

Allianz im deutschen Transportwesen (Straßentransport) A.i.d.T. e.V.

E-Mail: Udo Skoppeck <udo.skoppeck@aidt-ev.org>



DECKBLATT

Deutscher Bundestag
Ausschuss für Verkehr
und digitale Infrastruktur
Ausschussdrucksache
18(15)476-C
Stellungnahme zur
Öffentl. Anhörung am 06.03.2017

Experten- Anhörung

Udo Skoppeck, Vorsitzender der A.i.d.T.e.V., beinhaltet in dieser schriftlichen Stellungnahme seine Experten-Anhörung als Gutachten für den Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur des Deutschen Bundestages am Montag, dem 6. März 2017, von 14.00 Uhr bis ca. 15.30 Uhr.

Öffentliche Anhörung zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Güterkraftverkehrsgesetzes, des Fahrpersonalgesetzes, des Gesetzes zur Regelung der Arbeitszeit von selbständigen Kraftfahrern, des Straßenverkehrsgesetzes und des Gesetzes über die Errichtung eines Kraftfahrt-Bundesamtes

Drucksache 18/10882

Die schriftlichen Inhalte der Mappe bestehen durch fünf (5) Seiten Gutachten und sieben (7) Seiten BKF Tarifvertrag und Allgemeinverbindlichkeit, wegen dem Verbot des BKF durch das FPersG, im LKW- Fahrerhaus, um die regelmäßige wöchentliche Ruhezeit von 45 Stunden in einem Ruheraum als geeignete Schlafstätte verbringen zu müssen. Die Änderungen im GüKG und im FPersG iZm. der 5 Jahre Abspeicherung und 10 Jahre befristeten EU-Lizenz werden von der AidT mitgetragen. Wünscht der Verkehrsausschuss, das bestimmte Inhalts-Quellen noch übersenden werden sollten, so bittet der AidT Vorsitzende freundlichst um einen schriftlichen Hinweis, denn die Inhalte sind alle belegbar.

gez. Udo Skoppeck

Berlin 2017.03.06.

Anlagen:

- 1) Fünf Seiten Gutachten
- 2) Sieben Seiten BKF Tarifvertrag und Allgemeinverbindlichkeit
- 3) Versicherung an Eides statt





Allianz im deutschen Transportwesen (Straßentransport) A.i.d.T. e.V.

BKF und regelmäßige wöchentliche Ruhezeit

06.03.2017

Regelmäßige wöchentliche Ruhezeit (rWRZ) = Öffentlichkeitsrecht

Die gesetzliche Absicht dem BKF nicht mehr im LKW-Fahrerhaus seine rWRZ verbringen zu lassen, hatte ich, Udo Skoppeck, als Petent am 14.01.2014 als Petition in Berlin schriftlich eingereicht. Das LKW-Fahrerhaus ist kein Ruheraum, da keine 5,25 m² Fläche vorhanden ist. Somit wird offenbar, dass die VO (EG) 561/2006 Art. 8 (8) – *wie vorgesehen* –, die Möglichkeit ausschließt, die rWRZ im LKW-Fahrerhaus komplett verbringen zu dürfen. Fast immer stimmt der LKW-Standort auch nicht mit der Adresse vom Transport-Unternehmer oder vom familiären Lebensmittelpunkt des BKF überein. Es besteht derzeit für ca. 70 % der BKF (ca. 377.000), kein tariflicher Rechts-Anspruch an ihren familiären Lebensmittelpunkt, das nun durch Privat- und Tarif-Recht bewirkt werden muss.

Ein Satz aus der Rede von Stephan Kühn am 26.01.2017 im Bundestag zum Entwurf des FPersG iVm. der rWRZ:

„Der vom Kabinett vorgelegte Gesetzentwurf zum Fahrpersonalgesetz geht die katastrophalen Arbeitsbedingungen nur unzureichend an“.

Der Gesetzgeber darf normal **nur** das **Öffentlichkeitsrecht** (z.B. im FPersG) beschließen, wobei es sich jetzt nur um das FPersG; FPersV; StVG; OWiG; GüKG und Lenk- und Ruhezeit handelt. Die Verordnung (EG) Nr. 561/2006 Art. 8 (6) bedeutet **demnächst**:

Ordnungswidrig handelt der Transport-Unternehmer nach § 8a Abs. 6 Unterabsatz 2

....der laut FPersG § 8a Abs. 1 Nr. 2, **Nr.2a nicht dafür sorgt, dass die vorgeschriebene Mindestdauer der regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeit eingehalten wird und nicht dafür sorgt, das Fahrer diese außerhalb vom Fahrzeug und in geeigneter Schlafmöglichkeit verbringt**
„in geeigneter Schlafmöglichkeit“ während der rWRZist hier entscheidend !

Welcher Kontroll-Beamten will dem BKF verbieten, das er während der rWRZ aus dem Fahrerhaus ein Buch holt oder sich einige Zeit darin aufhält. Nur die **Schlafmöglichkeit** selber muss außerhalb vom Fahrerhaus stattfinden, da dort kein Ruheraum besteht. Was den Rechts-Anspruch an den familiären Lebensmittelpunkt betrifft, ist ein **Privatrecht** (Arbeitsvertragsrecht und Tarifrecht), wobei der Staat „normal“ nicht eingreifen darf bzw. kein Initiativrecht hat. Wenn Leib- und Leben, die Gesundheit oder der Schutz des BKF, nicht mehr anders zu gewährleisten ist, muss natürlich der Staat eine Vorsorge treffen und eingreifen. Dafür wären eigentlich jetzt sofort die Sozial- und tarifpolitische Koalition-Partner (BGL / Verdi) aufgrund Art. 9 (3) GG für ca. 70 % der BKF, die ohne Tarifbindung sind, zuständig. Hier besteht ein Privatrecht als Arbeitsvertragsrecht, da es sich um das Recht des BKF an seiner „Familie“ handelt, das über ein Tarif mit der AVE zu gewährleisten ist. Die tarifgebundenen Arbeitgeber haben weniger als 50 % der unter den Geltungsbereich fallenden BKF und somit besteht ein nationales öffentliches Interesse an der AVE. Nach § 5 (1), 2 TVG muss die AVE jetzt im öffentlichen Interesse der BKF, eine Verpflichtung sein. Nach dem BVerfG ist das „öffentliche Interesse“ der inhaltliche Wertungsmaßstab für subsidiäre Regelungskompetenz des Staates bei der AVE, die geboten ist, um mit ein BMT-F das Recht des BKF an den familiären Lebensmittelpunkt zu gewährleisten, wenn die Tarif-Partner jetzt nicht das Initiativ-Recht ergreifen.

vgl. EuGH C-29/10 vom 15.03.2011 – Koelzsch Urteil-Tenor (Rom-I und Brüssel-Ia)

vgl. EuGH Rs C-102/17 vom 02.02.2017 – Gutachten vom Generalanwalt zu Art. 8 (6) VO (EG) 561/2006

vgl. EuGH C-325/15 vom 18.02.2016 – Arbeitgeber muss beim BKF die Übernachtungskosten tragen

vgl. BAG 10 ABR 48/15 vom 21.9.2016 – Allgemeinverbindlich und TVG

vgl. BVerfGE 55, 7 // BVerfG 1 BvR 24/74 vom 15.07. 1980 – Allgemeinverbindlich II

vgl. BVerfGE 44, 322 // BVerfG 2 BvL 11/74 vom 24.05.1977 – Allgemeinverbindlich I

Weitere Fragen bitte an Udo Skoppeck <udo.skoppeck@aidt-ev.org>



Allianz im deutschen Transportwesen (Straßentransport) A.i.d.T. e.V.



