

## **Stellungnahme**

---

zum Konsultationspapier der Europäischen Kommission

„Erste Phase der Konsultation der Sozialpartner gemäß Artikel 154 AEUV zu einer möglichen Maßnahme zur Bewältigung der Herausforderungen im Zusammenhang mit gerechten Mindestlöhnen“.

**DSLVB Bundesverband Spedition und Logistik e. V.**

Friedrichstraße 155-156 | Unter den Linden 24  
10117 Berlin

Telefon: +49 (0)30 40 50 228-0

E-Mail: [info@dslv.spediteure.de](mailto:info@dslv.spediteure.de)

[www.dslv.org](http://www.dslv.org) | [twitter.com/DSLVBerlin](https://twitter.com/DSLVBerlin)

24. Februar 2020

## **Präambel**

Die in der Speditions- und Logistikbranche beschäftigten Arbeitnehmer haben ein Anrecht auf faire und angemessene Arbeits- und Sozialbedingungen, die individualvertraglich oder durch Gewerkschaften und Arbeitgeberverbände sozialpartnerschaftlich auszuhandeln sind. Der DSLVB Bundesverband Spedition und Logistik e. V. unterstützt die Bundesregierung und die Europäische Kommission bei ihren grundsätzlichen Anstrengungen, sozialen Verwerfungen entgegenzutreten und die Beschäftigten in der Europäischen Union (EU) bei der Bewältigung der Herausforderungen durch Digitalisierung und demografischem Wandel zu unterstützen. Auch wenn sich das Gehalts- und Lohnniveau der Beschäftigten in der Speditions- und Logistikbranche in Deutschland bereits größtenteils deutlich oberhalb des Mindestlohniveaus bewegt, sind staatliche Eingriffe in die Lohnfindung jedoch strikt abzulehnen und die Tarifautonomie der Arbeitgeberverbände und Gewerkschaften als Sozialpartner zu respektieren.

## **Im Detail**

Eine Initiative auf EU-Ebene für europäische Regelungen zur Festlegung von Lohnuntergrenzen ist weder angezeigt noch zielführend und aus verfassungsrechtlicher sowie ordnungspolitischer Sicht abzulehnen. Sofern die Arbeits- und Sozialbedingungen der Beschäftigten in der Speditions- und Logistikbranche nicht firmenindividuell ausgehandelt werden, gehört die Lohnfindung nicht in die Hand des Staates oder der Europäischen Union, sondern in die Hände der Arbeitgeberverbände und Gewerkschaften als Sozialpartner. Nur diese können die regionalen Gegebenheiten vor Ort einschätzen, berücksichtigen und entsprechend in den ausgehandelten Arbeits- und Sozialbedingungen abbilden. Darüber hinaus differieren die Lohn- und Tarifstrukturen nicht nur innerhalb Deutschlands aufgrund regionaler Besonderheiten, sondern auch innerhalb der Mitgliedstaaten der EU. Einige Mitgliedstaaten haben keine gesetzliche Lohnuntergrenze und unter den Ländern, die einen gesetzlichen Mindestlohn eingeführt haben, variiert dessen Höhe stark. Eine europäische Regelung zu Lohnuntergrenzen kann daher die Diversität der nationalen Lohnfestsetzungssysteme und Arbeitsbeziehungen weder berücksichtigen noch in der Höhe etwaiger Lohnuntergrenzen abbilden und würde somit zu einem massiven Wettbewerbsnachteil für strukturschwache Regionen führen.

Lohnfindung ist nationale Aufgabe und hier insbesondere Aufgabe der Sozialpartner. Mit europäischen Mindestlohnvorgaben würde die EU massiv in mitgliedstaatliche Kompetenzen eingreifen. Der Vertrag über die Arbeitsweise der EU schließt in Art. 153 Abs. 5 explizit eine Zuständigkeit der EU in Fragen des Arbeitsentgelts sowie des Koalitionsrechts aus.

Mögliche EU-Mindestlohnvorgaben stellen zudem einen massiven Eingriff in die verfassungsrechtlich (Art. 9 Abs. 3 GG) sowie in der Charta der Grundrechte der Europäischen Union (Art. 28) verankerte Tarifautonomie dar. Demnach ist die Befugnis, dass die Arbeitgeberverbände gemeinsam mit den Gewerkschaften die Arbeitsbedingungen der Beschäftigten unabhängig sozialpartnerschaftlich regeln, jeglicher staatlicher Einflussnahme entzogen. Staatlich verordnete Mindestlöhne schwächen die Stellung der Tarifvertragsparteien, verdrängen bestehende

Tarifverträge und führen zu einer dauerhaften staatlichen Einflussnahme auf das gesamte Lohngefüge der Unternehmen der Branche.

