

## **Brandbrief**

von den  
deutschen Bürgern

- 1) Konstantin Popov
- 2) Udo Skoppeck
- 3) Div. Unterzeichner der LKW-Demo

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

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

die **Forderungen zur sofortigen Umsetzung** sind – nach Ansicht der LKW-Demo-Teilnehmer – zwingend notwendig, um ca. 7.000 Transportunternehmen vor dem Konkurs zu schützen und weiterhin die Versorgung von Industrie und Handel vollumfänglich aufrecht zu erhalten.

1. Mindestpreis pro Kilometer bei Komplettladungen bzw. eine Tagespauschale für Kurzstrecken bis 450 km während der Corona-Krise
2. Kabotage-Stopp durch Art. 10 (VO) 1072/2009 während der Corona-Krise
3. Freigabe der Mautdaten für LKW-Kontrollen
4. Gezielte Großkontrollen wegen Kabotage im Bereich Industrie und Handel
5. Digitale Überwachung in Hinblick auf Kabotageaufträge durch eCMR und Blockchain
6. Untersagung der LKW Anmietung inkl. Berufskraftfahrer durch deutsche Niederlassungen außerhalb Deutschlands
7. Abschaffung der Frachtvermittlung für Unternehmen ohne Erlaubnis § 3 (1) GüKG
8. Sofortige Anhebung der Strafen bei Verstößen gegen geltendes EU-Recht
9. Sozialdumping: Gleiche Bedingungen wie arbeits- und sozialrechtlichen Standards für alle Teilnehmer am Güterkraftverkehr der EU

**Stopp der Kabotage durch Art. 9 Rom-I (VO (EG) 593/2008) ist vorübergehend pro km mit 1,30 EUR bei Komplettladungen bzw. eine Tagespauschale in Höhe von 680,00 EUR für Kurzstrecken bis 450 km rechtlich und juristisch möglich.**

**Begründung:**

Der gewerbliche Güterkraftverkehr ist essenziell zur Aufrechterhaltung der Wirtschaft, Industrie und Handel sowie als Versorger der systemrelevanten Branche mit rund 8.000 Transportunternehmen sehr wichtig.

Der Kampf, hervorgerufen durch die Corona-Pandemie, um das wirtschaftliche Überleben im gewerblichen Güterkraftverkehr hat schon lange begonnen! Mit ruinösen Frachtpreisen wird innerhalb der EU im gewerblichen Güterkraftverkehr bei den Transportunternehmen reagiert. Sehr schnell hatten wieder alle Medien das „systemrelevante“ Gewerbe im Transport auf der Straße vergessen.

Die eine Hälfte der LKWs in Deutschland stehen still und die andere muss sich mit extremen Dumpingfrachtpreisen auseinandersetzen. Laut Medien haben die Automobilbauer und deren Zulieferer ihre Produktion bis auf 30 % massiv heruntergefahren und in der europäischen Automotive-Logistik stehen durch die – teils illegale – Kabotage und Dumpingfrachtpreise die kleinen Frachtführer kurz vor dem Konkurs. In Frankreich haben 86 % der Transportunternehmen ihre Geschäftsaktivität auf ca. 30 % reduziert oder teilweise ganz eingestellt. Dadurch stehen durchschnittlich 59 % der LKWs dort still.

In Deutschland gibt es – je nach Gut – bis zu 2/3 offenen Laderaum und fast alle Raststätten und Autohöfe sind mit LKWs aus den MOE-Staaten – teils mit Berufskraftfahrer – zugeparkt, um auf Kabotageaufträge zu warten, die zum Teil illegal getätigt werden. Es gibt für deutsche Transportunternehmen eine nachweisliche Störung der Aufträge, was zu einer großen Zahl von Leerfahrten führt. Vor allem gibt es immer noch zusätzliche Behinderungen, wie z. B. Staus an den Grenzen zu etlichen EU-Staaten. Bestimmte Frachten im gewerblichen Güterkraftverkehr innerhalb Deutschlands sind bei den Mitbewerbern aus den MOE-Staaten, offenbar während der Corona-Krise, in die Illegalität ausgewichen. Auf den Frachtbörsen im innerdeutschen Ladungsmarkt werden derzeit dauerhaft Frachtentgelte angeboten, die beweisbar extrem weit unter dem Preis der Selbstkosten liegen und einen ruinösen Wettbewerb bedeuteten.