BKF und regelmäßige wöchentliche Ruhezeit

06.03.2017

WE- Ruhezeiten am Lebensmittelpunkt des BKF

Der Satz: „ist dem Betroffenen auf dessen Antrag hin am Aufenthaltsort des Fahrzeugs oder am Heimort des Fahrers zu gewähren“ fehlt seit dem Jahr 2007.

Bis 11.04.2007 war durch den **BMT-F** in Deutschland über die AV AZO Nr. 53, auch 2x das Recht am WE an „zu Hause“ beinhaltet. Für ca. 70 % der BKF besteht kein Recht während der rWRZ an seine „Familie“, das mit dem **BMT-F** iVm. **AVE** iZm. § 5 TVG als Privat-Recht umgesetzt werden muss.

Das jedem BKF zustehende Recht auf gleiche Teilhabe an demokratischer Selbstbestimmung (gesellschaftliches und familiäres Teilhaberecht), kann auch dadurch verletzt werden, dass die Organisation der Staatsgewalt die Voraussetzungen so verändert, dass der Anspruch des BKF auf Art. 6 (1), (2) GG iVm. Art. 12 GG, praxisfern iSd. Art. 20 (2) GG beschlossen wird und der BKF nicht mehr mit seinem eigenen Rechtswillen aufgrund des Grundrechts und EU-Rechts tätig sein kann. Der Anspruch auf freie und gleiche gesellschaftliche Teilhabe, um mit der Familie (Frau und Kinder) während der rWRZ die „freie Zeit“, wenigstens 2 x im Monat verbringen zu können, ist vom Staat und den Tarif-Partnern gegenüber dem BKF, in der „Würde als Menschen“ gem. Art. 1 (1) GG verankert.

Die „Würde“ des BKF gehört zu den durch Art. 20 (1), (2) GG iVm. Art. 79 (3) GG als unveränderbar festgelegten Grundsätzen des deutschen Verfassungsrechts. Gesetzliche Vorschriften waren und sind die 45 Std. der rWRZ, sodass es im Monats-Durchschnitt immer ca. **9 Tage Freizeit** (exakt 8,66) am familiären Lebensmittelpunkt sein müssten und eben nicht als BKF unfreiwillig im Motel, Hotel, Pension, Wohn-Container oder Massen-Unterkünfte der Speditionen, häufig auch ohne Bezahlung zu verbringen. Es muss dem BKF freigestellt bleiben, wo und wie er seine Freizeit verbringt. Wenn es demnächst ohne Recht an den Lebensmittelpunkt bleibt, könnten allein zu 90 % der deutschen BKF aus diesem Grund nicht mehr bereit sein, sich auf das Wohlwollen des Arbeitgebers oder auf den Zufall ankommen zu lassen, dass sie ihre Familie evtl. nur „einmal im Monat“ nur 45 Stunden besuchen dürfen. Wie Familien untauglich muss ein BKF überhaupt sein, unter diesen Bedingungen viele Wochen unterwegs sein zu wollen, obwohl sie eine Familie haben. Deswegen werden viele BKF den Job aufgeben oder als Neueinsteiger überhaupt nicht erst damit anfangen. Nur sehr wenige BKF sind demnächst bereit, den aufopferungsvollen und entbehrungsreichen Beruf unter diesen jetzigen Umständen zu bewerkstelligen. Der deutsche Staat oder die EU, achtet leider nicht auf die menschlichen Belange und Rechte der BKF iZm. dem GG, GrCh und EMRK. Wenn die „Würde“ des BKF vom Staat nicht umgehend anspruchsberechtigt gewährleistet wird, besteht ein Verstoß gegen Art. 6 (1), (2) GG; Art. 7, Art. 31, Art. 33 GrCh und Art. 8 EMRK.

vgl. BVerfGE 123, 267 // BVerfG 2 BvE 2/08 vom 30.06.2009 – Leitsatz 3, Rn. 257, 259

vgl. BVerfGE 24, 119 // BVerfG 1 BvL 20/63 vom 29.07.1968 – Leitsatz 2, 3, Rn 43

vgl. BVerfG 1 BvR 1620/04 vom 21.11.2007 - Leitsätze

vgl. BVerfG 1 BvR 1248/09 vom 10.09.2009 – Rn. 15

vgl. EuGH C-383/95 vom 09.01.1997 – Lebensmittelpunkt Rutten, Rn. 22, 23.

vgl. EuGH C-37/00 vom 27.02.2002 – Lebensmittelpunkt Weber, Rn. 42.

vgl. EuGH C-125/92 vom 13.07.1993 – Lebensmittelpunkt Mulox, Rn. 21 – 23.

vgl. EuGH C-437/00 vom 10.04.2003 – Lebensmittelpunkt Pugliese, Rn. 17, 18.

vgl. EuGH C-29/10 vom 15.03.2011 – Lebensmittelpunkt Koelzsch, Rn. 42 – 48.

vgl. BFH VI R 10/07 vom 30.10.2008 – Lebensmittelpunkt ständiger familiärer Wohnort

vgl. BAG 2 AZR 211/04 vom 24.02.2005 – Leitsatz zum Ersatzruhetag



Weitere Fragen bitte an Udo Skoppeck <udo.skoppeck@aidt-ev.org>



Allianz im deutschen Transportwesen (Straßentransport) A.i.d.T. e.V.

BKF und regelmäßige wöchentliche Ruhezeit

06.03.2017

BKF Ruheraum

Der BKF muss – *Gesetz-Entwurf zum FPersG* –, demnächst bei der rWRZ von 45 Std. iVm. Art. 8 (6) VO (EG) 561/2006, seine Freizeit außerhalb vom LKW-Fahrerhaus, im Motel, Hotel, Pension oder dergleichen, verbringen. Mit der konkreten Erlaubnis, die **reduzierte** wöchentliche Ruhezeit von 24 Std. außerhalb vom LKW Standort, im entsprechend ausgestatteten Fahrerhaus zu verbringen; obwohl das LKW-Fahrerhaus kein Ruheraum ist und auch nicht mind. 5,25 m² Grundfläche hat. Damit wird offenbar, dass die VO (EG) 561/2006 im Art. 8 (8) die Möglichkeit ausschließen muss, die rWRZ im LKW-Fahrerhaus zu verbringen.

