

Pe-1-18-12-9302-003934 Petitionsausschuss des Deutschen Bundestages

[30. September 2014 um 19:36](#)

Actie in de Transport Germany

Udo Skoppeck

42697 Solingen

27.03.2014

Referat Pet 1

Annegret Gründler

Platz der Republik 1

11011 Berlin

Pe-1-18-12-9302-003934 Petitionsausschuss des Deutschen Bundestages

Antwort Az.: LA 24/7371.2/8 Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

Sehr geehrte Damen und Herren im Petitionsausschuss,
sehr geehrte Frau Gründler,

vielen Dank, dass ich als Petent zum Schreiben vom 07. 03. 2014 noch einmal Stellung nehmen kann. Ich möchte unbedingt darauf hinweisen, dass der dargelegte Inhalt zu 100 % den Alltags-Tatsachen im Transportgewerbe des Straßengüterverkehrs entspricht.

Petitions-Inhalte:

- 1. Bundesamt für Güterverkehr**
- 2. Lenkzeit = Arbeitszeit**
- 3. Ruhezeit + Ruhepause**
- 4. Wöchentliche Ruhezeit**
- 5. Arbeitsbereitschaft = Arbeitszeit**
- 6. Fernfahrer & Zukunft**

Zuerst möchte ich als Petent darauf hinweisen, warum es im gewerblichen Straßengüterverkehr derzeit in Deutschland die großen Probleme gibt. Sehr viele Berufskraftfahrer (BKF) geben derzeit vorzeitig ihre Tätigkeit auf, weil dieser Beruf ein sehr niedriges Image hat. Viele unbezahlte

Arbeitsstunden (Bereitschaftsdienste) und auch gesundheitliche Probleme, haben dazu beigetragen, dass dieser Arbeitsplatz immer mehr an Attraktivität verliert.

Auch das „demografische Damoklesschwert“ macht dem Transportgewerbe erhebliche Sorgen, weil ca. 33 % der Fernfahrer schon über 50 Jahre alt sind. Die *Berufsbeschreibung* zum BKF ist nicht wirklich das, was sich heutzutage ein Jugendlicher wünscht. In den letzten Jahren haben im Durchschnitt, nur ca. 1500 BKF ein Berufsabschluss gemacht. Nach den Erkenntnissen des BGL, werden bei ruhiger Konjunktur, jährlich ca. 30.000 BKF im gewerblichen Straßengüterkraftverkehr fehlen. Der Petent ist überzeugt, dass alle aufgezeigten Probleme, sich nur EU-weit regeln lassen.

1. Bundsamt für Güterverkehr (BAG)

Die BAG kontrolliert beweisbar nicht ordentlich die Lenk- und Ruhezeiten!

1. keine ordentliche Kontrolle bei der Doppelwochen-Lenkzeit von 90 Std.
2. keine ordentliche Kontrolle bei der wöchentlichen Ruhezeit von 45 Std.

Von der BAG muss die Umsetzung bzw. Handhabung der Richtlinie 2006/22/EG gemäß des **FPersG § 8a Abs. 2 Nr. 1**, Lfd. Nr. 5 und nach dem **FPersG § 8a Abs. 2 Nr. 1**, Lfd. Nr. 9 grundsätzlich immer bei den Straßen-Kontrollen erfolgen.

Umsetzung bzw. Handhabung der Richtlinie 2006/22/EG Die Richtlinie 2006/22/EG wurde am 02. Februar 2007 ins innerdeutsche Recht umgesetzt worden unter Nr. S 36/7376.7/1 im Auftrag vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung von Dr. Jörg Wagner veröffentlicht wurde.

V k B l . A m t l i c h e r T e i l , S e i t e 73, H e f t 4 – 2007 A n h a n g I

Teil A Straßenkontrollen

Bei Straßenkontrollen werden im Allgemeinen folgende Punkte überprüft:

1. tägliche und wöchentliche Lenkzeiten, Ruhepausen sowie tägliche und wöchentliche Ruhezeiten; daneben die Schaublätter der vorhergehenden Tage, die gemäß Artikel 15 Absatz 7 der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 im Fahrzeug mitzuführen sind, und/oder die für den gleichen Zeitraum auf der Fahrerkarte und/oder im Speicher des Kontrollgeräts gemäß Anhang II der vorliegenden Richtlinie aufgezeichneten Daten und/oder Ausdrücke; Anhang III

Verstöße

I. Buß- und Verwarnungsgeldkatalog für Verstöße gegen die Verordnung (EG) Nr. 561/2006
(LV 48 1. überarbeitete Auflage, Herausgabedatum: Juni 2012)

(...)

FPersG § 8a Abs. 2 Nr. 1, Lfd. Nr. 5

Ordnungswidrig nach § 8a Abs. 2 Fahrpersonalgesetz handelt, wer

Überschreitung der summierten Gesamtlenkzeit während zweier aufeinander folgender Wochen.

B 10 –12

ab 90 Std. Doppelwochenlenkzeit bis zu 2 Std. 30 €, je weitere Stunde je 30 €

(...)

FPersG § 8a Abs. 2 Nr. 1, Lfd. Nr. 9

Ordnungswidrig nach § 8a Abs. 2 Fahrpersonalgesetz handelt, wer

die Bestimmungen über die Einhaltung der Ruhezeiten den Wochen nicht einhält,

in zwei aufeinander folgen Unzureichende wöchentliche Ruhezeit von weniger als 45 Std., sofern keine reduzierte wöchentliche Ruhezeit gestattet ist.

D 16 –17 = von 45 Std. Unterschreiten von bis zu einer Stunde 30 €, je weitere Stunde 30 €

Die Bußgelder werden als Trinkgeld oder als Kollekte für den staatlichen Klingelbeutel angesehen.

Die wöchentlichen Ruhezeiten werden im Zusammenhang mit dem Ausgleich, bis zum Ende der dritten Woche von der BAG bei den Straßenkontrollen nicht beachtet, wodurch der dementsprechende Ausgleich nie stattfindet. Von den Kontrollen der zuständigen Gewerbeaufsichtsämter will ich mich, der als erfahrener Fernfahrer den Beruf seit über 30 Jahren ausübt, erst gar nicht auslassen. Von dieser Behörde wird fast nichts unternommen, denn sie sind für die sehr langen täglich erbrachten Arbeitszeiten zuständig, die von fast allen Fernfahrern bis zu 260 Stunden monatlich tatsächlich erbracht werden. Nur leider hat der Gesetzgeber es erlaubt, das alle (freiwillig) erbrachten „Bereitschaftsdienste“ über 10 Stunden bzw. die Zeiten außerhalb der Lenk- und Ruhezeiten nicht im LKW aufgezeichnet werden und beim Arbeitgeber auch nicht abgespeichert werden müssen.