Nachfolgen führen wir die Strukturen der Transportunternehmer im Jahr 2015 nach der Menge der Fahrzeuge auf, die vom BAG veröffentlicht wurden:

0 – 1	.....	17,2 %
2 – 3	.....	20,7 %
4 – 5	.....	12,5 %
6 – 9	.....	14,9 %
10 – 19	.....	17,1 %
20 – 49	.....	12,5 %
> 50	.....	5,0 %

Im Jahr verliert der deutsche Staat bei jedem ausgeflaggten oder insolvent gegangenen LKW inkl. Fahrer ca. 80.000 EUR an Einnahmen, Gewerbesteuer und Mehrwertsteuer nicht inbegriffen. Bei ca.

17 % der Ein-Mann-Transportunternehmer im gewerblichen Güterkraftverkehr könnten ca. 7.700 Unternehmen bald coronabedingt Konkurs anmelden.

Bis auf den Stopp der Kabotage – die zurecht gefordert wird – wird alles was die Antragsteller vom Brandbrief durch die LKW-Demo sofort vom deutschen Staat einfordern, wird sehr viel später bis zum Jahr 2025 sicherlich durch das Mobilität Paket I und II erledigt. Natürlich erst wenn ab Ende Juli das alles in einen Zeitraum von 18 - 20 Monaten durch die nationale Umsetzung stattfand. Tatsache ist, dass erst der Inhalt vom Mobilität Paket I und II bis zum Jahr 2025/2026 richtig vollumfänglich kontrolliert werden kann. Die jeweiligen Angelegenheiten zum Nachtrag im Digital-Tachograph i. S. v. Art 9 (3) VO (EG) 561/2006 werden bis dahin speziell von der EU-Kommission in einer Durchführungsverordnung erledigt. Die detaillierte vollständige Überprüfung der jeweiligen Angelegenheiten bei Kontrollen kann erst vollumfänglich ab 2025 möglich sein.

Das "**Angebot- und Nachfragekarussell**" ist zur Zeit und darüber hinaus noch im ganzen darauffolgenden Jahr 2021, im besonderen Maße sittenwidrig, vor allem in Hinblick auf die Gehälter der Berufskraftfahrer aus den MOE-Staaten bzw. der Fahrer aus Drittstaaten, die über die Arbeitnehmerüberlassung (AÜ) über die Personaldienstleister und damit auch auf kaufmännische und unternehmerische Zuverlässigkeit (VO (EG) 1072/2009). Die Dienstleistungsfreiheit Art. 56 AEUV und dazu eine augenscheinlich widersprüchliche Festlegung vom staatlichen Frachtpreis erlauben, trotz der EuGH Entscheidung (**C-184/13**), einen staatlichen Eingriff. Der derzeitige **Notstand** kann vorübergehend noch bis Ende 2021 andauern. Durch den Art. 9 Rom-I wäre eine Möglichkeit zum abmildern vorhanden, damit noch die vorhandenen Transportunternehmen in Deutschland im Bestand bleiben können! Gerade wegen der Corona-Pandemie sind die Frachtpreise offenbar im freien Fall und die Zahlungsziele der Frachten werden zeitlich ausgeweitet.

Die deutsche Spedition DB Schenker hatte z. B. den Frachtführern rund 0,50 EUR pro Lastkilometer angeboten. Für Branchenkenner gilt als Faustformel eine Fracht von mind. 1,25 EUR pro km, um wenigstens die eigenen Kosten zu decken. Die Transportunternehmen aus den 14 MOE-Staaten konnten übrigens für den angebotenen Frachtpreis in Höhe von ca. 0,50 EUR pro km auch nicht transportieren. Aus diesem Grund hat der litauischen Spediteur Girteka Logistics, durch COVID-19 verursachte Lage, eine Gehaltskürzung bei den Berufskraftfahrern vorgenommen und über 1000 LKWs abgemeldet. Die Spedition Waberer's aus Ungarn hatte ebenfalls 1.200 LKWs abgemeldet.