Am 3. Oktober 2007 teilte damals Vizepräsident Jacques Barrot wörtlich, i.A. der EU-Kommission, dem EU-Parlament aufgrund einer Anfrage von Mathieu Grosch nachfolgenden Satz wörtlich mit:

„Legt der Fahrer die regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeiten nicht am Standort ein, dürfen diese Zeiten nicht im Fahrzeug verbracht werden. Für die Durchsetzung dieser Vorschrift sind die Mitgliedstaaten zuständig. Anhand der Aufzeichnungsgeräte im Fahrzeug und des Fahrtenbuchs lässt sich hinreichend nachweisen, ob die wöchentlichen Ruhezeiten eingehalten wurden. Allerdings schreibt das Gemeinschaftsrecht nicht vor, Nachweise dafür vorzulegen, wo der Fahrer seine wöchentlichen Ruhezeiten verbringt“ (E-4333/2007)

Das Fahrerhaus kann aufgrund seiner geringen Fahrerhaus-Größe nicht als Ruheraum, zugelassen werden. Nur die regelmäßige Ruhezeit von 11 oder 9 Stunden kann innerhalb von 24 Std. derzeit noch verbracht werden. Natürlich muss sich der BKF außerhalb vom Fahrerhaus während der rWRZ befinden, vor allem wegen der zu geringen Größe und der fehlenden Schall-; Wärme-Isolierung. Während der Woche „**Ruht**“ er ja nur, denn von „**schlafen**“ steht nirgendwo in einer EU-Verordnung oder in einem Gesetz für den BKF etwas geschrieben. Als Arbeits-Lebens- und Überlebens-Raum, kann die derzeitige Größe vom LKW-Fahrerhaus nicht erlaubt sein, da es dafür keine straßenverkehrsrechtliche Zulassung gibt. Die VO (EG) 561/2006 wurde nur für „**Ruhezeiten**“ und nicht für ein Ruheraum oder für Schlafzeiten nach Art. 8 (1) beinhaltet.

Für den BKF ist im LKW- Fahrerhaus, beweisbar nicht ein angenehmer, geräumiger und sicherer menschenwürdiger Arbeits-, Lebens- und Überlebens-Raum vorhanden und daher müsste u.a. der Schlafbereich laut § 7 ArbStättV, wie es auch im GMBI 2014 Seite 288 beinhaltet wurde, als Raum nun 6 m² betragen. Der EuGHMR beurteilte im Jahr 2013 einen Ruheraum mit 5,25 m² im „offenen Vollzug“ noch für angemessenen. Der EuGHMR wies insb. darauf hin, dass das CPT im Bericht von 2010 (CPT/Inf (2012) 13, § 78) festhielt, dass eine Zweierzelle von 10,5 m² nur akzeptabel sei, wenn die Gefangenen die Möglichkeit haben, einen angemessenen Teil der Tageszeit, explizit mindestens 8 Stunden, „außerhalb“ dem Gefängnis-Zelle zu verbringen. Das BVerfG urteilte inhaltlich schon im Jahr 2011, dass ein nutzbarer Gefängnis-Ruheraum „ohne“ Sanitäreinrichtungen mind. 5,25 m² Fläche haben muss. Die ASR A 3.5 erlaubt erlaubt im Ruheraum bei der Ruhezeit nur bis 26 °C Raumtemperatur und die DGUV Regel 114-006-4.1.6 nur **60 dB (A)** während Ruhezeiten.

vgl. BVerfG 1 BvR 409/09 vom 22.02.2011 – Rn. 31, Haftraum ohne Sanitäreinrichtung = 5,25 m² für 1 Person

vgl. BVerfG 2 BvR 261/01 vom 13.03.2002 – Rn. 2 = Haftraum 8 m² für 2 Personen nur vorübergehend

vgl. BVerfG 2 BvR 2201/05 vom 13.11.2007 – Rn. 16 ff

vgl. EuGHMR 40119/09 vom 25.04.2013 – Rn. 49 = Haftraum 5,25 m² für 1 Person + mind. 8 Stunden außerhalb



Weitere Fragen bitte an Udo Skoppeck <udo.skoppeck@aidt-ev.org>

Allianz im deutschen Transportwesen (Straßentransport) A.i.d.T. e.V.



BKF und regelmäßige wöchentliche Ruhezeit

06.03.2017

Wegezeiten vom und zum LKW

Die BKF müssen demnächst, teilweise sehr weite Anfahrten mit Pkw usw. oder die vorher zusammen gesammelten BKF mit dem Kleinbus, durch viele zusätzliche Lenk- und Arbeitszeiten zurücklegen, um vom LKW Stellplatz irgendwo in der EU nach Hause zu kommen.

Vom Arbeitgeber gibt es vielfach keine Mittel, als BKF während der rWRZ vom LKW Parkplatz irgendwo in Deutschland, „nach Hause“ zu kommen. Ein BKF, der sich zum bestimmten Ort, des abgestellten LKW begibt, bei dem es sich nicht um die Betriebsstätte des Arbeitgebers handelt und an dem er gemäß Weisung seines Arbeitgebers, der ein von ihm zu lenkenden – *mit einem Kontrollgerät ausgestattet* – LKW zu übernehmen hat, erfüllt damit nur eine Verpflichtung gegenüber seinem Arbeitgeber und kann somit nicht frei über seine Arbeits- und Fahrzeit, als Frei-Zeit verfügen. Somit sollten diese Zeiten, um zu einem Ort zu gelangen oder von einem Ort zurückzukehren, bei dem es sich weder um den Wohnsitz des Fahrers noch um die Betriebsstätte des Arbeitgebers handelt und an dem der Fahrer ein in den Geltungsbereich der Verordnung fallenden LKW zu übernehmen oder abzustellen hat, als „Lenk- und / oder Arbeit“ erfasst und bezahlt werden. Das ist unabhängig davon, ob der Arbeitgeber bestimmte Weisungen erteilt hat, bzw. wann und wie dieser Weg zurückzulegen ist, oder ob diese Entscheidung vom Fahrer getroffen wurde.

Die meisten BKF aus den MOE- oder Dritt-Staaten, sind Monate in Deutschland bzw. innerhalb der EU, fern der Familie, unterwegs. Diese BKF müssen unfreiwillig hier unterwegs sein, um heimlich die Kabotage-Transporte innerhalb von Deutschland zu tätigen (nur 3 x innerhalb 7 Tage). Vielfach sammeln sich BKF am Samstag und fahren gemeinsam mit Kleinbus, bis zu 10 Stunden Fahrzeit, irgendwo zum familiären Lebensmittelpunkt nach Hause. Diese getätigten Lenkzeiten des BKF mit dem Kleinbus und Arbeitszeiten – *auch wenn BKF nicht selbst fahren* –, werden allerdings auch nicht nachträglich in den digitalen Tachograf iZm. der VO (EG) 561/2006 eingetragen.

