Arbeitnehmern bzw. die in der Rom-I-Verordnung vorgesehenen Bedingungen erfüllt sind, und zwar ungeachtet der Nationalität des Fahrers sowie der Art der von ihm durchgeführten Transportoperation - Kabotage<sup>1</sup>, grenzüberschreitend<sup>2</sup>, kombinierter Verkehr<sup>3</sup>, internationaler Transport. Somit herrscht kein Zweifel, dass die Anwendung des deutschen Lohns – bzw. der nationalen Mindestbestimmungen für Entlohnung und Bedingungen gleich welchen Mitgliedstaates – auf den Kraftverkehrssektor vollständig mit den Gemeinschaftsvorschriften in Einklang steht.

Das ETF-Memo baut auf der weiter oben erwähnten Arbeitnehmerentsenderichtlinie (Richtlinie 96/71/EG) und der Rom-I-Verordnung (Verordnung (EG) Nr. 593/2008) sowie dem

<sup>1</sup> Kabotage bezieht sich auf nationale Güterkraftverkehrsbeförderungen, bei denen sich die Orte der Be- und der Entladung im gleichen Mitgliedstaat befinden und die von einem in einem anderen Mitgliedstaat ansässigen Güterkraftverkehrsunternehmer durchgeführt werden. Die gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften von 2009 (Verordnung Nr. 1072/2009/EG) beschränken die Anzahl **aufeinander folgender** Kabotagebeförderungen eines Güterkraftverkehrsunternehmers mit dem gleichen Fahrzeug, allerdings nicht die Zahl der Kabotagebeförderungen allgemein. Unter Verwendung des gleichen Fahrzeugs darf ein Güterkraftverkehrsunternehmer **im Anschluss an eine internationale Güterverkehrsoperation** bis zu **drei aufeinander folgende** Kabotagebeförderungen in dem Aufnahmestaat durchführen. Dann muss das Fahrzeug den Aufnahmestaat verlassen. Bei Kabotagebeförderungen muss die letzte Entladung, bevor der Aufnahmemitgliedstaat verlassen wird, innerhalb von sieben Tagen nach der letzten Entladung der in den Aufnahmemitgliedstaat eingeführten Lieferung erfolgen. Mit der ersten Kabotagebeförderung darf erst nach der vollständigen Entladung der internationalen Güterverkehrslieferung begonnen werden. Die Begrenzung auf drei Kabotagebeförderungen wird stets mit Blick auf das Kraftfahrzeug überprüft (Zugmaschinen-Prinzip).

<sup>2</sup> Dreiländerverkehr bezieht sich auf Güterverkehrsoperationen durch ein in Land A registriertes Fahrzeug, das Waren aus Land B in Land C befördert.

<sup>3</sup> Als kombinierter Verkehr gelten Güterbeförderungen zwischen Mitgliedstaaten, bei denen der Lastkraftwagen, der Anhänger, der Sattelanhänger mit oder ohne Zugmaschine, der Wechselaufbau oder der Container von mindestens 20 Fuß Länge die Zu- und Ablaufstrecke auf der Straße und den übrigen Teil der Strecke auf der Schiene oder auf einer Binnenwasserstraße oder auf See, sofern diese mehr als 100 km Luftlinie beträgt, zurücklegt, wobei der Straßenzu- oder -ablauf erfolgt: (see Art. 1, Richtlinie 92/106/EEC):

- entweder — für die Zulaufstrecke — zwischen dem Ort, an dem die Güter geladen werden, und dem nächstgelegenen geeigneten Umschlagbahnhof bzw. — für die Ablaufstrecke — zwischen dem nächstgelegenen geeigneten Umschlagbahnhof und dem Ort, an dem die Güter entladen werden;
- oder in einem Umkreis von höchstens 150 km Luftlinie um den Binnen- oder Seehafen des Umschlags.



President Lars Lindgren

1

Vice Presidents Alexander Kirchner  
Ekaterina Yordanova

General Secretary Eduardo Chagas



Urteilsspruch des Europäischen Gerichtshofes in der Rechtssache Koelzsch (15. März 2011) auf.

Mit Blick auf die Anwendung des Mindestlohns auf Transitoperationen im Kraftverkehr unterstützt die ETF aus den in der ETF-Stellungnahme vom 26. Januar 2015 (s. Anhang) erläuterten Gründen den Beschluss der deutschen Regierung.