Folgende Überschriften haben in den Medien Alarm geschlagen:

***„Frankreich steht still - Logistiker bangen um Existenz“***  
***„BGL schlägt Alarm - Transportmarkt rutscht in Illegalität ab“***  
***„Frachten weiter unter Druck - DB Schenker lockt mit Billigpreisen“***

Diese Überschrift fehlte noch: ***„Das EU-Parlament hat den "Transportnotstand" ausgerufen“***

Deswegen kann hier das „**Öffentliche Interesse**“ bezüglich den „**wirtschaftlichen Verwerfungen**“ oder dem „**sozialen- und/oder beruflichen, gewerblichen Notstand**“, hervorgerufen durch die Corona-Pandemie, mit einem vorübergehenden festen Frachtpreis begründet werden. Der dafür zuständige **Art. 9 (1) Rom-I** (VO (EG) 593/2008) lässt eine solche Möglichkeit für den vorübergehend festgelegten Frachtpreis in der Corona-Krise, inkl. Art. 10 VO (EG) 1072/2006, rechtlich und juristisch zu.

Einzelne EU-Staaten können nämlich nach der **EuGH C-184/13** Entscheidung vom 04.09.2014 den Speditionen unter normalen Umständen „keine“ Mindest-Fracht-Preise im gewerblichen Güterkraftverkehr staatlich verordnen. Es bleiben im Frachtpreis-Spielraum nur noch die extrem niedrigen Gehälter der Berufskraftfahrer, hauptsächlich aus den MOE-Staaten, übrig, wo man noch etwas drehen kann. Darum wäre eine vorübergehende Verordnung notwendig, zumindest während der Corona-Krise, die besagt, dass der Frachtpreis von 1,30 EUR pro km bei Komplettladungen bzw. die Tagespauschale in Höhe von 680,00 EUR (bei Kurzstrecken unter 450 km) für einen normalen Transport von A nach B auf der nationalen bzw. EU-weiten Ebene nicht unterschritten werden darf. Ein sittenwidriger Frachtpreis ist vergleichbar mit dem Verstoß gegen das **„Gesetz gegen den unlauteren Wettbewerb“** (UWG), da ein ruinöser Wettbewerb gegeben ist. Es kann dafür auch das **1. UWGÄndG** vom 22.12.2008 angedacht werden, dass mit den Vorgaben der sogenannten **GP-Richtlinie 2005/29/EG** als **„Richtlinie über unlautere Geschäftspraktiken“** umgesetzt würde. Hier gilt z. B. aktuell das Merkmal der „Spürbarkeit“, die beim **§ 4 Nr. 1 UWG** gegeben ist. Am 19.12.2013 hatte genau deswegen der **EuGH C-281/12** entschieden, dass **Art. 2 Buchst. k** die GP-Richtlinie dahingehend auszulegen ist, dass der Begriff „geschäftliche Entscheidung“ sämtliche Entscheidungen erfasst, die mit der Entscheidung über den Erwerb oder Nichterwerb eines Produkts (hier Dienstleistung „gewerblicher Güterkraftverkehr“) unmittelbar zusammenhängen. Das könnte vergleichbar mit einer „EU-Dienstleistung im gewerblichen Güterkraftverkehr“ auch so vom EuGH angesehen werden.