2. Lenkzeit = Arbeitszeit

Das Fahrpersonalrecht, was auch für die Lenkzeit **Verordnung (EG) Nr. 561/2006** zuständig ist, wurde als sog. „lex specialis“ dem Arbeitszeitrecht übergeordnet. Rein theoretisch würde das für die Praxis bedeuten, dass ein Fernfahrer, der seine Lenkzeit von neun Stunden voll ausschöpft, noch maximal eine Stunde mit anderen Arbeiten verbringen kann. Wird die Lenkzeit auf zehn Stunden ausgeweitet, bleibt eigentlich keinerlei Spielraum für andere Arbeiten mehr übrig. Wenn man die sehr vielen unfreiwillig erbrachten Wartezeiten bei den Firmen zum Be- und Entladen hinzu rechnet, die fälschlich als einfache Wartezeiten genannt und in dem Arbeitszeit-Konto nicht aufgeführt werden, obwohl es echte Arbeitsbereitschaft ist, müsste doch erkennbar sein, dass die monatlichen Gesamtarbeitszeiten auch praktisch unmöglich eingehalten werden können. Von den unfreiwilligen zusätzlich erbrachten Tätigkeiten bei der Be- und Entladung der LKW, braucht man sich dann über die widerrechtlich erbrachten 208 Std. im 4 Monats-Durchschnitt keine Gedanken mehr zu machen, da diese Zeiten sowieso keine BAG, Polizei oder Gewerbeaufsicht kontrolliert.

Zunächst ist festzuhalten, dass auf deutschem Hoheitsgebiet das Arbeitszeitgesetz gilt. Auf europäischer Rechtsebene gibt es mit der speziellen Arbeitszeit-Richtlinie 2002/15/EG für BKF/Fernfahrer ein in nationales Recht umgesetztes Regelwerk, dass gleichlautende Grenzen für die tatsächliche Beschäftigungsdauer eines Arbeitnehmers vorgibt. **Das bedeutet, dass innerhalb des 24 Std.-Zeitraums eine 11stündige Ruhezeit immer 13 Std. Arbeitszeit ergibt, die bis zu 60 Std. in der Woche ausgedehnt werden kann. Nur durch den täglich freiwilligen „Bereitschaftsdienst“ vor Arbeitsbeginn, der jeweils erneut mit dem Arbeitgeber vereinbart wird, ist das ArbZG mit der RL. 2002/15/EG nicht ordentlich in Einklang zu bringen und wird daher vollkommen ausgehöhlt, was grundsätzlich nicht der Verkehrssicherheit und dem Gesundheitsschutz dienlich ist.**

Es muss zusätzlich unbedingt mit beachtet werden, dass auf die 195 Std. Höchst-Lenkzeiten bei den Doppelwochen-Lenkzeiten im Monat ($90:2=45 \text{ Std.} \times 4,33 = 195 \text{ Std.}$) bei voller Ausnutzung

der täglich erlaubten Lenkzeiten, jeweils immer nach 1,5 Wochen, d.h. am Mittwoch der zweiten Doppel-Woche erst am Montag 0 Uhr, neu berechnet werden muss.

Das bedeutet auch, dass innerhalb von drei Wochen, den 208 Std. Höchst-Arbeitszeit (im 4 Monats-Durchschnitt) für „sonstige Arbeitsbereitschaft“ nur noch 13 Stunden Arbeit im Monat (im Durchschnitt) hinzugerechnet werden dürfen. Mehr Arbeitszeit oder Arbeitsbereitschaft ist nicht erlaubt. Alle anderen echten „Rest-Arbeits-Stunden“, im 4 Monats-Durchschnitt die noch zusätzlich anfallen, werden durch den (angeblich freiwilligen) Bereitschaftsdienst, auf die 208 Std. im Monat (nur sinngemäß) obendrauf gerechnet. Die Bereitschaftsdienste, die allerdings immer echte Arbeitsbereitschaften sind, werden „laut Papier“ vor Beginn der Arbeit als sog. „Opt-out“ – Klausel für Fernfahrer bis zu „mindestens“ 260 Stunden als echte Arbeitsverpflichtung benutzt und somit auch im 4 Monats-Durchschnitt real geleistet.

3. Ruhezeit + Ruhepause

Die Verordnung (EG) Nr. 561/2006 (Lenk + Ruhezeit) besagt u.a., dass eine tägliche Ruhezeit regelmäßig mindestens 11 zusammenhängende Stunden betragen muss. Nur drei Mal pro Kalenderwoche kann eine Reduzierung auf mindestens 9 zusammenhängende Stunden möglich sein, dabei gibt es allerdings keine Ausgleichspflicht der „Minderstunden“. Wobei drei kurze Abschnitte von jeweils 3 Std. an die täglichen Ruhepausen von 9 Std. hinzugerechnet werden müssen, sodass es dann insg. 12 Std. Ruhezeit zwischen zwei Tageslenkzeiten sind.

Der Fernfahrer darf also drei Mal in der Woche nur 9 Stunden Ruhezeit als verkürzte Ruhezeit machen, wobei dann drei Mal die Woche 15 Stunden Arbeitszeit im Arbeitszeit-Konto oder in der Black-Box angerechnet werden müssen (24 Std-Zeitraum minus 9 Std. Ruhezeit = 15 Std. Arbeitszeit)

Allerdings muss ein Fernfahrer mindestens 2x die Woche im 6 Tages-Zeitraum, insg. 11 Stunden zusammenhängende Ruhezeit einhalten, wobei hier eine Arbeitszeit von 13 Std. bleiben würde.

Artikel 8 (Verordnung (EG) Nr. 561/2006)

(...)

(7) Jede Ruhepause, die als Ausgleich für eine reduzierte wöchentliche Ruhezeit eingelegt wird, ist an eine andere Ruhezeit von mindestens 9 Stunden anzuhängen.

*(8) Sofern sich ein Fahrer hierfür entscheidet, können **nicht** am Standort eingelegte tägliche Ruhezeiten und reduzierte wöchentliche Ruhezeiten im Fahrzeug verbracht werden, sofern das Fahrzeug über geeignete Schlafmöglichkeiten für jeden Fahrer verfügt und nicht fährt.*

Da ist der Satz der falsch verstanden wurde, denn es soll sich hier **nur um** die reduzierte Ruhezeit handeln und nur dann wenn er nicht am Standort ist. Hier wird allerdings von den Behörden der Satz so verstanden, das die regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeiten auch immer im LKW verbracht werden können. Das Fahrerhaus hat zum „schlafen“ und „wohnen“ während den wöchentlichen Ruhezeiten keine verkehrsrechtliche und keine berufsgenossenschaftliche Zulassung erhalten. Die **Liegestätte** für die Ruhezeit im Fahrerhaus und auch in der Dach-Schlafkabine lässt das „schlafen“ im Fahrerhaus auch nicht zu, denn es muss sich dann um einen richtigen Ruhe-Raum handeln, der die Voraussetzungen zum längern Aufenthalt gewährleistet, um ein ordentliches „Leben“ auch in einem Raum zu ermöglichen. Es ist nicht nur sozial unerträglich, sondern vollkommen unakzeptabel, das Fernfahrer sich bei den wöchentlichen Ruhezeiten von bis zu 75 Stunden, der auch noch über Wochen / Monate anhält, in so einem engen LKW-Fahrerhaus ständig aufhalten bzw. wohnen muss, und zudem auch noch von der Familie getrennt ist.