Der BKF, darf und kann eindeutig nur nach dem Europa-Recht, EU-Recht und nach der st. Rspr. des EuGH handeln und behandelt werden, denn er nimmt grundsätzlich immer am familiären Lebensmittelpunkt seine Arbeit bzw. seine Lenkzeit auf und beendet diese auch dort. Ab März 2015 und im Ganzen seit März 2016 begann die Umsetzung der VO (EU) 165/2014 zum digitalen Tachografen DTCO 2.0a. Gemäß Art. 8 findet die Aufzeichnung der Standort-Daten des LKW künftig automatisch statt, allerdings muss zu Beginn und am Ende der täglichen Arbeitszeit der Weg zum LKW Standort nachträglich manuell per Hand im digitalen Tachograf (DTCO 2.0a) eingegeben werden, da es sich bei der An- und Abfahrt zum LKW, auch um Lenk- und Arbeitszeit handelt. Gemäß Artikel 26 der VO (EU) 165/2014, findet die Ausstellung von Fahrer-Karten auf seinen Antrag bei der zuständigen Behörde laut Art. 12 der Führerschein-Richtlinie 2006/126/EG vom 20.12.2006 des jeweiligen EU-Mitgliedstaats statt, wo er seinen gewöhnlichen familiären Wohnsitz als seinen Lebensmittelpunkt hat. Wenn der BKF nach den 45 Stunden der rWRZ zurück zum LKW fährt, um den „Dienst am LKW-Steuer“ zu beginnen, „müssen“ vorher die Arbeits- und Lenkzeiten für beide Wege, im digitalen Tachograf Art. 9 (3) VO (EG) 561/2006, nachgetragen werden.

vgl. EuGH C-124/09 vom 29.04.2010 – Leitsätze zu Hauptbetriebsstätte

vgl. EuGH C-297/99 vom 18.01.2001 – Weg zum LKW = Arbeit- und Lenkzeit

vgl. EuGH C-266/14 vom 10.09.2015 – Lenk- und Arbeitszeit für BKF ab Wohnort

vgl. BAG 5 AZR 428/96 vom 03.09.1997 – Leitsatz - Weg zum LKW = Arbeit- und Lenkzeit

vgl. BAG 5 AZR 200/10 vom 20.04.2011 – intransparente Vergütung der Reisezeit

vgl. LAG Köln 5 Sa 252/12 vom 03. 08.2012 – Darlegungs- und Beweislast der Ruhepause

Weitere Fragen bitte an Udo Skoppeck <udo.skoppeck@aidt-ev.org>





Allianz im deutschen Transportwesen (Straßentransport) A.i.d.T. e.V.

BKF und regelmäßige wöchentliche Ruhezeit

06.03.2017

BAG und Polizei Kontrollen

Es muss bei Unterwegs-Kontrollen ein Beweis oder Nachweis der **geeigneter Schlafmöglichkeit** während der rWRZ vom BKF erbracht werden. Die Bußgelder sind als Strafe mit **4050 €** beinhaltet, als wenn es überhaupt keine 45 Stunden der rWRZ stattgefunden hätte. Bei den ausländischen BKF muss dafür eine volle Kautions der 4050 € bestehen, sodass, wenn nicht sofort bezahlt wird, eine Weiterfahrt untersagt werden muss. Außerdem muss danach noch einmal, die komplette rWRZ nachweislich außerhalb vom Fahrerhaus beweisbar nachgeholt werden.

Viele Fahrverbote, an den Sonntagen, sowie die vielen regionale Feiertage, bewirkten iZm. der Lenk- und Ruhezeiten iVm. der rWRZ, dass die BKF vielfach nicht mehr rechtzeitig zum Wochenende nach Hause fahren können. Laut der VO (EG) 561/2006 Art. 8 (8), müssen die BKF nur ihre rWRZ außerhalb vom LKW-Fahrerhaus verbringen, wobei diese VO auch interpretiert werden konnte. Genau das stellt die Kontrolleure vor ein Problem. Hans-Gerhard Pernutz vom BAG sagte (in unverständlicher Weise) in der Fernsehsendung Panorama am 03.03.2014 wörtlich:

„Wir können nicht erkennen, ob der Fahrer eine tägliche oder eine verkürzte Ruhezeit einlegt, ohne dass wir diesen Fahrer während dieser Ruhezeit stören“. „Das würde natürlich der Verkehrssicherheit widersprechen. Uns ist sehr daran gelegen, dass die Fahrer ihre Ruhezeit ungestört einhalten können“.

Es müssten jetzt die Tarif-Partner beschließen, das der BKF das Recht hat, seine rWRZ auch zu Hause beim familiären Lebensmittelpunkt verbringen zu dürfen. Das könnte evtl. bis zum Ende der dritten Woche als Überlegung innerhalb der EU einheitlich praktiziert werden. Es sei denn, der BKF will unterwegs irgendwo ganz privat, seine rWRZ außerhalb vom Fahrerhaus verbringen, so muss er sich inkl. „Erklärung an Eides statt“, dann die bis zu 52 Stunden erlaubte Mehrarbeit innerhalb eines Monats, auf der Gehaltsabrechnung sehr genau in Stunden berechnet beinhalten lassen. Somit muss der BKF dann mind. 5 Gehaltsabrechnungen unterwegs, für Polizei, Zoll, BAG oder Amt für Arbeitsschutz, bzw. Gewerbeaufsicht, mitführen, damit die Richtigkeit der rWRZ außerhalb vom LKW-Fahrerhaus, durch die Belege / Beweise der **geeigneter Schlafmöglichkeit** innerhalb von 45 bzw. 66 Stunden, berechnet bzw. überprüft werden kann. vgl. LAG Köln 5 Sa 252/12 vom 03. 08 2012 – Leitsatz zur Darlegung- und Beweislast der Ruhepause vgl. LAG-Köln 11 SA 148/12 vom 19.06.2012 – Aufzeichnungspflicht und Herausgabeanspruch, Rn. 21 ff. vgl. LAG Köln 7 Sa 261/12 vom 12.03.2013 – Überlange Ruhepausen, Rn. 55 – 75 vgl. VG-Augsburg AU 5 K 11.783 vom 18.04.2013 – Arbeits- und Ruhezeit Aufzeichnungspflicht, Rn. 3 -8

Achtung:

Das Verbringen bei der rWRZ ohne **geeigneter Schlafmöglichkeit** im Fahrerhaus, ist so zu werten, wie als wenn der BKF zu viel Tageslenkzeit getätigt oder zu wenig Ruhezeit gehabt hatte. Damit wird ganz bewusst vom Transport-Unternehmer oder / und vom BKF, eine gewollte Verkehrsgefährdung der außenstehenden Verkehrsteilnehmer im Öffentlichen Straßenverkehr iVm. dem **StVG** und **StGB** als Straftatbestand getätigt. Hierbei handelt es sich beweisbar um Straßenverkehrsgefährdung, die auch **strafrechtlich** verfolgt bzw. geahndet werden muss. Eine Wiederholung einer Benutzung im Fahrerhaus als **geeignete Schlafmöglichkeit** während der rWRZ, müsste auch evtl. innerhalb von 24 Monaten bei dritten Anzeige, zum Entzug der **CE** Fahrerlaubnis führen.

Weitere Fragen bitte an Udo Skoppeck <udo.skoppeck@aidt-ev.org>





Allianz im deutschen Transportwesen (Straßentransport) A.i.d.T. e.V.