In Anbetracht der Globalisierung, Wirtschaftsverflechtungen und Produktionsverlagerungen sind die Interessen der Konzernstrategen der Speditionen in der EU nur gewinnorientiert ausgerichtet. Wobei der gewerbliche Güterkraftverkehr für ein reibungsloses Funktionieren mit ca. 11 Mio. Beschäftigten von entscheidender Wichtigkeit für Industrie und Handel ist und nur vom Transportunternehmen ausgeführt wird, da ein Spediteur in der Regel keine eigenen LKWs hat. Alle Großkonzerne nehmen eine Schlüsselrolle ein und agieren sehr weitsichtig und global. Dementsprechend wird auch bei der Internationalisierung der vier Verkehrs- und Transportträger Straße, Wasser, Schiene und Luft investiert, um den Transport preiswert in Form von „Größe“ zu gestalten. Der gewerbliche Güterkraftverkehr hat in der EU ca. 5 Mio. LKWs mit Berufskraftfahrern beschäftigt und steht im Wettbewerb der vier Verkehrsträger mit ca. 70 % an erster Stelle. Rund 600.000 Transportunternehmen bewerkstelligen als wichtigster Funktionsträger für Industrie und Handel mit EU-Lizenz tagtäglich mit ihren rund 3 Mio. LKWs eine grenzüberschreitende Aufrechterhaltung von Arbeit und einem guten Leben der Bürger in der EU.

Das Primärrecht im EU-Vertrag **Art. 107 (2) c AEUV** sieht schon seit den Römischen Verträgen 1957 eine Legalausnahme für jeweils nationale Staatsbeihilfen oder bei dem jeweiligen Eingreifen des Staates zur Beseitigung von Schäden vor, die durch Naturkatastrophen oder andere außergewöhnliche Ereignisse entstanden sind. Dass die Pandemie in der Corona-Krise, ähnlich einer **Naturkatastrophe**, nicht nur ein „außergewöhnliches“, sondern ein **„einzigartiges Ereignis“** ist und einen **Notstand** bedeutet, dürfte kaum bestritten werden. Sofern dann doch eine Genehmigung der Kommission erforderlich sein kann, wird aufgrund Art. 107 (3) b AEUV diese auf ihr weites Ermessen zur Behebung bzw. zum Eingreifen durch Art. 9 Rom-I in einer nationalen beträchtlichen Störung im Wirtschaftsleben beim gewerblichen Güterkraftverkehr in den EU-Mitgliedstaaten zurückgegriffen werden.

Der **Art. 346 AEUV** legitimiert, im „analogen“ Sinn, im Prinzip auch ein staatliches Eingreifen in den freien Warenverkehr, um den gewerblichen Güterkraftverkehr vollumfänglich aufrecht zu erhalten, sodass auch die Dienstleistungsfreiheit, die Wettbewerbsfreiheit und die freie Handelspolitik innerhalb der EU sowie national, einen EU-weiten **Notstand** richtig behandelt. Eine EU-weite Pandemie ist auch in Deutschland ein echter Notstand. Somit laufen andere nationale Maßnahmen zur Aufrechterhaltung von Industrie und Handel dem zuwider und ergeben, dass wenn es nicht ein voll erhaltenes gewerblichen Güterkraftverkehr mehr gibt, könne Industrie und Handel nicht mehr ihre Kapazitäten vollständig ausschöpfen, obwohl der Mitgliedstaat Deutschland zur Wahrung seiner wesentlichen Sicherheitsinteressen zur „Versorgung“ der Bevölkerung sowie von Industrie und Handel diese Maßnahmen ergreifen müsse.

Bei allen Möglichkeiten in den bereichsspezifischen Rechtfertigungs- und Abweichungsklauseln im gewerblichen Güterkraftverkehr, die nur vorübergehend und verhältnismäßig sein dürfen/können, ist das EU-Recht in Bezug auf **Art. 5 Rom-I** i. V. m. **Art. 9 Rom-I** flexibel genug, weil die nationalen Regierungen ein Recht dazu haben, ihre Handlungsspielräume so auszuschöpfen, damit der gewerbliche Güterkraftverkehr, weiterhin nach der Corona-Krise, auch wieder vollständig ohne die Kabota-geaufträge gewährleistet werden könnte.