Wöchentliche Ruhezeit

Im drittletzten Abschnitt des Antwortschreiben vom 07. 03. 2014, Az.: LA 24/7371.2/8 vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, sehe ich die größten Probleme beinhaltet. Es darf und kann nicht sein, das ein Fernfahrer seine wöchentlichen Ruhezeiten in der Regel auf Parkplätzen und dergleichen, nur im Fahrerhaus verbringen darf bzw. muss, wenn er wochenlang nicht nach Hause kommen kann. Das betrifft vor allem die Fernfahrer aus den baltischen-Staaten, sowie aus den östlichen EU-Staaten.

Ab 1. Mai 2011 gibt es für Arbeitnehmer aus acht in 2004 beigetretenen EU-Ländern – (Estland, Lettland, Litauen, Polen, Slowakei, Slowenien, Tschechien und Ungarn) – die EU-weite Arbeitnehmer-Freizügigkeit. Die dortigen Unternehmen können die Dienstleistungsfreiheit nutzen.

Deswegen wurden auch die leider unwissenden Fernfahrer aus *Philippinen* in Lettland mit vielen Versprechungen angeworben und angestellt, die dann mit ihren Dumping-Löhnen den Transport-Frachtpreis sehr negativ beeinflussen und somit erhebliche Marktwirtschaftliche Verwerfungen im Straßentransport hervorrufen. Bewegung gibt es auch beim Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL), denn der Hauptgeschäftsführer Prof. Dr. Karlheinz Schmidt warnte vor der „nächsten Eskalationsstufe“, da auch schon ab dem 01. 05. 2011, z. B. die ukrainischen Fernfahrer mit einer slowakischen Arbeitserlaubnis in allen EU-Staaten arbeiten dürfen. Das könne die Löhne weiter drücken, denn ein **Mindestlohn**, den der BGL bisher ablehnt hatte, wäre dann, so Schmidt, „eine Option“. Das Problem ist, da die alten Staatsverträge, die schon vor dem Jahr 2004 zur Arbeitnehmer-Überlassung einen Bestand hatten, mit dem EU Beitritt weiterhin gültig waren. Das gilt auch für Fernfahrer aus der Türkei, die aufgrund des Abkommens zur Gründung einer Assoziation, das zwischen der EWG und der Türkei am 12. 09. 1963 unterzeichnet wurde, gem. Art. 6 (1), (7) Abs. 2 Beschluss Nr. 1/80 vom 19. 09. 1980, ein Arbeitsvertrag und eine deutsche Arbeitsgenehmigung inkl. einer Aufenthaltserlaubnis bekommen.

Ein Fernfahrer-Alltag bedeutet, immer wieder Sonntags vorschlafen und die Utensilien für die folgende Woche packen, dann um 22 Uhr mit den LKW ab in die lange Nacht, um morgens beim weit entfernten Kunden selbst abzuladen. Viele Fahrverbote und/oder regionale Feiertage bewirkten in Zusammenhang mit den Lenk- und Ruhezeiten, vielfach nicht mehr rechtzeitig zum Wochenende nach Hause zu kommen und die Fernfahrer mussten dann unfreiwillig irgendwo auf einem einsamen Autobahn Parkplatz, zwei Tage lang die schönste Freizeit ganz alleine totschiessen. Gesetzliche Vorschriften der wöchentlichen Ruhezeit *waren & sind* eine 45 Std. Wochenruhezeit, so das es im Durchschnitt immer ca. 9 (genau 8,66) Tage Freizeit sein müssten.

Wie soll oder kann der Fernfahrer seine erlaubten 90 Stunden Höchst-Lenkzeit in der Doppel-Woche - *zwei aufeinander folgende Wochen* - einhalten, wenn er in der ersten Woche die erlaubten vollen 10 bzw. 9 Std. Lenkzeiten jeden Tag ausnutzen muss, die dann bei 56 Stunden in der ersten Woche enden, so das ihm in der zweiten Woche nur 34 Stunden Lenkzeit übrig bleiben? Wird der Arbeitgeber den Fernfahrer vorher zum Betriebshof oder zum LKW-Standort zurück kommen lassen? *In der Regel nein!* Die andere Möglichkeit ist, indem der Fernfahrer dann spätestens am Mittwoch - *wenn er die 34 Stunden erreicht hat* - auf einem Autohof seine restlichen 4 Tage mit dem LKW nutzlos herumsteht?! Was ist, wenn der Fernfahrer angewiesen wird weiter zu fahren und er sich weigert? Was passiert, wenn noch etwas Arbeit-Zeit vorhanden ist, aber die Lenkzeit schon voll ist? Bekommt er dann eine Abmahnung oder eine fristlose Kündigung wegen (angeblicher) Arbeitsverweigerung? Erst am Montag um **0 Uhr** kann der Fernfahrer wieder mit seinem LKW weiterfahren. Bei diesen vier Tagen darf bzw. kann dem Fernfahrer nur eine 24 Std. verkürzte wöchentliche Ruhezeit angerechnet werden, wobei dem Arbeitnehmer als Fernfahrer auch dann die 8 Arbeitsstunden bezahlt werden müssten, denn er steht ja nicht freiwillig einfach sinnlos herum und muss auch auf den LKW aufpassen. Der Stunden-Ausgleich der fehlenden 21 Std., die bis zu den 45 Std. fehlen, muss bis zum Ende der jeweiligen 3 Woche nachgeholt werden, zuzüglich einer täglichen Ruhezeit von mindesten 9 Stunden.

Das ergibt zusammenhängend $45 + 21 + 9 = 75$ **Stunden** wöchentliche Ruhezeit. Dieser Aspekt, also eine verpflichtende Kontrolle des BAG, wird allerdings beweisbar vollkommen außer Acht gelassen.