BKF Tarifvertrag und Allgemeinverbindlichkeit

3/2017

Die EU-Kommissarin Violeta Bulc räumte ab dem 19.04.2016 zum „dritten Mal“ ein, dass der BKF aus der Entsenderichtlinie herausgenommen werden muss. Eine Überarbeitung der Entsenderichtlinie 96/71/EG sei nicht die Lösung dieses Problems, so Frau Bulc, denn es soll deshalb für den Güterverkehr eigene Regelungen geben. Die EU-Kommission, der EuGH Generalanwalt, Belgien, Frankreich und Deutschland haben bekundet, dass aufgrund Art. 8 (6) und (8) VO (EG) 561/2006 so auszulegen ist, dass der BKF seine regelmäßige wöchentliche Ruhezeit (rWRZ) nicht im Fahrzeug verbringen darf.

vgl. EuGH Rs C-102/17 vom 02.02.2017 – Gutachten vom Generalanwalt zu Art. 8 (6) VO (EG) 561/2006

vgl. EuGH C-325/15 vom 18.02.2016 – Arbeitgeber muss beim BKF die Übernachtungskosten tragen

Tatsachen für BKF:

1. das AEntG gilt nicht
2. das MiLoG gilt nicht mehr
3. nur 30 % haben Tarif-Bindung
4. kein Recht an zu Hause bei rWRZ

Eine „Entsendung“ des BKF ist (- bis auf 3 Monate AÜ -) für die BKF in der EU nicht möglich. Das deutsche Arbeitsvertragsrecht kann nach dem NachwG, nur noch über die Rom-I (Europa-Recht), bzw. über die VO (EG) 593/2008 (EU-Recht) bestehen. National kann für den BKF über einem Tarifvertrag mit einem neuen BMT-F (Bundesmanteltarifvertrag für BKF) sein EU-Recht beinhaltet werden. Deutsche BKF haben im gewerblichen Güterkraftverkehr ca. 70 % keine tarifliche Rechte. Deshalb muss es ein neuer BMT-F mit Allgemeinverbindlichkeitserklärung (AVE) iVm. § 5 TVG geben, wobei auch ein BKF Mindest-Gehalt und das Recht an zu Hause mit beinhaltet ist. Auch grenzüberschreitend muss es endlich eine EU-Tarifvertragsverordnung geben.

Tatsache ist:

Nur der BKF erbringt als unselbstständig abhängig fahrendes einzigartiges Personal in der EU, eine echte Dienstleistungsfreiheit als „Einzig Beschäftigter“, als aktive und gleichzeitig passive freie Dienstleistung „im öffentlichen Verkehr“ ab seinem familiären „Wohnort“, wo er auch gleichzeitig im Öffentlichkeitsrecht und Privatrecht, seine „Dienst-Reise“ beginnt und beendet.

Nur der BKF ist der „Einzig Beschäftigte“ der vier (4) Verkehrsarten, zur Straße, Wasser Luft und Schiene, der kein festen vorgesehenen unabhkömmlichen Weg auf den Boden der EU hat, um ihn bei seiner Dienst-Reise zur „Aufnahme und Beendigung der Dienstleistung“ zum „Dienst am Steuer“ zu benutzen, diese in einem Staat durchzuführen.

Nur der BKF ist juristisch, fachlich und sachlich, auch nur als „Einzig Beschäftigter“, der drei von den vier Freiheiten in der EU, mit Waren, Personen, Dienstleistungen miteinander verbinden kann und auch tatsächlich in der gesamten EU gleichzeitig durchführt, ohne dabei entsendet zu sein.

Der nationale Protektionismus im Tarifvertrag-System, wird mit dem MiLoG in Deutschland derzeit bevorzugt, wobei auch die Arbeitgeberverbände so denken, sowie alle 231 Gewerkschaften in der EU, ebenso die IRU und ETF. Die ökonomischen Sachverhalte im gewerblichen Güterkraftverkehr, werden mit dem MiLoG, EU-rechtswidrig im Transport-Wettbewerb, nur aus deutschen Eigennutz grenzüberschreitend zur gegenseitiger Behinderung der Dumping-Gehälter aus Osteuropa benutzt, um zu unterbinden, dass Transport-Unternehmer





Allianz im deutschen Transportwesen (Straßentransport) A.i.d.T. e.V.

aus MOE-Staaten dauerhaft behindert werden, indem sie sie weniger attraktiv sind. Genauso geschieht es aktuell in Frankreich und in Österreich.

Frage:

Was ist eine Entsendung?

Antwort:

„Die Entsendung von Arbeitnehmern im Sinne des Art. 1 Abs. 3 Buchst. c der Richtlinie 96/71 ist eine gegen Entgelt erbrachte Dienstleistung, bei der der entsandte Arbeitnehmer im Dienst des die Dienstleistung erbringenden Unternehmens bleibt, ohne dass ein Arbeitsvertrag mit dem verwendenden Unternehmen geschlossen würde. Ihr wesentliches Merkmal besteht darin, dass der Wechsel des Arbeitnehmers in den Aufnahmemitgliedstaat der eigentliche Gegenstand der Dienstleistung des erbringenden Unternehmens ist und dass der Arbeitnehmer seine Aufgaben unter der Aufsicht und Leitung des verwendenden Unternehmens wahrnimmt“.

vgl. EuGH C-307/09 vom 10.02.2011 – Urteil Nr. 2 zur Dienstleistungsfreiheit und Entsendung

Der BKF ist Dienst-Reisender mit Transportauftrag und nicht Entsendeter im Arbeitsauftrag!

Der Transportunternehmer bzw. sein BKF, haben grundsätzlich kein Vertragsverhältnis mit dem Empfänger der transportierten Ware. Damit ist das MiLoG für BKF rechtswidrig, nicht gültig und somit unwirksam. BKF müssen grundsätzlich ein Mindest-Gehalt bekommen, das sich allerdings nicht auf dem deutschen AEntG aufbaut. Die BKF, können praktisch, theoretisch und juristisch, innerhalb und auch in der EU nicht „entsendet“ werden.

Die vollständige Unterwerfung unter das Tarifgefüge des Gastlandes zur Dienstleistungsfreiheit in der EU, würde die möglichen Wettbewerbsvorteile neutralisieren und sich damit abschreckend auf den Dienstleistungsverkehr auswirken. Ein gesetzliches BKF Mindest-Gehalt das als MiLoG auf dem AEntG aufgebaut wurde und das gegenüber ausländischen Mit- bzw. Wettbewerbern gegen einen angeblich unlauteren Wettbewerb benutzt werden sollte, kann und darf zur Dienstleistung nur national nur unter folgenden Voraussetzungen für BKF erfolgen, wenn über die AVE iVm. § 5 TVG am Ort der Arbeit, auch bei der tatsächlichen Aufnahme und Beendigung ab dem familiären Lebensmittelpunkt beinhaltet sowie praktiziert wird. Allerdings auch nur wenn:

Beschränkende Maßnahmen dürfen nicht diskriminierend oder behindernd im Hinblick auf die Staatsangehörigkeit und auch nicht ungleich am Ort der Niederlassung oder dem vorher genehmigten Dienstleistungsvertrag iZm. dem AÜG sein.

Zwingende Gründe zum MiLoG dürften nur bei nachweislich wirtschaftlichen Verwerfungen unter 30 % oder beim gesellschaftlichen Notstand, iSv. Allgemeininteresse entsprechen.

Gehalt Beschränkungen bei Dienstleistungsfreiheit, müssen auch immer am Grundsatz der Verhältnismäßigkeit zu den Maßnahmen entsprechen.