Auch eine national einseitig kurzfristige und zeitlich begrenzte Aktivierung der allgemeinen **Notstandsklausel** aus Art. 347 AEUV, kann auch „analog“ dazu, ist notwendig, wenn große wirtschaftliche Verwerfungen auf gewisse Zeit, wegen einer Katastrophe unter Berücksichtigung der Verhältnismäßigkeit, bei einer schwerwiegenden innerstaatlichen oder EU-weiten bzw. nationalen Störung der öffentlichen Ordnung für ein systemrelevantes Überleben von der Aufrechterhaltung zur Versorgung der Waren für Industrie und Handel, über das gesamte EU-Recht gegenüber den „Grundfreiheiten der EU“ Art. 26, Art. 27, Art 56 AEUV vorübergehend hinweggesetzt werden, wenn ein gewerblicher oder industrieller Notstand in der „ganzen EU“ vorhanden ist.

Nach dieser Vorschrift kann jeder einzelne Mitgliedstaat und ein deutsches Bundesland, ohne EU-Erlaubnis, die Lenk- und Ruhezeiten, die Arbeitszeiten, die Sonn- und Feiertagsfahrverbote für den LKW inkl. Berufskraftfahrer, unter Wahrung der Verkehrssicherheit Art. 12 VO (EG) 561/2006, wegen der Corona-Krise, vereinfachen, aufheben oder abändern, wenn es um das Überleben von systemrelevanten gewerblichen Güterkraftverkehr ein Notstandschutz notwendig ist, damit die Versorgung der Bevölkerung mit Waren bestehen bleibt. Somit kann auch national oder EU-weit ein Mindestfrachtpreis vorübergehend festgelegt werden, damit es nicht zum Ruin innerhalb des deutschen Transportgewerbes auf der Straße kommt.

Der Generalanwalt hatte zu **EuGH C-135/15** inhaltlich zum Art 9 (1) **Rom-I** wichtige Hinweise:

Rn. 68

*Wenn man sich die Entstehungsgeschichte der Eingriffsnormen näher anschaut, wird man feststellen, dass sie sehr stark mit der Idee des Schutzes der öffentlichen Ordnung verknüpft sind. Es genügt hier, sich auf die Feststellung von Friedrich Carl von Savigny zu berufen, dass die **öffentliche Ordnung des Staates** – unabhängig von der allgemeinen **Ordre-public-Klausel**, die die Folgen der Anwendung des betreffenden anwendbaren Rechts korrigiert – auch durch besondere „Gesetze von streng positiver, zwingender Natur“ (23) geschützt wird. Auf die **Verknüpfung der Eingriffsnormen mit der öffentlichen Ordnung** weist auch der 37. Erwägungs-*

grund der Rom-I-Verordnung hin, wonach „Gründe des öffentlichen Interesses [es] rechtfertigen ..., dass die Gerichte der Mitgliedstaaten unter außergewöhnlichen Umständen die Vorbehaltsklausel („ordre public“) und Eingriffsnormen anwenden können“ (Hervorhebung nur **hier**).

Rn. 71

Der Unionsgesetzgeber hat in Art. 9 Abs. 1 der Rom-I-Verordnung Eingriffsnormen definiert als „zwingende Vorschrift[en], 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 [sind], die in ihren Anwendungsbereich fallen“. Diese Definition knüpft an die Formulierung des Gerichtshofs im Urteil Arblade u. a. an, in dem der Gerichtshof zu Vorschriften des belgischen Arbeitsrechts Stellung genommen hat, die im Licht des belgischen Rechts als „lois de police et de sûreté“ (24) angesehen wurden.

Es ergeben sich jetzt aktuell, voraussichtlich bis Ende 2021, für die EU-bestimmte Schutzpflichten aus dem Hintergrund der ruinösen Frachtpreise im gewerblichen Güterkraftverkehr, in dem nun u. a. die Maßnahmen zur Rechtsangleichung nach **Art. 114 AEUV (vorübergehend i. S. d. Verhältnismäßigkeit)** erfolgen müssen, um gerechte Bedingungen im EU-Binnenmarkt für die Transportunternehmen am Markt aufrecht zu erhalten, müsste die „EU“ (Parl., Rat, ER) von selber darauf kommen, den ruinösen wirtschaftlichen Wettbewerb während der Corona-Krise, mit einem festgelegten **Mindestfrachtpreis von 1,30 EUR pro km bei Komplettladungen bzw. einer Tagespauschale in Höhe von 680,00 EUR bei Kurzstrecken unter 450 km mit Stopp der Kabotage** innerhalb der EU beenden.

