

BKF aus Drittland

(Auszug aus der "BKF Beschwerde" an die EU-Kommission vom 18.04.2015)

Es wurde schon im Mai 2014 bekannt, dass ca. 7000 BKF aus Mazedonien auf Bulgarischen LKW arbeiten. Das bedeutet, dass es einen unerschöpflichen BKF Nachschub aus den Dritt-Staaten gibt. Nun dürfen aufgrund der bilateralen Verträge von 10 MOE-Staaten iZm. den Arbeitnehmer-Überlassungen und Arbeits-Erlaubnisse - die vor dem EU-Beitritt 2004 Bestand hatten -, auch die BKF aus den jeweiligen Dritt-Staaten, weiterhin in den EU-Staaten arbeiten bzw. fahren lassen.

Dänische BKF sind teurer als Deutsche.

Deutsche BKF sind teurer als Polnische.

Polnische BKF sind teurer als Bulgarische.

Bulgarische BKF sind teurer als Mazedonische, Russische, Weißrussische, Ukrainische, usw. usw.

Im gewerblichen Straßen-Transport-Markt nutzen also nicht nur die Bulgarischen BKF mit ihren LKW gegenüber großen Transport-Unternehmen einen Wettbewerb aus, der innerhalb der EU auf den Rücken der niedrigen BKF Dumping-Gehälter ausgetragen wird, sondern auch noch die BKF aus Drittland-Staaten, die zusätzlich ein ruinösen Dumping-Wettbewerb bewerkstelligen.

Jetzt machen nicht nur BKF aus der Türkei, Ukraine, Philippinen und Mazedonien durch sehr niedrige BKF - Gehälter die Frachtpreise kaputt, sondern, jetzt werden auf LKW aus Lettland und Litauen, auch noch BKF aus Weißrussland, Russland und Moldawien mit extremen Dumping-Gehälter eingesetzt.

Die 10 MOE-Staaten hatten vor dem Beitritt zur EU im Jahr 2004, bestimmte vertragliche völkerrechtlich bilaterale Arbeits-Übereinkommen, die nach dem Beitritt weiterhin Bestand behielten. Somit können diese BKF aus diesen Dritt-Staaten, auch ihr Recht zur genehmigten Arbeitserlaubnis durch die MOE-Staaten wahrnehmen.

Außerdem können diese BKF auch anschließend durch einen anderen erneuten Arbeitsvertrag eines Transport-Unternehmers innerhalb der gesamten EU, die ihnen dadurch zustehende EU-vertragliche Arbeitnehmer-Freizügigkeit, überall in der EU weiterhin ausnutzen.

Die BKF aus den Dritt-Staaten, die mit Genehmigung durch MOE-Staaten hier in Deutschland unterwegs sind, werden nicht ordentlich kontrolliert. Diese BKF haben [unfreiwillig] die 90 Stunden Lenkzeit der Doppelwoche überschritten oder die 45 Stunden der regelmäßige wöchentlichen Ruhezeit, die nach 14 Tagen am familiären Lebensmittelpunkt bewerkstelligt werden muss, nicht eingehalten. Die Dienstleistung des BKF muss sich beim Gehalt durch den Arbeitsvertrag innerhalb der EU, immer am Ort der Arbeit richten. Dieser Ort ist derjenige Ort, wo der BKF sein eigentlichen Dienst am LKW-Steuer, aufnimmt und beendet. Das geschieht grundsätzlich an der Haustür des BKF, wo sich der gewöhnliche bzw. behördlich gemeldete ständige Wohnsitz befindet. Nur fragen muss man sich, ob auch alle ordentlich nachweislich z.B. Sozial-, Unfall- und Rentenversichert sind.

.....

Dazu der Kommentar von Gregor Ter Heide vom 23.06.2015

Die (Schein-Selbstständigen) Unternehmer aus Bulgarien, u.a. EMSA SPED, fahren als oder mit ca.7000 BKF seit 2014 für die Spedition FREJA und DSV in Dänemark, die zu den zwei größten Transport-Unternehmen in Dänemark gehören.