Generell sollte ein Fahrer während seiner täglichen oder wöchentlichen Ruhezeit frei über seine Zeit verfügen können und somit nicht verpflichtet sein, sich in der Nähe seines Fahrzeugs aufzuhalten. Das Problem bei den internationalen Fernfahrern bedeutet, dass der Ausgleich zur wöchentlichen Ruhezeit, **NICHT** von der BAG kontrolliert wird. Die echte „Ruhepause“ oder die wöchentliche Ruhezeit, kann der Fernfahrer nicht ordentlich wahrnehmen, weil das Verlassen des LKW aus versicherungsrechtlichen Gründen unmöglich gemacht wird. (vgl. BAG 4 AZR 562/91 // BAG 1 AZR 603/01)

Bei einer freiwilligen vom Fernfahrer gewollten wöchentlichen Ruhezeit zwischen den wöchentlich erlaubten Lenkzeitperioden, bedarf es einer nicht im Voraus festliegende Unterbrechung der Arbeitszeit, in dem der Fernfahrer grundsätzlich keine Arbeit, Arbeitsbereitschaft oder dergleichen zu leisten und/oder sich dafür bereit zu halten hat. Sondern es muss vielmehr eine freie Verfügung darüber bestehen, **wie und wo** er seine Ruhezeit verbringen will. Das entscheidende Kriterium ist die totale Freistellung von jeglicher Verpflichtung sich zu irgendeinem Dienst bereit zu halten und den LKW verlassen zu können **wann immer er will**. Das wird dem Fernfahrer zur Zeit durch die versicherungsrechtlichen Voraussetzungen und den Kontrollen von der BAG, der Gewerbeaufsicht und der Berufsgenossenschaft unmöglich gemacht. (vgl. BAG 2 AZR 633/88)

Die „Richtlinien für Liegeplätze in Fahrerhäusern und Ruheräumen von Fahrzeugen sowie Dachschräglakabinen“ „**BGR 136**“ (vorherige ZH 1/211) derzeitiger Stand von Oktober 1990, erlauben nur das „Ruhens“ zwischen zwei täglichen Lenkzeiten, als vorgeschriebene Ruhezeit des Fernfahrers. Ein Fernfahrer darf nur ruhen, denn von dem Wort „Schlafen“ ist in keiner Verordnung, Richtlinie oder Gesetz in der EU die Rede und ist somit nicht beinhaltet. Zum Aufenthalt der wöchentlichen Ruhezeit von je 45 Stunden nach der jeweiligen Arbeitswoche, ist das Fahrerhaus garantiert **nicht** vorgesehen. Nur bei der verkürzten Ruhezeit des Fernfahrers, die 24 Std. außerhalb vom LKW- Standort, kann diese im Fahrerhaus verbracht werden. Zu einer 45 Std. Wochenruhezeit bedarf es eines Ruheraumes, wobei das Fahrerhaus diese Voraussetzung grundsätzlich **nicht** erfüllen kann.

Der andere Aspekt ist, dass das LKW- Fahrerhaus aber kein Pausen- oder Ruheraum ist, weil das Fahrerhaus bzw. die Fahrerhausrichtlinie in keiner Weise bisher den Erfordernissen der („alten“) § 29 ArbStättV a.F. von 8m² erfüllen konnte. Beim § 29 ArbStättV n.F. wurde die 8m² herausgestrichen. Der Umstand, dass der AG dem Fernfahrer eine Ruhe-Liege im Fahrerhaus zur Verfügung stellt, in dem dieser sich aufhalten kann solange er nicht in Anspruch genommen wird, ändert nichts an dieser Auslegung der Arbeitsbereitschaft. Pro Person muss im Fahrerhaus mindestens ein Raum von 4m² „nutzbare Fläche“ vorhanden sein, d.h. im Gefängnis.

vgl. VerfGH Berlin Az. 184/07 vom 03. 11. 2009 - Unterbringung in 5,25 m² Gefängniszelle verfassungswidrig. vgl. OLG Zweibrücken 1 Ws 276/04-Vollz vom 08. 09. 2004 - ein 4 qm Gefängnis vgl. OLG Karlsruhe Az 1 Ws 279/04 vom 31. 01. 2005 - Doppelbelegung von Haftraum = 9 qm vgl. BVerfG 2 BvR 261/01 vom 13. 03. 2002 - erst 8 qm sind ausreichend.

5. Arbeitsbereitschaft = Arbeitszeit

Zweck der Richtlinie 2002/15/EG ist es, Mindestvorschriften für die Gestaltung der Arbeitszeit festzulegen, um die Sicherheit und die Gesundheit der Personen, die Fahrtätigkeiten im Bereich des Straßentransports ausüben, verstärkt zu schützen, die Sicherheit im Straßenverkehr zu erhöhen und die Wettbewerbsbedingungen innerhalb der EU einander stärker anzugleichen.

Artikel 3

Begriffsbestimmungen

Für die Zwecke dieser Richtlinie bezeichnet der Ausdruck

a) "Arbeitszeit" ist

1. bei Fahrpersonal: die Zeitspanne zwischen Arbeitsbeginn und Arbeitsende, während der der Beschäftigte an seinem Arbeitsplatz ist, dem Arbeitgeber zur Verfügung steht, und während der er seine Funktion oder Tätigkeit ausübt, d. h.

- die Zeit sämtlicher Tätigkeiten im Straßenverkehr. Diese Tätigkeiten umfassen insbesondere Folgendes:

i) Fahren,

ii) Be- und Entladen,

iii) Hilfe beim Ein- und Aussteigen der Fahrgäste,

iv) Reinigung und technische Wartung,

v) alle anderen Arbeiten, die dazu dienen, die Sicherheit des Fahrzeugs, der Ladung und der Fahrgäste zu gewährleisten bzw. die gesetzlichen oder behördlichen Formalitäten die einen direkten Zusammenhang mit der gerade ausgeführten spezifischen Transporttätigkeit aufweisen, zu erledigen; hierzu gehören auch: Überwachen des Beladens/Entladens, Erledigung von Formalitäten im Zusammenhang mit Polizei, Zoll, Einwanderungsbehörden usw.;

- die Zeiten, während deren das Fahrpersonal nicht frei über seine Zeit verfügen kann und sich an seinem Arbeitsplatz bereithalten muss, seine normale Arbeit aufzunehmen, wobei es bestimmte mit dem Dienst verbundene Aufgaben ausführt, insbesondere während der Zeit des Wartens auf das Be- und Entladen, wenn deren voraussichtliche Dauer nicht im Voraus bekannt ist, d. h. entweder vor der Abfahrt bzw. unmittelbar vor dem tatsächlichen Beginn des betreffenden Zeitraums oder gemäß den allgemeinen zwischen den Sozialpartnern ausgehandelten und/oder durch die Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten festgelegten Bedingungen.

Der grundsätzliche Verweis auf das „Arbeitsbereitschaft- Urteil“ EuGH C-151/02 vom 09. 09. 2003

ist hier nun äußerst wichtig, denn durch die sog. „Opt-out“ Klausel, die als „freiwillige Arbeitsbereitschaft“ in Deutschland fälschlicherweise zum „Bereitschaftsdienst“ umgewandelt wurde, ist mit dem EU-Recht aufgrund der EuGH Urteil nicht in Einklang zu bringen. Die Aufnahme der täglichen Arbeit, wird in Deutschland als sog. „Bereitschaft“ genau zum Gegenteil benutzt, wofür die Richtlinie eigentlich gedacht war. Dazu gibt es mittlerweile schon insg. **vier** EuGH Urteile, die genau diese Aspekte der Arbeitsbereitschaft richtig stellten. Ebenso muss auch der Weg zum Arbeits- und Einsatzort zum LKW als Lenk- bzw. Arbeitszeit angerechnet werden. (vgl. *EuGH C-297/99*)

Die sektorspezifische Richtlinie für BKF bzw. Fernfahrer wurde in Deutschland nicht ordentlich, wie vorgesehen, richtig in das deutsche Recht umgesetzt. Diese EU- Richtlinie definiert die charakteristischen Merkmale des Begriffes „Arbeitszeit“ als jede Zeitspanne, während der ein Arbeitnehmer gemäß den Einzel-Staatlichen Rechtsvorschriften und/oder Gepflogenheiten arbeitet, dem Arbeitgeber zur Verfügung steht, eine Tätigkeit ausübt oder Aufgaben wahrnimmt.

