

Stellungnahme

zum Entwurf eines Gesetzes zur Neuordnung maschinenrechtlicher Vorschriften und zur Änderung des Paketboten-Schutz-Gesetzes



Der Handelsverband Deutschland (HDE) ist seit über 100 Jahren die Spitzenorganisation des deutschen Einzelhandels – des drittgrößten Wirtschaftszweigs in Deutschland – mit insgesamt über drei Millionen Beschäftigten und gut 535 Milliarden Euro Jahresumsatz. Er vertritt die Belange und Interessen von rund 300.000 Einzelhandelsunternehmen – aller Branchen, Standorte und Betriebsgrößen. Bei 50 Millionen Kundenkontakten täglich versorgt der Einzelhandel seine Kunden mit der kompletten Bandbreite an Produkten – über alle Vertriebskanäle.

I. Zum Entwurf eines Gesetzes zur Neuordnung maschinenrechtlicher Vorschriften

Mit dem Gesetz zur Neuordnung maschinenrechtlicher Vorschriften werden die nationalen Durchführungsbestimmungen zur neuen EU-Maschinenverordnung geschaffen. Dazu zählen u.a. umfangreiche Bußgeldtatbestände in § 9 des Gesetzentwurfs.

1. Inhalt der Regelung

Während in § 9 Abs. 1 die einzelnen Bußgeldtatbestände geregelt sind, werden in § 9 Abs. 2 die Bußgeldobergrenzen festgelegt. Danach sollen Verstöße gegen die Nummern 7, 16 und 17 des Absatzes 1 mit einer Geldbuße von bis zu 100.000 € geahndet werden können. In allen übrigen Fällen soll die Geldbuße bis zu 10.000 € betragen. Der Begründung zufolge soll es sich bei den Verstößen der Nummern 7, 16 und 17 um gravierende Verstöße handeln.

Nach § 9 Abs. 1 Nr. 7 handelt es sich um eine Ordnungswidrigkeit, wenn Hersteller oder Einführer keine Korrekturmaßnahmen ergreifen, obwohl sie der Auffassung sind oder Grund zu der Annahme haben, dass eine von ihnen in Verkehr gebrachte Maschine oder ein dazugehöriges Produkt nicht der Verordnung entspricht.

Nach § 9 Abs. 1 Nr. 16 und 17 handelt es sich um eine Ordnungswidrigkeit, wenn Einführer oder Händler eine Maschine auf dem Markt bereitstellen, obwohl sie der Auffassung sind oder Grund zu der Annahme haben, dass die Maschine nicht der Verordnung entspricht. Denn in diesen Fällen dürfen Einführer die Maschine nicht in Verkehr bringen bzw. Händler die Maschine nicht auf dem Markt bereitstellen, bevor die Konformität des Produktes hergestellt ist.

Zudem sind für diese drei Tatbestände in § 10 auch Strafvorschriften vorgesehen.

2. Position des HDE

In § 9 Abs. 2 und § 10 sollten die Verweise auf die Nummern 16 und 17 des Absatzes 1 gestrichen werden. Die Einstufung dieser beiden Tatbestände als besonders gravierende Verstöße ist nicht verhältnismäßig und führt zu erheblichen Wertungswidersprüchen.



Nach dem New Legislative Framework, an dem sich auch die Maschinenverordnung orientiert, sind die Pflichten der Wirtschaftsakteure entsprechend ihrer Position und Verantwortung in der Lieferkette abgestuft. Den Hersteller treffen die umfangreichsten Pflichten, der Händler hat aufgrund seiner Stellung in der Lieferkette deutlich geringere Pflichten zu erfüllen, wie z.B. Prüfpflichten hinsichtlich der Kennzeichnung und der beizufügenden Unterlagen.

Während bei den Pflichten des Herstellers ausschließlich als gravierender Verstoß gelten soll, wenn dieser nach Inverkehrbringen eine Nichtkonformität feststellt und keine Korrekturmaßnahme ergreift, würde bei einem Händler dagegen jeder Verstoß gegen die Vorgaben der Verordnung beim Bereitstellen auf dem Markt mit dem höheren Bußgeldrahmen des § 9 Abs. 2 sanktioniert. Dies hätte zur Folge, dass jeder Verstoß des Händlers gegen seine Prüfpflichten, wie z.B. ein übersehener Kennzeichnungsfehler oder eine vom Hersteller nicht beigefügte Begleitunterlage als besonders schwerwiegend eingestuft würde und mit einem Bußgeld bis 100.000 € bewehrt wäre. Dadurch wären Verstöße gegen die allgemeinen Händlerpflichten stets mit dem hohen Bußgeldrahmen von bis zu 100.000 € bewehrt. Der Hersteller, der für die Konformität des Produkts hauptverantwortlich ist, hätte jedoch wegen der fehlerhaften Kennzeichnung oder der fehlenden Begleitunterlage „nur“ mit einem Bußgeld von maximal 10.000 € zu rechnen.

