

Stellungnahme

Referentenentwurf (Stand: 28.02.2021, 15:50 Uhr) des Bundesministeriums für Arbeit und Soziales für ein „Gesetz über die unternehmerischen Sorgfaltspflichten in Lieferketten“

Berlin, den 1. März 2021

Ansprechpartner zum Thema

Geschäftsführung
Dr. Kurt-Christian Scheel

Wirtschaftspolitik, Außenwirtschaft,
Mittelstand und Steuern
Dr. Karoline Kampermann

Fachgebietsleiter Unternehmenspolitik
und Mittelstand
Sebastian Brunkow

Referentin Nachhaltigkeit in der Lieferkette
Nina Freund

Vorbemerkung:

Das federführende Bundesministerium für Arbeit und Soziales hat den Verbänden und Nichtregierungsorganisationen eine Frist von weniger als 7 Stunden für die Stellungnahme zu einem mehr als 60 Seiten umfassenden und weit in die internen Prozesse von Unternehmen wie auch NROs eingreifenden Gesetzentwurf gesetzt. Eine qualifizierte Kommentierung, Bewertung und Diskussion mit Mitgliedsunternehmen und Mitgliedern ist in dieser Frist nicht möglich. Der Gesetzgeber demonstriert mit diesem Verfahren seinen Unwillen, das vorliegende Erfahrungswissen und die Expertise von Unternehmen, die sich seit vielen Jahren erfolgreich selbst und in Brancheninitiativen für hohe menschenrechtliche Standards entlang der Lieferketten einsetzen, aufzugreifen und in die Gesetzgebung einfließen zu lassen. Der VDA distanziert sich ausdrücklich von diesem Verfahren der Beteiligung von Verbänden und NROs.

Für den Verband der Automobilindustrie und seine Mitgliedsunternehmen sind die Achtung und der Schutz von Menschenrechten entlang automobiler Lieferketten Auftrag und Verpflichtung.

Der VDA

- beteiligt sich dazu unter anderem aktiv am „Branchendialog Automobilindustrie“ des Bundesministeriums für Arbeit und Soziales zur Umsetzung des Nationalen Aktionsplans Wirtschaft und Menschenrechte (NAP),

- erarbeitet gemeinsam mit den Mitgliedsunternehmen einen Assessmentstandard zur Überprüfung von Nachhaltigkeitsanforderung von Unternehmen in der automobilen Lieferkette und
- diskutiert Fragestellungen zu einer nachhaltigeren Rohstoffbeschaffung.

Bereits jetzt haben viele Unternehmen der Automobilindustrie erfolgreiche und bewährte Prozesse zur Sicherstellung von Menschenrechts- und weiteren Nachhaltigkeitsstandards etabliert, alleine oder in Brancheninitiativen wie zum Beispiel Drive sustainability oder der Responsible Minerals Initiative. Die Unternehmen wirken intensiv darauf hin, die Achtung der menschenrechtlichen Sorgfaltspflichten über die direkten Zulieferer hinaus zu verfolgen.

Gemeinsame Verantwortung von Unternehmen und Politik betonen

Die VN Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte sowie der Nationale Aktionsplan Wirtschaft und Menschenrechte der Bundesregierung betonen die gemeinsame Verantwortung von Unternehmen und Staat für die Förderung und Sicherstellung von Menschenrechten entlang Lieferketten. Der vorliegende Gesetzentwurf betont die Pflichten des Staates zur Mitwirkung an der Analyse menschenrechtlicher Risiken und zur Abhilfe bei menschenrechtlichen Problemstellungen, die nur bedingt im Einflussbereich der Unternehmen liegen, nicht hinreichend. Der Schutz von Menschenrechten ist eine Gemeinschaftsaufgabe von Unternehmen, staatlichen Stellen, NROs und lokalen Partnern vor Ort. Dies sollte sich im vorliegenden Gesetz klar widerspiegeln.

Deutsche und europäische Unternehmen benötigen in den Ländern, in denen produziert wird, Unterstützung und Kooperation durch die Politik, insbesondere durch die Förderung der Zusammenarbeit von Unternehmen mit Botschaften, internationalen Organisationen, Gewerkschaften, Initiativen, regionalen Netzwerken sowie weiteren Ansprechpartnern. Jede Regulierung menschenrechtlicher Sorgfaltspflichten entlang der Lieferkette muss zuallererst dem Ziel guter, weltweiter Arbeitsbedingungen zu dienen. Daher ist jede entsprechende Regulierung vorab auf ihre Auswirkungen für die Beschäftigten vor Ort zu überprüfen.

Rechtssicherheit durch klare Terminologie schaffen

Der Gesetzentwurf bleibt in vielen Vorgaben und Erwartungen an Unternehmen unklar. Begriffe wie „Angemessenheit“ und „Relevanz“ schaffen einerseits Flexibilität; zum anderen schaffen sie aber rechtliche Unsicherheit, was angemessen und relevant ist und wer im Streitfall darüber befindet. Genauso wie für die Betroffenen von Verletzungen der menschenrechtlichen Sorgfaltspflicht ist es auch für Unternehmen wichtig, dass Rechte und Pflichten eindeutig benannt werden, um Auseinandersetzungen vor Gerichten zu vermeiden. Daher sollten wo immer sinnvoll möglich Quantifizierungen und Qualifizierungen vorgenommen werden, zumindest durch Bewertungskorridore, Beispiele oder ähnliches.