Das deutsche Recht unterscheidet zwischen „Arbeitsbereitschaft“, „Bereitschaftsdienst“ und

„Rufbereitschaft“. Nur die Arbeitsbereitschaft gilt in vollem Umfang als Arbeitszeit. Der Bereitschaftsdienst und die Rufbereitschaft werden oder können dagegen als Ruhezeit behandelt werden, mit Ausnahme bei Unterbrechung, der Dauer zur Wahrnehmung beruflicher Aufgaben.

(vgl. BAG 7 AZR 552/82)

Die deutsche Umsetzung der der RL 2002/15/EG hält einem EuGH Urteil nicht stand. Der EuGH hat festgestellt, dass ein die Anwesenheit am Arbeitsort erforderlicher Bereitschaftsdienst nicht zur Ruhezeit, sondern zur Arbeitszeit im Sinne der Richtlinie 2003/88/EG über bestimmte Aspekte der Arbeitszeitgestaltung zählt. Der Deutsche Bundestag änderte daraufhin 2004 das ArbZG und stellte den Bereitschaftsdienst mit der Arbeitsbereitschaft gleich. Damit wurde die bisherige

st. Rspr. des BAG in Zusammenhang mit der Arbeitsbereitschaft vollständig rechtswidrig aufgehoben. Der Bereitschaftsdienst ist, wenn er nicht freiwillig erbracht wird, ganz klar weiterhin der echten Arbeitszeit zuzuordnen, die im Grundsatz die 48 Wochenstunden im Durchschnitt nicht überschreiten darf. Welcher Fernfahrer arbeitet jeden Tag ca. 3 Stunden umsonst.

Das könnte auch rein rechnerisch 1 Woche im Monat oder innerhalb von 4 Monaten rund 1 Monat sein, der umsonst vom Fernfahrer als freiwilliger Bereitschaftsdienst unterwegs getätigt wird. Genau das ist tag täglich eine ganz normale Situation in Deutschland, für die deutschen Fernfahrer und ebenfalls EU weit. Hier müsste die deutsche Politik jetzt helfen, dass es einen EU-weiten Mantel- und Lohntarif für alle Fernfahrer gibt, der natürlich ohne „Opt-out“ Klausel ist. Nur so ist der gerechte Wettbewerb möglich und **kann nicht** mehr auf dem Rücken der Fernfahrer ausgetragen werden. Allerdings eröffnet das ArbZG die Option einer abweichenden Vereinbarung der Arbeitszeit mit oder ohne Zeitausgleich durch eine Kollektivvereinbarung tarifvertraglich zu vereinbaren, wenn Arbeitsbereitschaft oder Bereitschaftsdienst in erheblichem Umfang anfallen. Nicht richtig ist, wenn nach § 21a (3) ArbZG die Bereitschaftszeiten (echte Arbeitsbereitschaftszeiten) bei der Beschäftigung des Fernfahrers im Straßentransport, abweichend von § 2 (1) ArbZG nicht als Arbeitszeit an- bzw. abgerechnet werden. Der § 21a (3) ArbZG besagt was in Deutschland für Fernfahrer eine Arbeitszeit ist:

1.) *die Zeit, während derer sich ein Arbeitnehmer am Arbeitsplatz bereithalten muss, um seine Tätigkeit aufzunehmen*

2.) *die Zeit, während derer sich ein Arbeitnehmer bereithalten muss, um seine Tätigkeit auf Anweisung*

aufnehmen zu können, ohne sich an seinem Arbeitsplatz aufhalten zu müssen

3.) *für Arbeitnehmer, die sich beim Fahren abwechseln, die während der Fahrt neben dem Fahrer oder in einer Schlafkabine verbrachte Zeit.*

Für die Zeiten für Nr. 1 und 2 gilt, wenn der Zeitraum und dessen voraussichtliche Dauer im Voraus, spätestens unmittelbar vor Beginn des betreffenden Zeitraums bekannt ist, und auch keine Lenkzeitunterbrechungen beinhaltet, die dann als Ruhezeit angerechnet werden dürfte. Die in Nr. 3 genannten Zeiten sind ebenso keine Ruhezeiten. Unfreiwillige Lenkzeitunterbrechungen und Ruhezeiten, die außerplanmäßig vollbracht oder angeordnet werden, sind innerhalb des regulären Arbeitszeitraumes als Arbeitszeit anzurechnen und zu bezahlen. Hier wird die Arbeitsbereitschaft aufgrund der RL 2002/15/EG in Deutschland missverstanden oder verkehrt ausgelegt, da jede Bereitschaft natürlich eine nicht freiwillig erbrachte Freizeit ist, denn der Fernfahrer kann sich nicht vom Fahrzeug entfernen, so wie er will und kann. So dumm kann doch wirklich kein Fernfahrer sein das er anstatt 208 Std. tatsächlich jeden Monat ca. 260 Std. arbeitet, denn dann arbeitet er tatsächlich jeden Monat eine Woche umsonst. Bei LKW oder Ladungs-Diebstahl, bezahlt bei einem unbewachten LKW keine Transport-Versicherung. Daher muss der Fernfahrer den LKW immer unter ständiger Beobachtung haben und er kann sich nicht außerhalb der Sichtweite, irgendwo

anders eine echte von sich aus gewollte Freizeit verbringen. Sollte der Fernfahrer nicht am bzw. im LKW anwesend sein, handelt er grob fahrlässig und begeht einen Qualifiziert verschuldeten Diebstahl. Die Diebstahl-Sicherung der Fernfahrer in Zusammenhang mit Transport-Urteilen, sind als Frachtgesetze in Zusammenhang mit der CMR Güterschaden Frachtversicherung und gem. dem HGB, mittlerweile eindeutig. Somit ist die Haftung geregelt bzw. eindeutig erklärbar, das eine Arbeitsbereitschaft vorliegen muss und der Fernfahrer ist gezwungen, diese auch auszuführen. Alle Richter halten die Transportpraxis des Frachtführers bzw. deren sog. Erfüllungsgehilfen, der als Fernfahrer für ihn die arbeitsvertragliche und haftungsrechtliche Aufgabe übernahm, für grob fahrlässig, mit der Folge, wenn der LKW unbeaufsichtigt ist, muss u.a. auch der Fernfahrer für den entstandenen Verlust mit haften.