Arbeitnehmerfreizügigkeit ist nur mit dem sozialen Schutz des Arbeitnehmers umzusetzen, da deshalb immer zu prüfen ist, welchen Arbeitgeber die Dienstleistung zuzurechnen ist.

Derzeit besteht ein eindeutiger ruinöser Dumping-Transport-Wettbewerb auf der Straße, der nur aufgrund extrem niedrigen BKF-Gehälter aus MOE-Staaten und aus Dritt-Staaten ausgefochten wird, da sie bis 80 % gegenüber den westeuropäischen BKF- Gehältern niedriger sind.

Hier begeht Deutschland mit Einbindung des BKF im AEntG und MiLoG, die Behinderung in der EU zu der Dienstleistungsfreiheit im gewerblichen Güterkraftverkehr, gegenüber Wettbewerbern





Allianz im deutschen Transportwesen (Straßentransport) A.i.d.T. e.V.

aus den MOE- Staaten.

Nur noch bis zu 30 % der AG sind in Deutschland Tarif gebunden und ein neuer BMT-F inkl. BKF Mindest-Gehalt in Deutschland mit AVE iVm. § 5 TVG kann dem BKF helfen. Das ist nun mal eine unbedingte Notwendigkeit, an der auch nicht die Transport-Unternehmer (BGL usw) verweigern können. Es gibt auch einige Unternehmer die im Verband nur eine OT-Mitgliedschaft haben, was natürlich satzungsgesetzlich total rechtswidrig ist. Somit sind mind. 70 % der deutschen BKF ohne Tarif-Bindung. Dazu müsste es allerdings zum nationalen Schutz im deutschen Transport-Gewerbe auf der Straße, ein nationalen BKF Mindest-Gehalt-Tarif geben.

In 12 Branchen gibt es allgemeinverbindliche Mindestlöhne, die teils widerrechtlich aufgrund des AEntG, u.a. für die nationale Leiharbeit/Zeitarbeit bestehen. Von den, am 01.01.2001, ca. 55.000 gültigen Tarifverträgen, waren knapp 1 %, nämlich 542 allgemeinverbindlich (im Vorjahr 551). Von den Ursprungstarifverträgen waren am 01.01.2001 es 282 gegenüber 316 für allgemeinverbindlich erklärten im Vorjahr (2000). Die übrigen 260 allgemeinverbindlichen Tarifverträge sind vor allem Änderungsstarifverträge und Protokollnotizen. Voraussetzung der AVE neben dem „50 % - Quorum“ ist das „öffentliche Interesse“.

Der Staat hat bei der AVE zwar kein eigenständiges Initiativrecht und Entscheidungsrecht und kann auf den Inhalt der Tarifvertrags-Normen (für wem, was und wie lange) keinen Einfluss nehmen. Deutsche Tarifverträge können vom Bundesarbeitsminister im Einvernehmen mit dem paritätisch besetzten Tarifausschuss der Bundesvereinigungen der Sozial-Partner (BDI/ BDA + DGB) auf Antrag einer Tarifpartei durch den Eintrag in Das deutsche Tarifregister aufgrund § 5 (7) TVG iVm. § 11 DVO-TVG für allgemeinverbindlich erklärt werden. Sie erlangen dadurch Gültigkeit auch für alle nicht tarifgebundenen Arbeitgeber und Beschäftigten des tariflichen Geltungsbereichs. Voraussetzung ist, dass die tarifgebundenen Arbeitgeber nicht weniger als 50 % der unter den Geltungsbereich fallenden Beschäftigten haben und ein nationales öffentliches Interesse an der AVE besteht. Nach § 5 (1), 2 TVG muss die AVE im öffentlichen Interesse geboten erscheinen. Nach dem BVerfG ist das „öffentliche Interesse“ der inhaltliche Wertungsmaßstab für die subsidiäre Regelungskompetenz des Staates bei der AVE, die geboten ist, um die Tarifnorm auf Außenseiter zu erstrecken:

„Die Normsetzungsprärogative der Koalitionen gelte nicht schrankenlos. Es sei Sache des subsidiär für die Ordnung des Arbeitslebens weiterhin zuständigen Gesetzgebers, die Betätigungsgarantie der Koalitionen in einer den besonderen Erfordernissen des jeweiligen Sachbereichs entsprechenden Weise näher zu regeln“.

vgl. BAG 10 ABR 48/15 vom 21.9.2016 – Allgemeinverbindlich und TVG

vgl. BVerfGE 55, 7 // BVerfG 1 BvR 24/74 vom 15.07. 1980 – Allgemeinverbindlich II

Daneben dient die Tarif-Norm dem Ziel, den Außenseitern angemessene Arbeitsbedingungen zu sichern. Insoweit beruhe die AVE auf der subsidiären Regelungszuständigkeit des Staates, die immer dann eintreten muss, wenn die zuständigen Koalitionen die ihnen übertragene Aufgabe, das Arbeitsleben durch Tarifverträge sinnvoll zu ordnen, im Einzelfall nicht allein erfüllen können und die soziale Schutzbedürftigkeit der BKF im öffentliches Interesse, hier ein Eingreifen des Staates erforderlich macht. Das BVerfG nennt in seiner Grundsatzentscheidung von 1977 an erster Stelle die Gefährdungen des Arbeitsfriedens durch Aushöhlung des Tarifvertrages. Um die von Art. 9 (3) GG intendierte autonome Ordnung des Arbeitslebens durch die Koalitionen abzustützen, soll den Normen des Tarifvertrages zu größerer Durchsetzungskraft verholfen werden. Gleichrangig geht es um das Interesse, den BKF angemessene Arbeitsbedingungen zu sichern und damit Dumping im BKF- Gehalt zu beseitigen. Die AVE eines BMT-F liegt im öffentlichen Interesse, da ein allgemeines Bedürfnis der BKF und des Staates besteht, das



Allianz im deutschen Transportwesen (Straßentransport) A.i.d.T. e.V.



gleichartige, dauerhafte angemessene soziale Arbeitsbedingungen durchgesetzt werden und Arbeitsfrieden gesichert ist. Die Druckmittel der Gewerkschaft ver.di iVm. einem bundesweiten BKF Mindest-Gehalt zu bewirken, um den jetzigen nicht tragbaren tariflosen Zustand, bei einem beweisbar ruinösen Wettbewerb entgegenzuwirken, ist gleich Null. Daher muss der Staat tätig werden, denn ansonsten werden weiterhin unbillige, sittliche Verwerfungen und wirtschaftlich ungerechtfertigte Vorteile durch Dumping erlangt. Außerdem muss verhindert werden, das es ein tariflosen Dauerzustand für ca. 450.000 BKF gibt.

Der Staat darf seine eigene Macht zur Norm-Setzung nicht weiter zurücknehmen, denn es wäre im öffentlichen Interesse, das wenn die Tarifautonomie nicht richtig funktioniert, der Staat zur Vorsorge umfassend ein Gebrauch macht. Öffentliches Interesse und die Zwecke der AVE, gehen deshalb ineinander über, sie sind im Grund zwei Seiten der selben Medaille. Dies entspricht bis auf den fehlenden nachrichtlichen Hinweis im Bundesgesetzblatt, auch dem für Rechtsverordnungen in Art. 82 (1) 2 GG und § 1 des Gesetzes über die Verkündung von Rechtsverordnungen (BGBl 1950 S. 23) vorgesehenen Publikationsverfahren, sowie den Eintragungen in den Tarifregister.