---

**President** Lars Lindgren

2

**Vice Presidents** Alexander Kirchner  
Ekaterina Yordanova

**General Secretary** Eduardo Chagas



## 1. Der Güterkraftverkehr fällt in den Geltungsbereich der Richtlinie 96/71/EG über die Entsendung von Arbeitnehmern (in der Folge mit AER abgekürzt)

- 1.1. Die AER schließt nur „Schiffsbesatzungen von Unternehmen der Handelsmarine“ (Artikel 1.2) aus. Es gibt keine Bestimmung über den Ausschluss des Güterkraftverkehrs vom Geltungsbereich der AER gemäß Artikel 1 und 2 über die Entsendung von Arbeitnehmern im Rahmen der Erbringung von Dienstleistungen. Demnach gilt die AER ganz eindeutig für Beschäftigte des Güterkraftverkehrs.
- 1.2. Man sollte auch bedenken, dass der Geltungsbereich der AER nicht von vornherein irgendwelche spezifischen Formen von Güterverkehrsverträgen ausschließt, sofern alle in der Richtlinie festgelegten Bedingungen eingehalten werden. Somit gilt die AER für Verträge des internationalen Verkehrs, Kabotage, kombinierten Verkehr sowie grenzüberschreitenden Verkehr im Rahmen der transnationalen Erbringung von Dienstleistungen. Die Kriterien der AER beschränken deren Geltungsbereich nicht auf Berufskraftfahrer, die nur Kabotage durchführen.
- 1.3. Dennoch gilt die AER nur für die zeitweilige Ausführung des Arbeitsvertrages außerhalb des Landes, in dem der Fahrer für gewöhnlich arbeitet. Anders ausgedrückt: Ist das Land, in dem der Fahrer die Kabotage durchführt, das Land, in dem er für gewöhnlich arbeitet, dann gilt die AER nicht länger, sondern stattdessen die Rom-I-Verordnung (Verordnung Nr. 593/2008/EG), wenn ihre Kriterien erfüllt sind (weitere Details s. unten).

## 2. Anwendbare Arbeitsgesetzgebung im Kontext des Güterkraftverkehrsmarktes

- 2.1. Die Verkehrsgesetzgebung ermöglicht den Güterverkehrsunternehmen den Einsatz ihrer Fahrzeuge, um internationalen Verkehr, Kabotage, grenzüberschreitende und intermodale Transportoperationen durchzuführen. Die grundlegende Frage des Güterverkehrsmarktes betrifft jedoch den Fahrer, und genauer gesagt die für die Fahrer dieser Fahrzeuge geltende Arbeitsgesetzgebung.
- 2.2. Die Antwort der europäischen Arbeitsgesetzgebung beruht auf der Unterscheidung zwischen dem Land, in dem der Fahrer für gewöhnlich arbeitet, und dem, in das er zeitweilig entsandt werden kann.
- 2.3. Der Europäische Gerichtshof fordert nationale Gerichte auf, ausdrücklich die Ausführungsbedingungen des Arbeitsvertrages von Kraftfahrern im internationalen Güterverkehr zu überprüfen, um das Land zu ermitteln, in dem er für gewöhnlich arbeitet.
- 2.4. **Entsendung von Arbeitnehmern**

Damit die AER im Güterkraftverkehr gilt, muss der Fahrer seinen Arbeitsvertrag für einen begrenzten Zeitraum in einem anderen Mitgliedstaat als dem, in dem er für gewöhnlich arbeitet, ausführen. Im spezifischen Kontext des Kraftverkehrs und laut AER heißt das:

- 2.4.1. Entweder wird der Fahrer innerhalb des Unternehmens bzw. der Gruppe entsandt – d.h. der Fahrer wird einer in einem anderen Mitgliedstaat ansässigen Unternehmensniederlassung oder einem anderen Unternehmen in der Gruppe zugewiesen;
- 2.4.2. Oder der Fahrer wird einem Güterkraftverkehrsunternehmer von einer Zeitarbeitsfirma zur Verfügung gestellt;
- 2.4.3. Oder der Fahrer erbringt transnationale Dienstleistungen, was im spezifischen Kontext des **Kraftverkehrs**, Folgendes bedeutet:



- a. Die Existenz einer Dienstleistungserbringung: Beförderung im Namen Dritter – d.h. der Güterverkehrsunternehmer ist nicht der Eigentümer der Waren;
- b. Die Erbringung der Dienstleistung ist transnational: Dieser Hinweis bezieht sich auf die Nationalität der Vertragsparteien, von denen mindestens drei im Transportvertrag aufgeführt sind: Sender, Güterkraftverkehrsunternehmer und Empfänger<sup>4</sup>. Es reicht, dass zwei dieser drei Vertragsparteien in zwei verschiedenen Mitgliedstaaten ansässig sind, damit die erbrachte Dienstleistung transnational ist.

