

## **Brandbrief**

### deutscher **Transportunternehmer und Angestellte**

- 1) Konstantin Popov
- 2) Patrick Blodt
- 3) Diana Schmidt
- 4) Sigo Schmeiduch
- 5) Udo Skoppeck
- 6) LKW-Demo Teilnehmer

### **„Dringlichkeitsantrag mit Forderungen zur sofortigen Umsetzung“**

Sehr geehrte Bundeskanzlerin Frau Dr. Merkel,  
sehr geehrter Verkehrsminister Andreas Scheuer,  
sehr geehrte Damen und Herren der Bundesregierung,  
sehr geehrte Damen und Herren des Bundestages und Bundesrates.

Mit diesem Brandbrief verlangen die **Unterzeichner** und **Demo-Teilnehmer**, die sofortige Umsetzung der dringend notwendigen Maßnahmen mit nachfolgendem Inhalt, um tausende deutsche kleine und mittelständische Transportunternehmen vor dem ruinösen Wettbewerb und den drohenden Konkursen zu schützen. Die Verpflichtung in Deutschland ein CMR bzw. eCMR zu benutzen, ist im HGB nur mit einem **Konjunktiv II** (*könnte, sollte*) beinhaltet und daher ist Kontrollierbarkeit **nicht** vorhanden.

1.) Der eCMR **„muss“** im gewerblichen Güterkraftverkehr, **inkl. Blockchain**, zusammen mit einer EU-Lizenz in Deutschland verpflichtend sein, indem auch alle möglichen digitalen Inhalte zum GüKG im Frachtvertrag (§§ 407 ff HGB) kontrollierbar beinhaltet werden.

2.) Im HGB muss bei Be- und Entladung und Ladungssicherung – wenn BKF es tätigen soll – der Verdienst und Haftung im Frachtvertrag als ein **„muss“** beinhaltet werden und die Paletten **„müssen“** als ein direkter Teil der Ware zu Lasten vom Versender beinhaltet werden.

3.) Im eCMR **„muss“** die Niederlassung mit Verkehrsleiter, die Zahl der Beschäftigten innerhalb der letzten 24 Monate und der Zugang zu einer regelmäßig ausreichenden Zahl von Abstellplätzen für die Anzahl der LKW, inkl. der EU-Lizenzen, für Behörden sichtbar sein.

4.) Die im eCMR genannten Daten von Kontrollen, **„müssen“** allen anderen Behörden, als den zuständigen Behörden, zugänglich gemacht werden, wenn diese ordnungsgemäß zu Kontrollen und zur Verhängung von Bußgeldern im Straßenverkehr bevollmächtigt und ihre Beamten vereidigt sind oder einer förmlichen Geheimhaltungspflicht unterliegen.

5.) Jeder Frachtführer oder BKF im gewerblichen Güterkraftverkehr „**muss**“ innerhalb von Deutschland ab 2,5 t zGG/zGM mit einer EU-Lizenz unterwegs sein und es „**müssen**“ die letzten fünf Gehaltsabrechnungen, inkl. SVNR und Steuer-ID, sowie nationalen oder MOE Arbeitsverträge, während der Dienstreise unter Beachtung von **Rom-I** mitführen.

6.) Im HGB muss beinhaltet werden, dass über die Zeitfenster der Be- und Entladungen hinaus, alle Wartezeiten ab zwei Stunden, als zusätzlichen Zeiten pro Stunden mit 80 € vergütet werden „**müssen**“.

7.) Die Beachtung der revidierten VO (EG) 1071/2009 und VO (EG) 1072/2009 **muss** sofort wirksam sein, indem die elektronischen Register zum ERRU, IMI, NER vernetzt benutzbar werden und interoperabel sind, damit alle eCMR-Inhalte und Kontroll-Daten, allen zuständigen Vollzugsbehörden und Kontrollorganen innerhalb der EU, direkt in Echtzeit zugänglich werden.

8.) Die sofortige Freigabe der Mautdaten muss inkl. eCMR für BAG-Kontrollen, auch wegen Kabotage bei Industrie und Handel, erfolgen.

9.) Die digitale Frachtvermittlung für Unternehmen, „**muss**“ mit einer Lizenzierung, unter Beachtung von § 3 (1) GüKG, inkl. der Haftung für Nach-Unternehmer gelten und die Frachtzahlung zum Zahlungsziel innerhalb von 14 Tagen „**muss**“ gesetzlich festgelegt werden.