Besonders gravierend ist zudem, dass für einen Verstoß gegen die allgemeinen Händlerpflichten auch der Straftatbestand des § 10 gelten würde. Dies wäre völlig unverhältnismäßig. Gleiches gilt in Bezug auf die entsprechenden Pflichten des Einführers. Daher sind sowohl in § 9 Abs. 2 als auch in § 10 die Verweise auf die Nummern 16 und 17 zu streichen.

Ansprechpartner:

Georg Grünhoff

Abteilungsleiter Produktsicherheits-, Datenschutz- und Verbraucherrecht

Am Weidendamm 1A, 10117 Berlin

gruenhoff@hde.de

+49 (0) 30 72 62 50 38

II. Änderung des Paketboten-Schutz-Gesetzes

1. Inhalt der Regelung

Seit 2019 haften Unternehmer, die Dienstleistungen im Transport und Logistikbereich im Sinne des § 28e Abs. 3g S. 4 SGB IV erbringen und einen anderen Unternehmer mit der Beförderung von Paketen betrauen, unter bestimmten Voraussetzungen für die vom Nachunternehmer abzuführenden Gesamtsozialversicherungsbeiträge sowie die Beiträge zur gesetzlichen Unfallversicherung (§ 150 Abs.



3 S. 1 SGB VII i.V.m § 28e Abs. 3g SGB IV), wenn der der Nachunternehmer seiner Pflicht, die Beiträge abzuführen, nicht nachkommt.

Diese Regelung zur Nachunternehmerhaftung ist derzeit noch bis zum 31. Dezember 2025 befristet und soll nun im Zuge der Änderung des Paketbotenschutzgesetzes zum 1. Januar 2026 entfristet werden.

2. Position des HDE

Eine Entfristung der Nachunternehmerhaftung gemäß § 28e Abs. 3g SGB IV ist abzulehnen. Vielmehr ist eine Verlängerung der Befristung, ggf. kombiniert mit einer erneuten Evaluation, als vermittelnde Lösung gerechtfertigt. Dies würde auch im Einklang mit dem geplanten Abbau von Bürokratie stehen, welcher im Koalitionsvertrag der neuen Bundesregierung als Ziel formuliert wurde. So zeigt der Bericht der Bundesregierung nach § 28e Absatz 3h SGB IV über die Wirksamkeit und Reichweite der Haftung für Sozialversicherungsbeiträge für Unternehmer im Speditions-, Transport- und damit verbundenen Logistikgewerbe, im Bereich der Kurier-, Express- und Paketdienste, dass diese Norm in der Praxis ohnehin nur eine sehr geringe Relevanz entfaltet hat. Demnach berichtet der Spitzenverband Bund der Krankenkassen (vgl. S. 8 des Berichts) von insgesamt nur zehn Fällen, die zu einer Forderung von Gesamtsozialversicherungsbeiträgen in Höhe von insgesamt rund 100.000 Euro führten. In erster Linie handele es sich um Unternehmen mit relativ geringem Beitragsaufkommen. Die Fälle der Generalunternehmerhaftung betrafen in erster Linie „Kleinbeträge“, die bei ca. 10.000 Euro pro Fall lagen. Auch wenn der Spitzenverband Bund der Krankenkassen darauf hinweist, dass sich die Prüfung des Vorliegens von entsprechenden Haftungsfällen äußerst schwierig gestalten, was letztlich zu einer vermeintlich geringen Zahl tatsächlicher Fälle der Generalunternehmerhaftung führe, ist eine Anzahl von zehn Fällen in einem Betrachtungszeitraum von knapp vier Jahren als bemerkenswert gering zu bewerten. Zudem berichtet die BG Verkehr (vgl. S. 9 des Berichts) ebenfalls von lediglich 131 Fällen, in denen die Voraussetzungen der Generalunternehmerhaftung nach ihrer Einschätzung vorlagen und der Erlass eines Haftungsbescheides konkret geprüft worden seien. Letztlich seien aber nur in 35 Fällen Haftungsbescheide erlassen worden. In 12 Fällen habe die BG Verkehr mit Generalunternehmern Vergleiche geschlossen. Insgesamt seien Forderungen in Höhe von rund 364.000 Euro, verteilt auf 26 Fälle, beigetrieben worden.

Ansprechpartnerin:

Lilian Hellermann

Referentin für Arbeits- und Sozialrecht, Arbeitsmarktpolitik

Am Weidendamm 1A, 10117 Berlin

hellermann@hde.de

+49 (0) 30 72 62 50 45