Der Rechtsetzungsakt der AVE ist den Betroffenen Koalitions-Partnern (Tarif-Partner) natürlich hinlänglich bekannt. Der Wortlaut der für BKF zuständige Tarifverträge kann durch Einsichtnahme in das beim Bundesminister für Arbeit und Sozialordnung geführte Tarifregister (§ 6 TVG) jederzeit festgestellt werden. Die rechtsstaatlich gebotene Wirkung der Veröffentlichung-Dokumentation, wird durch das Tarif-Register gewährleistet. Insoweit ist der BKF darauf selbst angewiesen, sich Auskünfte aus dem Tarifregister einzuholen oder von der Tarifvertragspartei ver.di eine Abschrift des Tarifvertrags zu verlangen. Der ungehinderte Zugang zu diesem öffentlichen Tarif-Register ist wesentliche Voraussetzung für Vereinbarkeit der eingeschränkten Publizität allgemeinverbindlicher Tarifverträge (AVE) iVm. § 5 TVG als rechtsstaatliche Anforderungen. Hierdurch wird gewährleistet, daß den BKF, der Inhalt der getroffenen Regelung jedenfalls ohne erhebliche Schwierigkeiten zugänglich ist. Das BVerfG hat jedoch sowohl die Bestimmung über die Bekanntmachung der AVE, als auch das durch sie sichergestellte Maß an Publizität der allgemeinverbindlichen Tarifnormen, zwar ebenfalls als nicht befriedigend bezeichnet, zugleich aber festgestellt, daß sie der verfassungsgerichtlichen Nachprüfung unter dem Aspekt des Rechtsstaatsprinzips noch standhalten. Da nur noch 30 % der Tarifpartner als Transport-Unternehmer in einem Verband noch Mitglied sind, können die Bezirk-Tarifverträge nichts bewirken, in dem Dumping verhindert wird.

vgl. BVerfGE 44, 322 // BVerfG 2 BvL 11/74 vom 24.05.1977 – Leitsätze zur

Allgemeinverbindlichkeitserklärung

vgl. BVerfG 1 BvR 561/89 vom 10.09.1991 - zu § 5 TVG

vgl. BVerfG 1 BvR 948/00 vom 18.07.2000 - Verordnungsermächtigung § 1(3) a AEntG.

vgl. BAG 10 ABR 48/15 vom 21.09.2016 - Wirksamkeit einer Allgemeinverbindlichkeitserklärung

vgl. BAG 10 ABR 33/15 vom 21.09.2016 - Wirksamkeit einer Allgemeinverbindlichkeitserklärung

vgl. BAG 4 AZR 536/89 vom 28.03.1990 - Allgemeinverbindlichkeit

vgl. BAG 10 AZR 150/95 vom 15.11.1995 – Tarifvertrag, Allgemeinverbindlichkeitserklärung

Unter dem Vorwand eines fairen Wettbewerbs und zur Wahrung der Rechte der (angeblich) entsandten BKF, wird durch das nationale AEntG, so schwerwiegend eingeschränkt, dass die Grundfreiheiten des EU Vertrags Art. 56; Art. 62; Art. 53 AEUV als Dienstleistungsfreiheit (inkl. Richtlinien), mit den Art. 45; Art. 46 AEUV zur Freizügigkeit, dem tatsächlichen Sinn zuwider sind. Das kann nur eine national tarifliche AVE aufgrund des § 5 TVG national abgemildert werden, da das MiLoG für den BKF nicht rechtsgültig ist und somit unwirksam.

Die Entsende-Richtlinie 96/71/EG des EU- Parlaments und des Rates, um die Entsendung von Arbeitnehmern im Rahmen der Erbringung von Dienstleistungen, verabschiedet am 24.09.1996, war damals nicht vollumfänglich durch die Ermächtigung zur Rechtssetzung des Art. 57 (2) EG





Allianz im deutschen Transportwesen (Straßentransport) A.i.d.T. e.V.

a.F. (jetzt Art. 68 AEUV) und Art. 66 EG a.F. (jetzt Art. 74 AEUV) gedeckt! Es ist nach heutigen Art. 168 AEUV nicht nur ein Überschreiten der Kompetenz, sondern ein schwerwiegender Fehlgebrauch dieser Ermächtigung festzustellen, ein nationales Tarifvertragsrecht zum Gegenteil zu benutzen.

Die Tarife der „angeblich“ Entsendeten BKF oder der nur vorüber entliehenen beschäftigten BKF aus anderen EU-Staaten, bleiben grundsätzlich immer den zuständigen nationalen Sozial-Partnern überlassen, solange es beweisbar kein ruinösen Wettbewerb unter zwingenden Gründe vom öffentlichen Allgemeininteresse oder des sozialen Notstandes gibt.

Ein sozialer Notstand kann erst dann zum Tragen kommen, wenn das Gehalt eines Beschäftigten BKF iVm. Arbeitnehmerfreizügigkeit (derzeit nur national möglich), unter 1/3 des ortsüblichen oder des als allgemeinverbindlich erklärten BKF- Gehalt, sich in Deutschland generell befindet. Die Forderung nach sozialem Schutz vor Sozial- und Gehalt-Dumping und der Durchsetzung des Grundsatzes „gleicher Lohn für gleiche Arbeit am gleichen Ort“, kann für die aus einem anderen EU-Staat entsendeten BKF grundsätzlich nicht ohne eine vorher genehmigungspflichtige AÜ in der EU in Frage kommen – *auch Leih-BKF bzw. BKF-Leasing über zwei Wochen innerhalb der EU* nicht. Hierzu fehlt es innerhalb der EU an einer EU-Tarifvertragsverordnung, die grenzüberschreitend die Tarifverträge erst möglich macht. Hierbei muss auch die überwiegend regelmäßige „Aufnahme und Beendigung“ der „Dienst-Reise“ des BKF, grundsätzlich am „Lebensmittelpunkt“, sich an dem Urteil EuGH C-29/10 orientieren oder es besteht eine kurzfristige genehmigte AÜ.

Es muss „gewährleistet“ werden, das der Art. 8 VO (EG) 593/2008 (Rom-I) als Recht und mit dem Art. 5 der VO (EU) 1215/2012 (Brüssel-Ia) bei dem dortigen Gericht, das dann gem. der Nachweis-Richtlinie 91/533/EWG (NachwG = Arbeitsvertrag), inhaltlich sich nur am „Lebensmittelpunkt“ des BKF richtet. Der Art. 6 (1)a VO (EG) 593/2008 muss in den Vordergrund gestellt werden, wenn er seine Tätigkeit in mehreren Vertragsstaaten ausübt. Das ist dann grundsätzlich der Staat, in dem iSd. Erfüllung des Arbeitsvertrags gewöhnlich die Arbeit „aufgenommen und beendet“ wird, auch derjenige Staat ist, wo sich auch immer der gemeldete bzw. der tatsächliche familiäre Wohnort als Lebensmittelpunkt des BKF befindet, von dem aus unter Berücksichtigung sämtlicher Gesichtspunkte, er seine berufliche Fernfahrer-Tätigkeit ausübt und somit die Verpflichtungen gegenüber seinem Arbeitgeber im Wesentlichen erfüllt werden.