10.) Die sehr deutliche Anhebung von Strafen, „**muss**“ inkl. Index-Erhöhung, je nach Jahresumsatz bei Verstößen, sofort mit Kautions bei rechtswidrigen Angelegenheiten im GüKG, Kabotage, Arbeits- und Sozialrecht und im Verkehrsrecht, bezahlt werden und bei rechtswidrigen Tätigkeiten „**muss**“ auch dementsprechend der Straftatbestand der Steuerhinterziehung erfolgen.

#### Achtung:

Anlagen: **Probleme im gewerblichen Güterkraftverkehr** und **Deutsche Kontroll-Behörden 2021**, sowie die **Teilnehmerliste zur LKW Demo**, sind inhaltlicher Bestandteil vom Brandbrief.

#### Begründung:

Der gewerbliche Güterkraftverkehr ist essenziell zur Aufrechterhaltung von Industrie und Handel sowie als Versorger der Bevölkerung unverzichtbar systemrelevant. In Deutschland gibt es über 41.000 Transportunternehmen, die wegen den derzeitig ruinösen niedrigen Frachtpreisen der Wettbewerber aus den 14 MOE Staaten, um das wirtschaftliche Überleben im deutschen gewerblichen Güterkraftverkehr kämpfen müssen. Die teils beweisbar unkontrollierbaren illegalen Kabotagen im gewerblichen Güterkraftverkehr, tragen erheblich dazu bei, dass nun ca. 17.000 kleine und mittlere Transportunternehmen in Deutschland wirtschaftlich aufgeben müssen.

Im gewerblichen Güterkraftverkehr wird unter den jetzigen Voraussetzungen bis zum Jahr 2025 die Hälfte der deutschen kleinen und mittelständigen Transportunternehmer garantiert nicht mehr vorhanden sein. Das bedeutet insg. ca. **1,3 Mrd. € Verlust für den Staat** und die Gewerbesteuer und Mehrwertsteuer ist dabei noch nicht inbegriffen. In Deutschland werden mit ca. 70 % aller Waren und Güter im gewerblichen Güterkraftverkehr mit LKW transportiert, wobei nun das digitale KI-System bei „Angebot und Nachfrage“ zusätzlich den niedrigen Frachtpreis bewirkt. Seit Jahren sind fast alle Raststätten und Autohöfe mit LKW aus den MOE-Staaten zugesperrt, um auf

Kabotage zu warten oder zum Teil illegal getätigt wurden. Eine anschließende Überprüfung ist wegen dem fehlendem CMR (eCMR) nicht möglich. Auf den Frachtbörsen im innerdeutschen Ladungsmarkt werden derzeit dauerhaft Frachttentgelte angeboten, die nachweislich sehr weit unter dem Preis der Selbstkosten liegen und einen ruinösen Wettbewerb bedeuten. In Deutschland bestehen bis zu 80 % der Transportunternehmern nur aus kleinen bis mittleren Firmen, wobei es bis zu 1/3 der Transportunternehmen in den 14 MOE Staaten umgekehrt ist.