Derzeit werden von den BKF dieser Transport-Firma, die Autohöfe und Autobahnraststätten vielfach als Firmenparkplätze missbraucht, da der größte teil der BKF aus Mazedonien im LKW-Fahrerhaus aus Bulgarien, am Wochenende mit „Konserven“ unfreiwillig über Monate ihr Leben fristen müssen und werden bewusst, absichtlich von den großen Spedition-Konzernen ausgenutzt.

Im gewerblichen Güterkraftverkehr, verstoßen die (angeblich) selbstständigen Unternehmer, sowie angestellte BKF, gegen die nachfolgenden EU-Verordnungen, EU-Richtlinien, nationale bzw. deutsche Gesetze, UN-Konventionen.

MiLoG; AEntG; AÜG; MiLoMeldV; SchwarzArbG iVm. NachwG; GewO; ArbStättV; ASR; SGB IV; SGB VII iZm. FPersV; RL 91/533/EWG; RL 2002/15/EG; VO 561/2006; VO (EU) 165/2014; DVO (EU) 2016/799; VO (EG) 593/2008; VO (EWG) 484/2002; BeschV; VO (EG) 1071/2009; GüKG; GüKVwV; GüKGrKabotageV; VUDat; CMR; HGB; UWG; EMRK; GrCh; A 1; S 1; SvEV; EstG-DBA; OECD-MA; ...

Frage: ... Ist das Kauderwelsch ?

Antwort: Nein, das ist Kontrolle ?

(schon im Digitalen CMR-Frachtbrief von Udo Skoppeck enthalten)

.....Formulare, Formulare von der Wiege bis zur Bahre.....

Das gilt natürlich auch beim BKF.

Ohne diese EU-Nachweise, darf kein ausländischer BKF einen „Dienst am LKW Steuer“ in Deutschland oder unter deutscher Flagge ausführen !

Frage: Was und Wer kontrolliert das alles in Deutschland ?

Antwort: Zoll, BAG, Gewerbeaufsicht, Polizei !

Der Volksmund sagt: *„Viele Köche verderben den Brei“*.

Viele verschiedene Kontroll-Behörden und deren zuständigen Beamten tragen nicht grade dazu bei, die Situation in den Griff zu bekommen. Das ganze Kompetenzgerangel ist sehr verwirrend und trägt besonders dazu bei, das es allzu oft einem *„Wettrennen zwischen Hase und Igel“* ähnelt.

Da muss sich nun jeder BKF fragen:

„Wer ist Hase und wer ist der Igel“ ?

Das bedeutet, wer ist also schneller beim Wettlauf zwischen den verschiedenen Kontroll-Beamten in den Mitgliedstaaten und Sub-Unternehmen oder Briefkastenfirmen. Diese Unternehmen werden nur gegründet, um die BKF aus ärmeren Mitgliedstaaten oder Dritt-Staaten anzuwerben. Doch auch wenn die Kontroll-Beamten diesem Scheinfirmen einmal auf die Schliche kommen würden, ist die Verfolgung sehr schwer, da sich diese Schein-Firmen, kurzerhand wieder ins „Nichts“ auflösen.

Ins deutsche Recht, sind die aus den resultierenden Vorgaben zum Betriebsitz des Art. 5 VO (EG) 1071/2009, im § 3 (2) GüKG und in die deutsche „Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Güterkraftverkehrsrecht“ (GüKVwV) eingeflossen.

Innerhalb der EU gibt es immer noch die sog. „Briefkastengesellschaft“, denn zuständige Behörden überprüfen nicht die VO (EG) 1071/2009 und die Voraussetzungen zur „Verkehrsunternehmensdatei“ (VUDat), um auch die sozialrechtlichen und zulassungsrechtlichen Kontrollen ordentlich durchzuführen zu können.

.....Zoll.....

Im Steuerrechtlichen Bereich, verstoßen diese Firmen und die BKF bei grenzüberschreitenden Tätigkeiten gegen Sozialrechte und bilateralen Verrechnungen innerhalb und außerhalb der Unternehmen. Unternehmer und BKF verstoßen gegen EU Verrechnungsmöglichkeiten und OECD Prinzipien. Benutzung und Verrechnung verstößt gegen Wohnsitzlandprinzip, Quellenlandprinzip, Welteinkommensprinzip, Territorialitätsprinzip und Subject-to-tax-Klausel.