In der westlichen EU, müsste den BKF das westeuropäische soziokulturelle Existenzminimum mit 12 € BKF-Mindest-Gehalt gewährleistet werden, um überhaupt „würdige Arbeitsbedingungen“ gem. Art. 31 GrCh umsetzen zu können. Deshalb müsste jetzt so schnell wie möglich für den BKF, auch das „Recht einer würdigen Arbeit“ von allen EU-Mitgliedstaaten in die politische Tat umgesetzt werden, da sie sich im EU Vertrag Art. 6 (1) EU in Ausübung ihrer Schutz- und Förderungspflichten dazu verpflichtet haben, um damit verbindliche Regeln zur GrCh zu gewährleisten.

Genau hier besteht jetzt das Problem, dass den BKF, die Tag-tätlich - *als normale Situation* -, eine zusätzliche unfreiwillige Arbeit ohne Bezahlung für ca. 1 Woche im Monat abverlangt wird, die zum größten Teil im deutschen ArbZG und in zuständigen Bezirks-Tarifverträgen, in paradoxer Weise es nur den BKF überlässt, ihre (angeblich) eigenen Entscheidungen selber so auch treffen zu wollen. Die BKF sind, nein sie müssen „Individualisten“ sein, denn sonst hält er sein Beruf als Berufung nicht lange aus. Hier ist jetzt die EU-Politik gefordert, um tatsächlich zu helfen, dass ein EU-weiter Mantel-Tarif inkl. Gehalt-Tarif für alle BKF Wirklichkeit wird, der ohne die Opt-out Klausel von den zuständigen EU-Sozialpartner vorher ausgehandelt wird.





Allianz im deutschen Transportwesen (Straßentransport) A.i.d.T. e.V.

Damit könnte es dann auch gewährleistet werden, dass es noch weiterhin in Westen der EU die BKF gibt, die so einen entbehrungsreichen Beruf, fern der Familie, ausüben wollen.

Dazu muss es zu Anfang erst mal in Deutschland einen BMT-F geben, der den Anspruchs des BKF gerecht wird. Die westlichen Gewerkschaften in der EU sind in der Überzahl und müssen bzw. sind nun dringend gegenüber den MOE-Gewerkschaften dazu durchringen, auch gemeinsam für die BKF zu handeln.

Der BMT-F wird für alle, die als BKF nicht entsendet werden können, ein „Muss“ werden, sodass auch von der Bundesregierung eine Mitwirkungs-Pflicht wird, da nur noch 30 % der Transport-Unternehmer tarifgebunden sind und bei vielen gibt es eine rechtswidrige OT Mitgliedschaft. Hier ist das wettbewerbliche Gleichgewicht bzw. die wirtschaftliche Wettbewerbsverzerrung ohne ein BMT-F inkl. BKF- Mindest-Gehalt beweisbar. Der BMT-F ist der Anfang und wir von der AidT können / werden dann helfen, das die BKF in die Verdi organisieren werden.

Die BKF aus den MOE-Staaten bewerkstelligen einen ruinösen Wettbewerb, der ohne ein BKF EU-Kollektiv-Vertrag in den nächsten 10 Jahren nicht behoben werden kann, da die dortigen BKF-Mindestgehalt im Durchschnitt der 13 MOE-Staaten weit unter 1/3 der tarifvertraglichen westeuropäischen BKF-Gehälter sich befinden.

Der ER, der Rat, sowie die EU-Kommission und das EU-Parlament müssen die Koalitionsrechtlichen Voraussetzungen in der EU, nach Anhörung Art. 154 AEUV zuständiger nationaler Sozial-Partner usw., in eine extra BKF-Verordnung mit einem BKF-Mindestgehalt von ca. 12 € beschließen, das dem westeuropäischen BKF-Tarifen entspricht.

a) Wenn die Nr. 3 nun, auf Anfrage der ETF und Verdi, von der EU verneint wird, gibt eine Möglichkeit der Verdi beim BVerfG eine GG Verletzung mit Verpflichtung einer Vorabentscheidung Art. 267 AVEU auf den Weg zu bringen. Die Zeit-Dauer bis zur Entscheidung je nach Protest und Öffentlichkeit-Wirkung der BKF.

b) Mit Druck in der Öffentlichkeit könnte aufgrund von mind. 100 LKW aus der westlichen EU, in Straßburg oder Brüssel eine sehr wirkungsvolle BKF- LKW-Demo unter Federführung der ETF / AidT/ Verdi usw. mit den LKW veranstaltet werden. Zuständige EU-Parlamentarier werden uns sicherlich helfen. Uns deutschen BKF läuft die Zeit davon und danach ist es zu spät, sodass dann die BKF aus den MOE-Staaten und Dritt-Staaten unsere Arbeitsplätze übernehmen.

Nur darum geht es jetzt!

Der Faktenscheck für BKF besteht dadurch was kann und was ist:

- 1 Woche im Monat ist echt frei**
- 30 % der Std. nun ein Gehalt**
- 30% Arbeitgeber ohne Tarif**
- 80 % MOE-Staaten billiger**
- 30 % MiLoG - unter SGB II**
- Taxe § 612 (2) BGB = 12 €**

Voraussetzungen der beinhalteten „Eingriffsnormen“, aufgrund der AVE iVm. § 5 TVG zum MiLoG, ist Rom-I Art. 9:



Allianz im deutschen Transportwesen (Straßentransport) A.i.d.T. e.V.



(1) Eine Eingriffsnorm ist eine zwingende Vorschrift, deren Einhaltung von einem Staat als so entscheidend für die Wahrung seines öffentlichen Interesses, insbesondere seiner politischen, sozialen oder wirtschaftlichen Organisation, angesehen wird, dass sie ungeachtet des nach Maßgabe dieser Verordnung auf den Vertrag anzuwendenden Rechts auf alle Sachverhalte anzuwenden ist, die in ihren Anwendungsbereich fallen.

Alle 28 EU-Mitgliedstaaten sind vertraglich verpflichtet, die freie Dienstleistung zu fördern. Daher darf Dienstleistungsfreiheit nicht mit Vorliegen von Diskriminierung oder Ungleichbehandlung - im Inländer-Verhältnis -, beschränkt werden, solange nicht wirtschaftliche Verwerfungen oder ein gesellschaftlicher Notstand beweisbar vorhanden ist. Beschränkungen in diesem Sinne, sind alle nationalen Maßnahmen, die eine Ausübung der garantierten Grundfreiheiten der EU behindern oder weniger attraktiv machen. Hier liegt im gewerblichen Güterkraftverkehr beweisbar ein unlauterer Dumping-Wettbewerb beim BKF- Gehalt aus den MOE-Staaten vor, der unter zwingenden Gründen vom öffentlichen Allgemeininteresse beseitigt werden muss.

Der heutige Tag einer Tour, darf für den BKF, nicht die gute alte Zeit von übermorgen werden!