### **Zu Punkt 1.)**

Das EU-Parlament hatte am 08.07.2020 die **VO (EU) 2020/1056** als „Electronic Freight Transport Information“ (**EFTI**) für die einheitliche und vereinfachte elektronische Kommunikation zwischen Unternehmen, als digitale Kommunikation-Plattform für den „**eCMR**“ (digitaler Frachtbrief) geeinigt. Somit wäre mit dem eCMR für die Transport-Unternehmen ca. 4,50 € für die Bearbeitung von Papierdokumenten pro CMR einzusparen, was **pro Jahr 102 Mio. €** bedeutet. Im **Jahr 2015** wurden alle **eCMR-Möglichkeiten** in Berlin durch den **A.i.d.T.e.V.** Vorsitzenden Udo Skoppeck, den zuständigen Politikern im Bundestag erklärt und danach persönlich mit 35 Seiten als Vorschlag zum eCMR-Inhalt übergeben. Dieser spezielle A.i.d.T.-eCMR der wurde auch im Jahr 2015 der EU-Kommission und dem EU-Parlament überreicht. Derzeit liegt der **A.i.d.T.-eCMR** auch dem zuständigen Ref. im **BMJV** im Rahmen vom Anhörungsverfahren vor. In diesem eCMR, kann Fahrer-Bescheinigung, Transportvertrag, Fahrt-km, LKW-Zulassung, Lizenz, Kabotage, Maut, Verkehrsunternehmensdatei (**VUDat**), Fahrerlaubnis, Unternehmer-Steuer-Nr., usw., inkl. GPS-Verfolgung und Abhol- und Zustellnachweis kontrolliert werden. Ebenso ist der Daten-Transfer, von den zuständigen Verantwortlichen zur Haftung und Kontrolle beim LKW-Transport direkt verfolgbar. Für alle zuständigen oder dafür versierten Kontroll-Behörden besteht der Echtzeit-Zugriff, wobei Lenk- und Ruhezeit, Entsendung bei **AÜ**, Arbeitsstunden, BKF-Gehalt, SVNR., usw., von sehr großer Wichtigkeit ist, indem die Behörden digital und separat autark alles einsehen dürfen. Die **VO (EU) 910/2014** für elektronische Identifizierung und Vertrauensdienste für elektronische Transaktionen im Binnenmarkt für den **eCMR** gilt ab dem **Jahr 2015** und beinhaltet, dass dem eCMR die Rechtswirkung und Zulässigkeit als Beweismittel vor Gericht nicht allein deshalb abgesprochen werden darf, da nur ein elektronischer Frachtbrief vorliegt, obwohl Voraussetzungen für Akzeptanz und Vertrauen elektronischer Identifizierung beinhaltet ist. Im **Jahr 2016** wurde das **AEOLIX** EU-Programm „Architecture for European Logistics Information Exchange“ dafür mit 13 Mio. € als dreijähriges Projekt für Optimierung der Ladungsströme, Erleichterungen beim Supply Chain Management, zur Reduzierung von Verwaltungsaufwand und besserer Nutzung von Ressourcen im Verkehr gestartet.

### **Zu Punkt 2.)**

Der Frachtführer bzw. BKF ist nach **Art. 17 CMR iVm. § 412 HGB** grundsätzlich **nicht** verpflichtet, das Frachtgut auf- und/oder abzuladen. Entlädt der Frachtführer bzw. sein BKF den LKW, ist im Regelfall von einer Gefälligkeit auszugehen und damit wird der zum „Erfüllungsgehilfe“ des Waren-Empfängers. Daher **„darf“** die Be- und Endladetätigkeit nur noch durch eCMR-Inhalt erlaubt werden. Die Paletten und Transportgefäße aller Art werden vor allem deshalb eingesetzt, damit die Be- und Entladung einfacher ist, indem das Gut nicht erneut von Hand auf- und abgeladen werden muss. Paletten sind rechtlich nur bewegliche Sachen, die zum Warenversand direkt dazu gehören. Hauptpflicht vom Warenempfänger ist die Pflicht zur Rückgabe der Paletten, wenn es vertraglich so vereinbart wurde. Die vom Frachtführer zur Verfügung gestellten Paletten, könnten auch als ein Darlehnsvertrag gegenüber dem Absender, zu Lasten des Empfänger der Waren gewertet werden. Ein Transportunternehmen **„darf“** nicht ohne zusätzliche Vergütung im Inhalt vom Frachtvertrag das Risiko tragen, das er für den Tausch der Paletten haftet oder für die unentgeltliche

Rückführung verantwortlich ist. Ein Tausch der Paletten hätte höchstens eine Verpflichtung vom Transportunternehmer zur Folge, die eigenen Paletten als vorübergehendes Darlehen, dem Versender von Waren mittels entsprechender Dienstleistungen für Geld, nur mit Beinhaltung im eCMR zu überlassen. Die Abwicklung der Tausch der Paletten bei der Beladung und der Entladung „**müssen**“ im eCMR beinhaltet sein. Das Be- und Entladen des BKF ist als eine grundsätzlich vergütungspflichtige Tätigkeit der Dienstleistung (§§ 632 (1), 612 (1) BGB) zu werten; indem dazu eine geschuldete Vergütung besteht und sich daraus ein gesetzliches „**muss**“ ergibt. Aus den Lieferscheinen ergeben sich immer die jeweiligen Paletten, die ein „normaler Teil“ der Ware sind und nicht zu Lasten vom Frachtführer gehen dürfen.  
vgl. OLG Frankfurt-a.M. 21 U 72/02 vom 15.04.2003