Beim Musterabkommen OECD-MA und EStG-DBA (DBA = Doppel-Besteuerungs-Abkommen), muss beweisbar sein, dass die zuständige Einkommensteuer beim Welteinkommen im angemeldeten Arbeitsvertrags-Staat, nachweisbar ist. Somit muss dann EU-weit in der Gehalts-Abrechnung, der „Berechnungsstaat“, ausgewiesen werden. Damit muss auch mit beinhaltet sein, das die Einkommensteuer dem „Kassenstaat“ zugeführt wurde, wo sich nachweislich der familiäre Lebensmittelpunkt befindet.

Die SvEV (Sozialversicherungsentgeltverordnung) dient der Vereinfachung des Einzugs der Sozialversicherungsbeiträge. Die Ermächtigung steht in § 17 (1) SGB IV und trat am 01.01.2007 in Kraft. In der SvEV wird definiert, welche Leistungen der Unternehmer an seine BKF, bei der Bemessung der Sozialversicherungsbeiträge nicht benutzen darf. In Anlehnung an das Steuerrecht gehören dazu insb. die meisten steuerfreien Gehalt-Zuschläge. Daneben wird in der SvEV festgelegt, mit welchem Geld-Wert für Spesen und Übernachtungsgelder, die er dem BKF unentgeltlich vor Antritt der Tour zur Verfügung stellen muss, in der Gehalts-Abrechnung zu berücksichtigen hat.

Um eine unterschiedliche Bewertung im Sozialversicherungsrecht und Steuerrecht zu vermeiden, sind alle Werte zur Sozialversicherung und Besteuerung nachweislich in der Gehalts-Abrechnung zu berücksichtigen. Die zuständigen, dafür speziell ausgebildeten Kontroll-Beamten vom deutschen Zoll – eigentlich auch fürs MiLoG, AEntG, AÜG, MiLoMeldV bei den BKF zuständig – , können laut BMF in Berlin vom 17. März 2016 (VG 33 K 24.16) , nur noch die Über-Prüfung nach § 2 (1) SchwarzArbG alle BKF überprüfen, die irgendwo in Deutschland angetroffen werden.

Die Transport-Unternehmen und die BKF sind gesetzlich nach §§ 3-5 SchwarzArbG verpflichtet, diese Prüfungen zu dulden und aktiv mitzuwirken.

.....Zoll und BAG.....

Zur Bescheinigung seiner beruflichen- und sozialversicherungsrechtlichen Situation, muss der BKF innerhalb der EU, alle Formulare inkl. der Fahrer-Bescheinigung gem. der VO (EWG) 484/2002 stetig dabei haben. Diese Formulare sind auch für die Geltendmachung seine Ansprüche auf

Leistungen wichtig, als Staatsangehöriger eines anderen EU-Mitgliedsstaats, da er ja in einem anderen EU-Staat lebt bzw. unterwegs ist. Die Formulare A1 (früher: E 101, E 103) auf sind unabhängig von Ihrer Staatsangehörigkeit gültig, wenn Sie offiziell in einem anderen EU-Land den familiären Lebensmittelpunkt haben, bzw. dort behördlich nachweislich leben. Ohne S1 (früher: E 106, E 109 und E 121) kann der BKF aus dem Ausland, bei einer beliebigen Krankenkasse in dem Land wo er arbeitet und auch beim familiären Lebensmittelpunkt, wo er wohnt, keine Leistungen in Anspruch nehmen bzw. einzureichen.

Ohne Bescheinigung keine Erlaubnis der A1, denn besteht kein Anspruch auf Gesundheitsleistungen, d.h. der BKF ist nicht in dem Land versichert, wo er mit seiner Familie nachweislich auch lebt. Nicht nur beim BKF-Gehalt wird Dumping betrieben, sondern auch im Sozial-Recht. Die jetzigen nationalen arbeitsvertraglichen möglichen Tarifverträge und die Sozialversicherungen unterliegen der freiwilligen Disposition beider Vertragspartner im Arbeitsvertrag unter Berücksichtigung der Nachweis-Richtlinie 91/533/EWG.