Erfolgreiche Unternehmens- und Brancheninitiativen als Safe Harbour anerkennen

Eine Vielzahl von Unternehmen der Automobilindustrie hat erfolgreich gut funktionierende unternehmenseigene Prozesse wie auch unternehmensübergreifende Brancheninitiativen etabliert, oftmals mit lokalen vor Ort in Regionen mit menschenrechtlichen Risiken. Diese Initiativen gehen in der Regel weit über ein Bemühen hinaus, sondern leisten konkret Prävention und Abhilfe. Im vorliegenden Gesetzentwurf werden Brancheninitiativen lediglich als Mittel angesehen, mit dem Unternehmen im Zusammenschluss ihren Einfluss auf Verursacher von Menschenrechtsverletzungen erhöhen können. Diese Sichtweise auf das Engagement von Unternehmen und Branchen greift zu kurz und lässt die Chancen dieses präventiven Ansatzes unberücksichtigt. Der VDA spricht sich dafür aus, dass Unternehmen, die sich aktiv in Brancheninitiativen oder ähnlichen Prozessen engagieren, damit weitgehend im Sinne einer Safe-Harbour-Klausel dokumentieren können, dass sie ihrer Bemühens- und Sorgfaltspflicht nachkommen.

Transparenz und Verlässlichkeit ohne Verordnungsermächtigungen schaffen

Die Paragraphen 9, 13 und 14 enthalten Verordnungsermächtigungen zur nachträglichen Regelung des Umgangs mit:

- menschenrechtlichen Problemen bei mittelbaren Zulieferern, über die ein Unternehmen Kenntnis erlangt,
- behördlichen Berichtsprüfungen

- behördlichem Tätigwerden

Es ist nicht ersichtlich, warum hier nicht bereits im Gesetzgebungsverfahren Klarheit und Transparenz geschaffen wird.

Sanktionierung mit Augenmaß, Vorrang für Abhilfe schaffen

Es ist selbstverständlich, dass Verstöße gegen geltende Gesetze zu sanktionieren sind. Gleichzeitig ist dabei das übergeordnete Ziel nicht aus dem Auge zu verlieren, dass Ziel des vorliegenden Gesetzentwurfes primär die Verbesserung der menschenrechtlichen Situation entlang globaler Lieferketten sein sollte. Der Gesetzentwurf sieht nicht nur drastische finanzielle Strafen für vorsätzliche, sondern auch für fahrlässige Ordnungswidrigkeiten vor, sowie zusätzlich einen möglichen Ausschluss von öffentlichen Aufträgen vor. Insbesondere im Falle fahrlässiger Vergehen wie zum Beispiel dem Versäumen einer Aktualisierungspflicht für eine Präventionsmaßnahme, ohne dass es dabei zu einem Schadenfall gekommen ist, ist das Risiko eines Ausschlusses von öffentlichen Aufträgen eine unverhältnismäßig hohe Sanktionsandrohung.

Europäisches Level Playing Field uneingeschränkt sicherstellen

Für die Unternehmen der Automobilindustrie ist im Sinne gleicher Wettbewerbsbedingungen und der Vermeidung zusätzlichen Aufwandes durch parallele Regulierung auf nationaler und europäischer Ebene zentral, dass nach Inkrafttreten einer möglichen europäischen Regulierung die nationale Regulierung außer Kraft gesetzt wird. Jede von einer europäischen Regelung abweichende nationale Regulierung verursacht erheblichen Mehraufwand für Unternehmen, der deren Wettbewerbsfähigkeit im europäischen Vergleich schwächt. Die Bundesregierung ist aufgerufen, sich nachdrücklich dafür einzusetzen, dass die Schwellenwerte des deutschen Sorgfaltspflichtengesetzes Eingang in die europäische Regulierung finden.

Rechtliche Abhilfe vor Ort ermöglichen

Der VDA begrüßt, dass eine zivilrechtliche Haftung für Menschenrechtsverstöße in Unternehmen entlang weit verzweigter Lieferketten, zu denen keine Vertragsbeziehung besteht, keinen Eingang in den Gesetzentwurf gefunden hat. Ein Klagerecht für Nichtregierungsorganisationen und Gewerkschaften durch eine Prozessstandschaft lehnen wir ab. Im Sinne wirkungsvoller Abhilfe sollten Menschenrechtsverstöße vor Ort sanktioniert und vor Ort Abhilfe geschaffen werden.

Herausgeber Verband der Automobilindustrie e.V. (VDA)
Behrenstraße 35, 10117 Berlin
www.vda.de

Copyright Verband der Automobilindustrie e.V. (VDA)

Stand März 2021