Ein zentrales und EU-weites Mindestlohnregime würde ferner den Wettbewerb innerhalb der Europäischen Gemeinschaft massiv einschränken und sich negativ auf den freien Warenverkehr auswirken. Die nach den derzeitigen nationalen Mindestlohnbestimmungen ohnehin schon geltenden Dokumentationspflichten würden weiter verschärft. Die Unternehmen der Speditions- und Logistikbranche werden mit zusätzlichen bürokratischen Belastungen und Auftraggeber von Transportdienstleistungen mit schwer kontrollierbaren Haftungsverpflichtungen konfrontieren. Logistische Dienstleistungen würden in der Konsequenz weiter erschwert, verteuert und mit zusätzlichen administrativen Belastungen überzogen.

Fraglich ist darüber hinaus, ob mit einer europaweit zentralen Diktation eines bestimmten Mindestlohnlevels das beabsichtigte Ziel der Sicherung eines angemessenen Lebensstandards für die Beschäftigten in Europa überhaupt erreicht werden kann oder diesem Ziel nicht zuwiderläuft und geringqualifizierten Beschäftigten, mit multiplen Vermittlungshemmnissen und Langzeitarbeitslosen, den Zugang zum ersten Arbeitsmarkt erheblich erschwert oder sogar ganz verwehrt bleibt. Denn nur ein nationales Mindestlohnlevel, das die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit des jeweiligen Mitgliedsstaats bzw. der jeweiligen Region berücksichtigt, eröffnet Menschen mit Vermittlungshemmnissen eine dauerhafte Brücke in den ersten Arbeitsmarkt.

-----

## Verbandsstruktur, Leistungsprofil und Leitlinien

Als Spitzen- und Bundesverband repräsentiert der DSLVL durch 16 regionale Landesverbände die verkehrsträgerübergreifenden Interessen von etwa 3.000 Speditions- und Logistikbetrieben, die mit insgesamt 605.000 Beschäftigten und einem jährlichen Branchenumsatz in Höhe von über 110 Milliarden Euro wesentlicher Teil der drittgrößten Branche Deutschlands sind.

Die Mitgliederstruktur des DSLVL reicht von global agierenden Logistikkonzernen, 4PL- und 3PL-Providern über inhabergeführte Speditionshäuser (KMU) mit eigenen LKW-Flotten sowie Befrachter von Binnenschiffen und Eisenbahnen bis hin zu See-, Luftfracht-, Zoll- und Lagerspezialisten.

Speditionen fördern und stärken die funktionale Verknüpfung sämtlicher Verkehrsträger. Die Verbandspolitik des DSLVL wird deshalb maßgeblich durch die verkehrsträgerübergreifende Organisations- und Steuerungsfunktion des Spediteurs bestimmt.

Der DSLVL ist politisches Sprachrohr sowie zentraler Ansprechpartner für die Bundesregierung, für die Institutionen von Bundestag und Bundesrat sowie für alle relevanten Bundesministerien und -behörden im Gesetzgebungs- und Gesetzumsetzungsprozess, soweit die Logistik und die Güterbeförderung betroffen sind.

Gemeinsam mit seinen Landesverbänden ist der DSLVL Berater und Dienstleister für die Unternehmen seiner Branche. Als Arbeitgeberverbände und Sozialpartner vertreten die DSLVL-Landesverbände die Branche in regionalen Tarifangelegenheiten.

Der DSLVL ist Mitglied des Europäischen Verbands für Spedition, Transport, Logistik und Zolldienstleistung (CLECAT), Brüssel, der Internationalen Föderation der Spediteurorganisationen (FIATA), Zürich, sowie assoziiertes Mitglied der Internationalen Straßentransport-Union (IRU), Genf. In diesen internationalen Netzwerken nimmt der DSLVL auch Einfluss auf die Entwicklung des EU-Rechts in Brüssel und Straßburg und auf internationale Übereinkommen der UN, der WTO, der WCO, u. a.

Der DSLVL unterstützt und fördert die Logistics Alliance Germany (LAG), ein öffentlich-privates Partnerschaftsprojekt des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und der deutschen Logistikbranche, das den Logistikstandort Deutschland im Ausland vermarktet.

Die Mitgliedsunternehmen des DSLVL fühlen sich den Zielen der Sozialen Marktwirtschaft und der Europäischen Union verpflichtet.