Der BKF, der seine Tätigkeit in einem anderen EU Land ausübt, muss eines der unter Ziffer 3 genannten Dokumente vor seiner Abreise in seinem Besitz haben, folgende zusätzliche Angaben enthalten:

1. Dauer der im Ausland ausgeübten BKF- Tätigkeit;
2. Aufnahme und Beendigung zum Dienst am LKW-Steuer;
3. Währung, in der das BKF-Gehalt ausgezahlt wird.

Der Arbeitsvertrag darf jedoch grundsätzlich nicht dazu führen, dass dem BKF der Schutz entzogen wird, der ihm durch Bestimmungen gewährt wird, von denen nach dem Recht und nach dem Gericht, das nach den Abs. 2, 3 und 4 des Art. 8 („Individualarbeitsverträge“) VO (EG) 593/2008 (Rom-I / IPR) als das Recht mangels einer Rechtswahl anzuwenden wäre, nicht durch eine andere Vereinbarung abgewichen werden darf.

Hier können die BKF natürlich belegen, zu welchen EU-Staat die in Frage stehende „Arbeitseinheit“ - in Deutschland oder EU-weit verteilt -, als behördlich angemeldeten LKW-Standorte, die „engsten Verbindungen“ zum tatsächlich familiären Lebensmittelpunkt aufweisen, von dem aus der BKF unter Berücksichtigung sämtlicher Gesichtspunkte, seine berufliche Tätigkeit ausübt und somit die Verpflichtungen gegenüber seinem Arbeitgeber im Wesentlichen erfüllt.

Nach der Einführung der einheitlichen europäischen „Fahrer-Bescheinigung“ VO (EWG) 484/2002 vom 19.03.2003, wurden aufgrund Art. 5 VO (EG) 1072/2009 die Änderungen im GüKG § 7b zur GüKGrKabotageV – Anpassung - am 08.07.2005 in Kraft -, notwendig. Transport-Unternehmen, die BKF mit der Staatsangehörigkeit eines zur EU oder EWR gehörenden Staates im gewerblichen Güterkraftverkehr einsetzen, müssen auch eine Fahrer-Bescheinigung gem. § 20 GüKGrKabotageV Nr. 1 – 5 für mitführen. Der Kabotage-Verkehr ist vor allem innerhalb von Deutschlands bei der Beweislast zur Kabotage gem. der GüKGrKabotageV immer noch auf einem relativ niedrigen Kontroll-Niveau, was allerdings nichts mit der Menge der Kontrollen zu tun hat.

Hier ist bei der BAG Straßenkontrolle ein echter Nachweis durch ein CMR Frachtbrief, vom Absender gem. § 17a Nr. 3 GüKGrKabotageV ausgefüllt sehr wichtig.

Wird das kontrolliert ?

Dazu müsste es zusätzlich EU-weit ein Digitalen CMR-Frachtbrief geben und auch einen

einsehbares „Unternehmer-Zentralregister des gewerblichen Güterverkehrs“ mit vergebener Steuer-Identifikation des Frachtführers, geben. Auch die „Code-of-Construct“ (Compliance) als Regeltreuevorschrift muss überall benutzt werden, so wie es der Digitale CMR-Frachtbrief vorsieht und Möglich machen muss.

.....BAG und Gewerbeaufsicht.....

Die BAG muss natürlich unbedingt die Kontroll-Möglichkeit der VO 561/2006, zum Zeit-Ausgleich der verkürzten wöchentlichen Ruhezeit von 24 Stunden unterwegs, wahrnehmen und wirklich durchführen.

Daran scheitert es nämlich, denn das wird in Deutschland natürlich beweisbar nicht ordentlich kontrolliert. Der Stunden- Ausgleich der fehlenden 21 Std., die bis zu den 45 Std. fehlen, muss der BKF bis zum Ende der jeweiligen 3 Woche nachzuholen, zzgl. einer täglichen Ruhezeit von mindesten 9 Stunden.