Diesbezüglich steht in Artikel 1.3 (a) der Richtlinie 96/71/EG:

*„Einen Arbeitnehmer in ihrem Namen und unter ihrer Leitung in das Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats im Rahmen eines Vertrags entsenden, der zwischen dem entsendenden Unternehmen [d.h. in dem spezifischen Fall des Kraftverkehrs handelt es sich um das Unternehmen mit Sitz in dem Land, in dem der Fahrer üblicherweise arbeitet] und dem in diesem Mitgliedstaat tätigen Dienstleistungsempfänger geschlossen wurde [d.h. in dem spezifischen Fall des Kraftverkehrs das Land, in dem der Fahrer im Gegensatz dazu nur zeitweilig arbeitet], sofern für die Dauer der Entsendung ein Arbeitsverhältnis zwischen dem entsendenden Unternehmen und dem Arbeitnehmer besteht.“*

Beispiel: Ein rumänischer Fahrer, der für gewöhnlich in Rumänien arbeitet, erhält einen Transportauftrag für die Beförderung einer Ladung von Antwerpen nach Paris (grenzüberschreitender Verkehr) bzw. für die Beförderung eines Containers von Antwerpen zum Brüsseler Hafen (kombinierter Verkehr), oder für die Beförderung einer Ladung zwischen Brüssel und Lüttich (Kabotage: vollständig auf belgischem Hoheitsgebiet durchgeführter Verkehr). In diesen Beispielen ist der 'Arbeitsplatz' gemäß AER-Definition Belgien. Daher muss der rumänische Fahrer den belgischen Lohnsatz erhalten, in Einklang mit den AER-Bestimmungen, aus denen hervorgeht, dass der Arbeitnehmer nach Maßgabe der in dem Land der Entsendung geltenden Lohnsätze entlohnt werden muss, wenn diese besser sind als in dem Land, in dem er für gewöhnlich arbeitet.

## 2.5. Rom-I-Verordnung

Für all die Fälle, in denen der Berufskraftfahrer seiner Tätigkeit entweder in dem Land mit seinem üblichen Arbeitsplatz oder von dort aus nachgeht, bzw. außerhalb des Landes mit seinem üblichen Arbeitsplatz, ohne jedoch die Kriterien der Entsendung zu erfüllen, unterliegt er den Bestimmungen der Rom-I-Verordnung (Verordnung Nr. 593/2008/EG). Sein individueller Arbeitsvertrag wird von dem Gesetz des Landes bestimmt, in dem er bzw. von wo aus er während der Erfüllung seines Vertrages für gewöhnlich seine Tätigkeit ausübt. Gemäß der oben erwähnten Verordnung gelten folgende Prinzipien für seine Situation:

**2.5.1. Das überlagernde Prinzip der schwächeren Vertragspartei** (s. Erwägungsgrund 23 und Artikel 8.1) / Sind die Bedingungen des Arbeitsvertrages nicht so vorteilhaft (Entlohnung, Arbeitsbedingungen, usw.) wie die des Aufnahmelandes, müssen die Bedingungen des Aufnahmelandes angewandt werden. Die Verordnung schreibt zwar grundsätzlich vor, dass Individualarbeitsverträge dem von den Parteien ausgewählten Gesetz unterliegen, wird diese Bestimmung Gegenstand folgender Bedingungen sein:

<sup>4</sup> Der Begriff 'Empfänger' muss als Empfänger der Dienstleistung verstanden werden, und nicht als Empfänger der Ware.