Dem EuGH Urteilen folgend, ist es bei Arbeitsbereitschaft selbstverständlich, das ein Fernfahrer im Auftrag von seinem Arbeitgeber an einem bestimmten Ort während der gesamten Dauer seiner Dienste zur Verfügung steht und erheblich stärkeren Einschränkungen unterliegt, als ein Arbeitnehmer der nur im Rahmen der Rufbereitschaft zu Hause am Wochenende tätig ist. Das heißt, dass sich der Fernfahrer außerhalb seines familiären und sozialen Umfelds aufhalten muss und über die Zeit, in der er nicht in Anspruch genommen wird, beweisbar **nicht frei** verfügen kann. Der Fernfahrer muss sich grundsätzlich immer am oder / und im LKW aufhalten, um seine Obliegenchaften gegenüber der Versicherung wahrzunehmen. Dazu gehören verpflichtend aufgezwungene Überwachungs- und Kontrolltätigkeiten wegen Kühlmaschine, Diebstahl usw., verbunden mit der Verpflichtung bei Bedarf sofort tätig zu werden u.a. Diebstahlsicherung, da er sich sonst beim Verlassen des LKW schadenersatzpflichtig macht. Das bedeutet, gegebenenfalls sofort einzugreifen wenn sich Fremde, Nicht- Berechtigte Personen am LKW zu schaffen machen. Bei arbeitsvertraglicher Wahrnehmung der Diebstahlsicherungs- Aufgaben, von z.b. elektronisch hochwertigen Gütern usw., muss Versicherungsvertraglich immer bei Transportaufträgen und auch nach dem Willen des Absenders die Ladungsaufsicht ausgeführt werden. Das bedeutet, das der persönliche Aufenthaltsort oder Aufenthaltsbereich während der „Ruhezeit“ vom Fernfahrer nicht frei bestimmt werden kann und somit auch juristisch zur Arbeitsbereitschaft zählt. Keine Arbeitsbereitschaft gibt es nur, wenn der LKW sich auf einem abgeschlossenen sicheren Firmengelände oder einen bewachten „**Sicherheits-Parkplatz**“ befindet.

Fernfahrer & Zukunft

Der deutsche Fernfahrer, ist als BKF ein abhängiger unselbstständiger angestellte Facharbeiter, der mit seinem LKW, vielfach von der deutschen Bevölkerung als schwarzes Schaf betitelt und als "*Knecht der Nation*" oder als "*Kanonenfutter der EU*" benutzt wird. Durch die täglich zu erbringenden sehr langen Arbeitszeiten von bis zu 15 Stunden, bestehen für Fernfahrer zum teil noch immer Arbeitsbedingungen, wie sie Mitte des 18. Jahrhunderts vorhanden waren.

Der Transport-Arbeitsplatz des Fernfahrers im Fahrerhaus, beinhaltet natürlich teils schlechte Bedingungen, die manchmal auch als extrem zu bezeichnen sind, weil Wetter-Kapriolen, Arbeitsstress, Zeitdruck, Hitze, Kälte, Staus, Übermüdung, wechselnde Ruhezeiten, lange Arbeitszeiten, unregelmäßige Mahlzeiten, ungesunde Ernährung, sehr kurze Wochenenden zu Hause bei der Familie, die Regel sind. Das bedeutet, kaum Zeit für Familie, Freunde und Hobbys, denn Fernfahrer sind faktisch vom gesamten gesellschaftlichen Leben ausgeschlossen. Im beruflichen Alltag der Fernfahrer muss nachts/tagsüber irgendwo die Fracht an einer oder mehreren Firmen be- und entladen werden, - *was leider der Fernfahrer meistens auch noch immer selber machen muss* - und abends, - *wenn die Lager oder Fabrik-Arbeiter Feierabend haben* - muss der Fernfahrer, als eigentlichen Arbeitsverpflichtung, oftmals seine Tour beginnen. Durch die vielen fehlenden Autobahn-Parkplätze oder nicht vorhandenen Parkmöglichkeiten um die Pausen- bzw. Ruhezeiten ordentlich einzuhalten, muss er trotzdem die sehr eng gesetzten Termine einhalten (Just-in-Time). Hier ist die Einhaltung der Vorschriften für viele Fernfahrer eine enorme psychische und

physische Belastung, da er jeden Tag das „*Entweder – Oder*“ -Erlebnis zwischen „*Gut und Böse*“ praktizieren muss, das dann als Gewissensentscheidung zwischen *Theorie und Praxis* erlebt wird. Hier könnte man von einem Gewissensnotstand sprechen, da er eventuell ohne es zu wollen, eine Verkehrsgefährdung außenstehender Verkehrsteilnehmer kurzfristig in Kauf nehmen muss.

Wie und wo sollte zum Beispiel der Fernfahrer seine Ruhezeit von 11 Stunden einhalten, wenn er z. B. Nachts seine Fahrzeit zum größten Teil erledigen muss, da er meistens keinen guten vor Diebstahl sicheren Parkplatz finden kann? Wie sollte er tagsüber - *bei 11 Std. Ruhezeit* - in der sommerlichen Fahrerhaus-Hitze seinen Schlaf absolvieren? Welcher Lokführer oder Flugzeugkapitän würde das bei dem Lärm von mindestens ca. 80 dB (A) mitmachen, wenn er bei extremer Außenhitze in der Lok auf dem Abstellgleis oder im Cockpit auf dem Flughafen schlafen müsste? Den schwersten Kampf hat der Fernfahrer jeden Tag aufs Neue mit der Müdigkeit um nicht einzuschlafen, weil ihm immer der Sekunden-Schlaf droht. Für 169 Fernfahrer (Berufskraftfahrer) endete 2011 ein Unfall tödlich, 1.921 wurden schwer verletzt, 8.505 leicht. Diese Zahlen sind fast jährlich die gleichen. Zu der gesetzlich vorgeschriebenen mindestens 9 Std. Ruhezeit, wobei vom „*Schlafen*“ ja keiner spricht und es auch nirgendwo im Gesetz oder in einer Verordnung geschrieben steht, bleibt dem Fernfahrer von der Ruhezeit nach Abzug vom Duschen, Abendessen, Morgen-Toilette und Frühstück, meistens zu wenig Schlaf übrig. Bei einem Arbeitsplatz, der jeden Tag 12 - 15 Std. als Arbeitsverpflichtung beinhaltet, ist und er dann 7 - 9 Std. in einer Blech-Zelle (Fahrerhaus), wo er direkt an der befahrenden lauten BAB schlafen muss. Dies ist einem Menschen eigentlich unwürdig, denn das sind noch Arbeitsbedingungen aus den 19. Jahrhundert, die sich freiwillig eigentlich kein Mensch mehr antut! Man könnte hier getrost von Käfighaltung des Fernfahrers sprechen, oder auch von moderner Sklaverei. Gegenüber allen Fahrzeug-Arten, zur Schiene, Wasser und der Luft, müssen nur die Fernfahrer jeden Tag 24 Stunden an ihren Arbeitsplatz im Fahrerhaus verbringen. Allerdings wurde nur beim LKW-Fahrerhaus hinter den Sitzen eine Ruheliege installiert, um das sich Fernfahrer ab und an auch ausruhen können. Wegen der zu geringen Größe von ca. 4m² Fläche konnte das Fahrerhaus mit seiner Ruheliege, bzw. Liegestätte bis zum heutigen Tage nicht in die ArbStättV aufgenommen werden, weil es als Ruheraum dementsprechend nicht über die richtige Größe von 8 m² verfügte. Pro Person muss im Fahrerhaus mindestens ein Raum von 4 m² „nutzbare“ Fläche vorhanden sein, sonst wäre es nach dem Urteil des BVerfG verfassungswidrig.