Das ergibt zusammenhängend $45 + 21 = 66$ Stunden wöchentliche Ruhezeit. Die normalen wöchentlichen Ruhezeiten berechnen sich im Monat auf $194,85 \text{ Std.} = 8,66 \text{ Tage}$, d.h. **9 Tage** im Monat Freizeit am tatsächlich behördlich gemeldeten familiären Lebensmittelpunkt des BKF.

Die Frage:

Was ist mit der Überprüfung der 90 Std.- Doppel-Lenkzeit ?

Auch diese Frage bleibt natürlich auch immer unbeantwortet und wird absichtlich nicht ordentlich überprüft.

Wen interessieren die BAG und EuGH - Urteile ?

Nach dem ArbZG können bei einer 60 Std./Wo. bis zu 259,80 Std./Mo. - inkl. der 194,5 Std. Lenkzeit –, rein rechnerisch möglich sein, wobei die gesamten möglichen 64,39 Stunden für Vor- und Abschlussarbeiten schon darin enthalten sind. Bei 208 Std. im Durchschnitt von vier (4) Monaten, bleiben insg. nur noch 13 Stunden pro Monat für die Vor- und Abschlussarbeiten außerhalb der Lenkzeit übrig. Der BKF hat immer 8,66 Tage, d.h. **ca. 9 Tage im Monat** echt frei. Das bedeutet, dass die 365 Jahrestage (261 Tage Dienst = 104 Tage Jahresfreizeit : 12 Monate = 8,66 Tage) - „zu Hause echte Freizeit“ sind und zwar nur an seinem familiären Lebensmittelpunkt.

Das will oder darf natürlich die Gewerbeaufsicht und das BAG auf Befehl von „Oben“ nicht überprüfen und ahnden, obwohl die Kontroll-Beamten es eigentlich müssten.

Wenn ...

dann eines Tages, die BAG die VO (EU) 165/2014 begreift und benutzt (kann bzw. darf), indem dann auch die Doppelwochen-Lenkzeit, die regelmäßige wöchentliche Ruhezeiten, richtig ordentlich kontrollieren würden, ja dann ... wäre das Problem der BKF aus den Dritt-Staaten auf keinen Fall mehr vorhanden.

Wenn ...

die Gewerbeaufsicht es denn an erster Stelle wollte, könnte die RL. 2002/15/EG iZm. § 21a ArbZG richtig überprüft werden. Die Urteile des BAG in Erfurt und des EuGH in Luxemburg haben mittlerweile in Ständiger Rechtsprechung alles genau beinhaltet.

Wenn ...

einmal, eines Tages, der deutsche Zoll soweit ist, können die zuständigen richtig ausgebildeten Kontroll-Beamten, sich die Anmeldung/Registrierung im Handelsregister und bei den Steuerbehörden, die EU-Lizenz - unter Nachweis der Registrierung aller eingesetzten LKW -, Arbeitsverträge, die Gehalts-Abrechnung inkl. Nachweise über die Bezahlung von Spesen, vorlegen lassen und ... die BKF aus Dritt-Staaten können kein Dumping mehr machen.

Wenn ...

irgendwann einmal die Gewerbeaufsicht, die Zeit und die Muße hätte und auch nur die Kontrolle der Arbeitszeit ernst nehmen würde – obwohl auch für Lenk- und Ruhezeit zuständig –, dann hätte es auch der deutsche BKF so richtig gut, denn wäre er nur noch drei Wochen im Monat unterwegs und die BKF aus Dritt-Staaten wären keine Konkurrenz mehr.

Wenn ...

jaaa, wenn die Polizei – außerhalb der normalen Lenk- und Ruhezeiten – auch diese ganzen Kontrollen, wie grade beschrieben, ganz Alleine durchführen dürfte, ja dann wären fast keine BKF aus den Dritt-Staaten in Deutschland auf den LKW der MOE-Staaten mehr beschäftigt.

Fazit:

Raymund Lausberg, der hat's als Polizist in Belgien gut, denn er darf und kann fast Alles ganz Alleine kontrollieren und bewerkstelligen, sowie Strafen oder Kautionen direkt vor Ort kassieren oder LKW Stilllegen.