- a. Artikel 8.1 der gleichen Verordnung: *„Die Rechtswahl der Parteien darf jedoch nicht dazu führen, dass dem Arbeitnehmer der Schutz entzogen wird, der ihm durch Bestimmungen gewährt wird, von denen nach dem Recht, das nach den Absätzen 2, 3 und 4 des vorliegenden Artikels mangels einer Rechtswahl anzuwenden wäre, nicht durch Vereinbarung abgewichen werden darf.“*;
  - b. Erwägungsgrund 23 von Verordnung Nr. 593/2008/EG: *„Bei Verträgen, bei denen die eine Partei als schwächer angesehen wird, sollte die schwächere Partei durch Kollisionsnormen geschützt werden, die für sie günstiger sind als die allgemeinen Regeln.“*
- 2.5.2. **Die Kriterien des Landes mit dem gewöhnlichen Arbeitsplatz** (s. Artikel 8 der Verordnung Nr. 593/2008/EG und für den Kraftverkehr, s. EuGh-Urteil in der Rechtssache Koelzsch vom 15. März 2011) / Die Wahl des anwendbaren Rechtes für Individualverträge durch die beiden Parteien entbindet sie keineswegs von den gesetzlichen Anforderungen des Landes, in dem der Arbeitnehmer gewöhnlich seiner Arbeit nachgeht, wenn letztere für den betroffenen Arbeitnehmer vorteilhafter sind. In dieser Hinsicht verdeutlicht das EuGh-Urteil in der Rechtssache Koelzsch (15. März 2011) den Begriff des gewöhnlichen Arbeitsplatzes unter Berücksichtigung der besonderen Umstände des Kraftverkehrs. Als gewöhnlicher Arbeitsplatz gilt das Land, in dem der Fahrer den größeren Teil seiner Verpflichtungen gegenüber dem Arbeitgeber wahrnimmt, und genauer gesagt:
- a. Entweder der Ort, an dem oder von dem aus der Arbeitnehmer seiner beruflichen Tätigkeit nachgeht;
  - b. Oder der Ort, von dem aus der Arbeitnehmer die Anweisungen bezüglich seiner Aufgaben erhält und seine Arbeit organisiert;
  - c. Oder der Ort, an dem sich seine Arbeitsausrüstung befindet (z.B. der Lastwagen, usw.);
  - d. Oder der Ort, an dem der Verkehr hauptsächlich durchgeführt wird, wo die Güter entladen werden;
  - e. Oder der Ort, an den der Arbeitnehmer nach der Beendigung seiner Arbeit zurückkehrt.

*Die Europäische Transportarbeiter-Föderation (ETF) vertritt mehr als 3,5 Millionen Transportbeschäftigte aus 230 Transportgewerkschaften und 41 europäischen Ländern in folgenden Sektoren: Straßentransport, Eisenbahn, Seeverkehr, Binnenschifffahrt, zivile Luftfahrt, Häfen, Tourismus und Fischerei. Die ETF ist der anerkannte Sozialpartner in sieben Ausschüssen für den europäischen sektoralen sozialen Dialog, einschließlich des Ausschusses für Straßentransport.*



President Lars Lindgren

5

Vice Presidents Alexander Kirchner  
Ekaterina Yordanova

General Secretary Eduardo Chagas



## Anhang

### **ETF-Stellungnahme zur Anwendung des von Deutschland verabschiedeten Mindestlohns auf den Kraftverkehr**

Am 1. Januar 2015 ist in Deutschland ein gesetzlicher Mindestlohn in Kraft getreten. Dieser Lohnsatz gilt gleichermaßen für alle Kraftverkehrsoperationen, einschließlich des Transits durch deutsches Hoheitsgebiet. Die Branche und einige Mitgliedstaaten haben mit Blick auf die Anwendung des Mindestlohns auf Transitoperationen im Kraftverkehr eine Reihe von Bedenken geäußert, und die Europäische Kommission befasst sich derzeit mit diesen Anliegen.

Die Europäische Transportarbeiter-Föderation (ETF) will die Tatsache unterstreichen, dass Entlohnung und Bedingungen einzelner Mitgliedstaaten für alle Transportoperationen gelten, die in den Geltungsbereich von Richtlinie 96/71/EG (Entsendung von Arbeitnehmern) und Verordnung Nr. 593/2008/EG (Rom I) fallen, ob es sich um Kabotage, internationalen Verkehr oder kombinierten Verkehr handelt.

Hinsichtlich der Anwendung des Mindestlohnes auf Transportoperationen möchte die ETF ein weiteres Mal aufzeigen, dass dies Teil einer Reihe von Maßnahmen der deutschen Regierung ist, um dem massiven Phänomen des Sozialdumpings zu begegnen, das dem Kraftverkehrssektor anhaftet. Solange die Europäische Kommission es versäumt, Maßnahmen zu ergreifen und die kritische Sozial- und Beschäftigungssituation in dem Sektor maßgeblich zu verbessern, werden die Mitgliedstaaten weiterhin nach nationalen Lösungen suchen, um Sozialbetrug im Kraftverkehr anzupacken, sowie auch Lösungen zur Durchsetzung der gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften wie der Richtlinie zur Entsendung von Arbeitnehmern und der Rom-I-Verordnung für Kraftverkehrsaktivitäten.

Aus diesem Grund unterstützt die ETF in Ermangelung effektiver europaweiter Lösungen voll und ganz sämtliche Maßnahmen der Mitgliedstaaten, die den von Frankreich, Belgien und – vor kurzem – von Deutschland verabschiedeten.

*Brüssel, 26. Januar 2015*



**President** Lars Lindgren

6

**Vice Presidents** Alexander Kirchner  
Ekaterina Yordanova

**General Secretary** Eduardo Chagas