Erschwerend kommt hinzu, dass derzeit in Deutschland viele BKF bzw. Fernfahrer vorzeitig ihre Tätigkeit aufgeben, weil dieser Beruf durch das niedrige Image, sowie gesundheitlicher Probleme auch an Attraktivität verloren hat. Auch das „demografische Damoklesschwert“ macht dem Straßen-Transportgewerbe erhebliche Sorgen, weil ca. 33 % der Kraftfahrer schon über 50 Jahre alt sind. Die *Berufsbeschreibung* zum BKF ist nicht wirklich das, was sich heutzutage ein Jugendlicher wünscht, denn schon beim normalen 8 Stunden Tag, hat er in der Fabrik überall mehr an Lohn zu Verfügung und kann sich Abends schon mal mit der Freundin treffen. Nach den Erkenntnissen des BGL, werden jährlich bei verhaltender Konjunktur, ca. 30.000 Fernfahrer bzw. BKF im gewerblichen Güterkraftverkehr fehlen. Das Institut für Nachhaltigkeit in Verkehr und Logistik (INVL) brachte es im August 2010 auf den Punkt: „*Eine Ursache des Fahrermangels ist sicherlich die geringe Entlohnung bei langen Arbeitszeiten. Wegen des durchschnittlich geringen Einkommens ist das kein attraktiver Beruf*“. Der BGL Geschäftsführer Prof. Dr. Karlheinz Schmidt sagte im Jahr 2011: „*Wenn sich nichts ändert können wir in fünf Jahren unsere Sachen selber tragen*“. Tatsächlich ist das negative Bild vom BKF/Fernfahrer, durch die teils vielen unbezahlten oder / und unbeliebten Arbeitszeiten garantiert nicht ein Anreiz so ein Beruf zu praktizieren.

Auch im LKW-Fahrerhaus, die ganze Woche unter Zeitdruck tätig zu sein und auf weniger wie ca. 4m² arbeiten und leben zu müssen, ist nicht gerade wünschenswert. Vor allem durch das sehr geringe Gehalt, die wenige Freizeit, die täglich vielen Überstunden, sowie die BKF Schulungskosten, sind wenige Fernfahrer überhaupt noch bereit, diesen Job ausüben.

Der LKW-Führerschein kostet zum Beispiel für die Kl. CE, mindestens 2.500 € je nach Fahrstunden

und wird zu 15 % vom Ausbildungsbetrieb bezahlt, wobei der Pkw-Führerschein - *der mindestens ca. 1.400 € kostet* -, noch hinzukommt, der selber vom Fahrer bezahlt werden muss. Bei der Bundeswehr werden 5 % und durch die Agentur für Arbeit werden 80 % der LKW-Führerscheine bezahlt. Wenn alles zusammen gerechnet wird, kostet die Fahrerlaubnis den Fernfahrer inkl. der BKF-Grundqualifikation, der Gesundheits-Untersuchung (ca. 110.- €) und der Fahrerkarte (39.- €), **rund 5.300 €** (Stand 2011). Natürlich müssen alle fünf Jahre die 110.- € und 39.- €, sowie die 650.- € für die Module neu bezahlt werden.

Der LKW wird von den Speditionen immer öfters an die angestellten Fernfahrer abgeben und es entsteht eine natürliche (aufgezwungene) Schein-Selbstständigkeit, die eine extreme Selbstausbeutung der selbstfahrenden Transport-Unternehmer bewirkt. Das ist eine gefährliche Belastung im Transport-Wettbewerb, wobei ein ruinöser Absturz beinhaltet sein kann, der für alle Beteiligten einen erheblichen Schaden verursacht. Im Jahr 2009 besaßen 82 % von 50.531 deutschen Transport-Unternehmen, laut BAG, nur 1 bis 10 LKW. Die Scheinselbstständigkeit nimmt stetig zu, denn der selbstfahrende 1 Mann-Transport-Unternehmer (Scheinselbstständig), *unternimmt* ja nur das Fahren für andere und muss sich selbst versteuern und versichern. Er muss alleine für alles haften, hat auch kein Urlaub und darf nicht krank werden.

Let's go East / Auf nach Osten heißt die Devise und die Mitbewerber hatten ihre osteuropäischen Investitionen gut durchdacht, indem sie zu ernstesten Transport-Wettbewerbern wurden. Als bedrohlich billig, was Frachtpreise und Löhne betrifft, ist ein Problem im Preis-Leistungs-Verhältnis vorhanden, das als Dumping in Hochform zu bezeichnen ist. Billig, billig, - *aber gut muss Transport sein* - und der billigste bekommt den Auftrag. Heute ist die Transport-Wirtschaft so weit, dass sie die besten Voraussetzungen - *auf den Rücken der Fernfahrer* - bietet, die Arbeit bzw. Produktionen der Industrie bei den Massenprodukten dorthin zu verlagern, wo es am billigsten ist. Deshalb wird jetzt ein drastischer Anstieg des Güterverkehrs der Transportwirtschaft bis zum Jahr 2025 erwartet. Der Gütertransport auf der Straße wird um 80 % und im Transitverkehr sogar um 150 % zunehmen, sagte der ehem. Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer auf den 49. Verkehrsgerichtstag vor rund 1.600 Fachleuten in Goslar. Brauchen wir demnächst in Deutschland nun auch 80 % neue zusätzliche Fernfahrer? Heute haben wir ab dem 1. Mai 2014 in 28 Staaten der Europäischen Union eine Arbeitnehmerfreizügigkeit, damit die Dienstleistungsfreiheit wegen der Niederlassungsfreiheit mit den Fernfahrern ausgeschöpft werden kann.

Ein EU-Tarifvertrag mit Mindestlohn für alle Fernfahrer innerhalb der EU, könnte den ruinösen Wettbewerb innerhalb der Straßentransport-Branche retten. Dazu gibt es den sektoralen sozialen Dialog in der EU. Dieser muss sofort in den sektoralen Ausschüssen mit den Sozialpartnern **IRU** und **ETF** auf EU Ebene geführt werden, um eine „**EU Tarifvertragsverordnung**“ bewerkstelligen zu lassen. Der dazugehörige Dialog trägt im Wesentlichen zur Umsetzung der europäischen Tarif und Sozialpolitik bei, um eine Vermeidung des ruinösen Wettbewerb im Straßentransport zu verhindern.