### **Zu Punkt 3.)**

Die Angelegenheiten zum Nachtrag im Digital-Tachograph iSv. Art 9 (3) VO (EG) 561/2006 werden bis zum Jahr 2025 von der EU-Kommission in der Durchführungsverordnung zur VO (EU) 165/2014 erledigt sein. Die detaillierte vollständige Überprüfung der jeweiligen Angelegenheiten bei Kontrollen der Lenk- und Arbeitszeiten bei der Anreise aus den MOE-Staaten zum LKW, kann erst vollumfänglich ab dem Jahr 2025 möglich sein. Mit BKF aus den 14 MOE-Staaten oder aus Drittstaaten, wird über die Arbeitnehmerüberlassung (**AÜ**) oder über die Personaldienstleister, auf kaufmännische und unternehmerische Zuverlässigkeit der VO (EG) 1072/2009 innerhalb von Deutschland innerhalb einer SE mit Niederlassungen, ebenso ein ruinöser Wettbewerb getätigt, da Dienstleistungsfreiheit Art. 56 AEUV ausgenutzt wird.

Mit der Sozialversicherungsentgeltverordnung (**SvEV**) wird widerrechtlich der Geld-Wert im Gehalt der BKF mit Spesen und Übernachtungsgelder in der offiziellen Gehaltsberechnung, bei den Niederlassungen der **SE** Konzerne und bei den Transportunternehmen aus den MOE-Staaten verschleiert. Die Spesen und Übernachtungsgelder müssen dem BKF unentgeltlich vor Antritt der Tour zur Verfügung stehen und in der Gehalts-Abrechnung berücksichtigt werden, um eine unterschiedliche Bewertung im Sozialversicherungs- und Steuerrecht zu vermeiden.

### **Zu Punkt 8.)**

Die Freigabe der Maut-Daten „**muss**“ für alle zuständigen Kontroll-Behörden erfolgen und ist von äußerster Wichtigkeit, damit diese Daten nicht „nur“ zur Einsicht für die BAG nutzbar sind, um u.a. auch die Kabotage zu überprüfen. Das eCMR-Format und der Code dafür kann auch für die gemeinsamen Atlas-Datenanforderungen für Austausch von Informationen zwischen den Zollbehörden, als Zollkodex inkl. Atlas-System zur **VO (EU) 952/2013**, untereinander und zwischen allen Wirtschaftsbeteiligten und Zoll- und Kontroll-Behörden mit Speicherung der Informationen benutzt werden.

### Fazit:

**Ohne EU-weiten Tarifvertrag für BKF mit 10 € Netto-Mindest-Gehalt** und unter Berücksichtigung vom EU-westlichen 60 % Median, kann ein gerechter Wettbewerb im gewerblichen Güterkraftverkehr innerhalb der EU **nicht** annähernd unter Beachtung der primären „Grundfreiheiten“ Art. 26, Art. 27, Art 56 AEUV, EU-vertraglich möglich sein.

**Bis April sind die Konkurs Anmeldungen ausgesetzt** worden. Da die ruinösen Frachtpreise auf Dauer sehr niedrig bleiben, bzw. sich weiterhin bei bestimmten Gütern im freien Fall befinden, sind auch noch zusätzlich die Zahlungsziele der Frachten zeitlich ausgeweitet worden. Deswegen ist hier

„Öffentliches Interesse“ bezüglich den „wirtschaftlichen Verwerfungen“ beweisbar.  
Der systemrelevante deutsche gewerbliche Güterkraftverkehr, ist unter deutscher LKW Zulassung, mit deutschem BKF und deutscher EU-Lizenz, vollumfänglich beweisbar **nicht** mehr möglich, wenn die 10 Punkte im Brandbrief nicht national umgesetzt werden.

Mit freundlichen Grüßen und bleiben Sie gesund

im Namen aller Demo-Teilnehmer

gez. 1) Konstantin Popov

2) Patrick Blodt

3) Diana Schmidt

4) Sigo Schmeiduch

5) Udo Skoppeck

Anlagen:

1. Probleme im gewerblichen Güterkraftverkehr
2. Deutsche Kontroll-Behörden 2021
3. Teilnehmerliste zur Demo