Der soziale Dialog ist ein wesentliches Element des Sozialmodells und der europäischen Politikgestaltung aufgrund vom Beschluss **98/500/EG** der Kommission vom 20. 05. 1998 über die Einsetzung von Ausschüssen für den sektoralen Dialog zur Förderung des Dialogs zwischen den Sozialpartnern auf europäischer Ebene. Die Anhörung der europäischen Sozialpartner trägt zur Ausarbeitung der europäischen Sozialpolitik und zur Festlegung sozialer Normen bei.

Gemäß **Artikel 152 AEUV** (Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union) erkennt die EU die Rolle der Sozialpartner auf europäischer Ebene an und fördert diese. Das erleichtert den sozialen Dialog der Sozialpartner auf EU Ebene und achtet dabei die Autonomie der Sozialpartner.

Die Kommission hört gemäß **Artikel 154 AEUV** die Sozialpartner an, bevor sie Legislativvorschläge im Bereich der Sozialpolitik vorlegt, wozu auch die Tarifpolitik zählt. Die Anhörung soll eine Orientierungsgrundlage für die EU-Maßnahmen sein, um eine Bewertung der Rechtsvorschriften mit zu beinhalten.

Die Anhörung der EU- Sozialpartner kann gemäß **Artikel 155 AEUV** zu Vertragsverhältnissen, zu denen auch Vereinbarungen gehören, führen. Der sektorale europäische Dialog wird von den Arbeitgeber- und Arbeitnehmervertretern des jeweiligen Wirtschaftssektors bzw. des Straßen-Transportsektors geführt. Er stellt eine Gesprächs- und Verhandlungsebene dar, die ein besseres Verständnis der jeweiligen Probleme der einzelnen Sektoren ermöglicht. Die EU-Sozialpartner der Arbeitgeberverbände „International Road Transport Union“ (IRU) und der zuständigen gewerkschaftlichen Dachverbände des Straßentransportsektors „Europäische Transportarbeiter-Föderation“ (ETF), können einen gemeinsamen Antrag auf Einrichtung eines Ausschusses für den sektoralen Dialog stellen. Diese Ausschüsse werden zu den Entwicklungen in der EU mit sozialen Implikationen angehört und erleichtern somit den sozialen sektoralen Dialog. Die Ausschüsse für den sektoralen Dialog treten mindestens einmal pro Jahr zusammen. Sie bestehen aus 64 Mitgliedern und den Vorsitz übernimmt im Allgemeinen abwechselnd ein Vertreter der Arbeitgeber- oder Arbeitnehmerverbände oder, auf deren Antrag, ein Vertreter der EU-Kommission. Der Ausschuss legt gemeinsam mit der Kommission ein Arbeitsprogramm fest.

Die Kommission muss nun unbedingt im Hinblick auf **Artikel 155 AEUV** damit dann die Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten und erleichtert die Abstimmung ihres Vorgehens in allen unter dieses Kapitel fallenden Bereichen der Tarif- Sozialpolitik auf die politische Agenda, setzen. Insbesondere jetzt hier auf dem Gebiet:

- der Beschäftigung des Arbeitsrechts und der Arbeitsbedingungen
- des Koalitionsrechts und Kollektivverhandlungen zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern

Die Rechtsgrundlage dieses Vorschlags ist natürlich ein EU-Tarifvertrag inkl. der Fernfahrer-Gehälter als Mindestlohn, aufgrund des **Artikel 114 AEUV** wegen den Marktwirtschaftlichen Verwerfungen im Straßentransport zu betrachten, der den Erlass von Maßnahmen zur Angleichung der Rechts- und Verwaltungsvorschriften der Mitgliedstaaten gestattet, welche die Errichtung und das Funktionieren des Binnenmarkts zum Gegenstand haben.

Zu diesen beiden Zwecken wird die Kommission in enger Verbindung mit den Mitgliedstaaten durch Untersuchungen, Stellungnahmen und die Durchführung von Konsultationen in Bezug auf innerstaatlich oder in den internationalen Organisationen zu behandelnde Fragen tätig, und zwar insbesondere im Wege von Initiativen, die darauf abzielen, Leitlinien und Indikatoren festzulegen, den Austausch bewährter Verfahren durchzuführen und die erforderlichen Elemente für eine regelmäßige Überwachung und Bewertung auszuarbeiten. Das Europäische Parlament wird in vollem Umfang unterrichtet und vorher wird die Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses eingeholt.

Hier in Deutschland wird jetzt mitentscheidend sein, unter welcher Flagge die LKW angemeldet sind oder die Fernfahrer in der EU, bei den vom Arbeitgeber gewollten Standorten starten, sonst werden die billigen EU- Übersee Konzernzentralen und deren LKW-Zulassungen, mit ihren billigen Fernfahrern den Transport-Markt beherrschen.

Die Unternehmensbezogene Arbeitseinheit von / bis 1000 LKW, könnten zum Beispiel in Deutschland als Mittelpunkt der EU, oder unter anderem auf mehrere der 28 EU- Staaten verteilt werden, um dann damit eine gewinnbringende Logistik ohne „Basispunkte“ als „virtuellen Betrieb“ praktizieren zu können. Wenn nicht im EU-weiten gewerblichen Güterverkehr auf der Straße, dem Lohn-Dumping Einhalt geboten wird, gibt es einen freien Lauf der Transportmärkte auf der Straße,

bei dem die Lohnstruktur uneingeschränkt in der EU benutzt wird und deutsche Fernfahrer es demnächst fast nicht mehr gibt. Die heimliche Einwanderungswelle der Fernfahrer aus Osteuropa ist dann auch in Deutschland unausweichlich, nur der LKW ist woanders zugelassen. Das bedeutet soziales Gefälle der Fernfahrer und diese Wanderarbeitnehmer hausen dann notgedrungen in ihrem Fahrerhaus oder im Wohn-Container am Rande der BAB-Abfahrten. Wenn sich jetzt nichts Grundlegendes ändert, gibt es in der EU einen ruinösen Wettbewerb und kein deutschen Fernfahrer der unter deutscher Flagge fährt.

Die Lösung ist, das es jetzt über den **Art. 155 AEUV** eine EU-Tarifvertragsverordnung zu schaffen, um das dann damit den EU-Tarif- Sozialpartnern mit einem EU-weiten Mindestlohn für Fernfahrer bzw. BKF zu vereinbaren und zwar ohne die (angeblich) freiwilligen Opt-out Bereitschaftszeiten.

Mit freundlichem Gruß

V.i.S.d.P. Actie in de Transport Germany

Udo Skoppeck