Wer von den Verantwortlichen in der deutschen Politik hat die Fantasie, dass trotz „**Mobilität Paket I**“ bis zum Jahr 2025 die globalen Multi-Speditionen als „**Europa AG**“ (**SE**) mit deutscher Niederlassung, weiterhin von Personaldienstleistern die Berufskraftfahrer aus Drittstaaten, auf den in den MOE-Staaten zugelassenen LKW mit deutscher EU-Lizenz, bis zu 12 Monaten beschäftigen. Das bedeutet, dass MOE-Konzerne als SE im gewerblichen Güterkraftverkehr, eine eigenen LKW-Verleihung, eigenen Auflieger-Verleihung, eigene Fahrschulen, eigene Berufskraftfahrer-Personaldienstleister, im eigenen Konzern besitzen. Der Firmennamen verschiedener Unternehmungen ist innerhalb vom Spedition- und Transportkonzern bei der **SE** ohne Belang.

Diese Überschrift verwundert jeden Insider im deutschen gewerblichen Güterkraftverkehr:

**„BAG VERSICHERT IN EINER MITTEILUNG: KABOTAGEBESTIMMUNGEN WERDEN KONTROLLIERT“**

Auch weiterhin gelte die sogenannte „**3 in 7**“ – Regel bei der Kabotage, teilte das BAG mit. Bei Verstößen drohen eigentlich hohe Bußgelder. Aber Kontrollen finden faktisch nicht statt, obwohl es einen teils unentdeckten Anteil bei der Kabotage von über 30 % gibt. Wie erst in den letzten Wochen nach einer Intervention durch den BGL e. V. bekannt wurde, ist eine Absage aus Brüssel bzgl. der Schutzmaßnahmen und der Festsetzung zum Frachtpreis gekommen. Es gäbe EU-rechtliche Bedenken und juristische Widersprüche. Ein voreiliges **NEIN** zum **Art. 9 (1) Rom-I** aus Brüssel während der Corona-Krise, bei Anwendung bestehender Verordnungen zum gewerblichen Güterkraftverkehr ist staatlich- und EU-rechtlich **nicht** akzeptabel. Den Markt nur den Groß-Kapital zu überlassen wird sich später bitter rächen und um ein Vielfaches der bisherigen Kosten übersteigen. Wir befürchten, dass die prüfenden EU-Juristen nur wenig Engagement in die Problematik investiert haben und nicht alle Optionen in Europa und EU-Recht zugänglich geprüft haben, sondern vielmehr den Markt sich

selbst überlassen wollen und/oder dem Druck der MOE-Lobbyisten nachgegeben haben und dabei eine Ausdünnung bei Mittelstands- und Kleinunternehmern billigend in Kauf nahmen.

Der Frachtvertrag inkl. der Frachtpreise unterliegt dem **Kollisionsrecht** bzw. dem Privatrecht und darum würde der **Art. 9 Rom-I** greifen, denn dadurch ist eine Möglichkeit für vorübergehende festgelegte Frachtpreise in der Corona-Krise rechtlich und juristisch erlaubt. Es ist für eine kurze Zeit in der Krise möglich, den Mindestfrachtpreis auf **1,30 EUR pro km bei Komplettladungen bzw. eine Tagespauschale in Höhe von 680,00 EUR für Kurzstrecken unter 450 km** staatlich festzulegen. Mit Hilfe der in Art. 26, Art. 27, Art. 56 AEUV offenen Möglichkeiten und mit der Verbindung durch Art. 9 Rom-I ist ein staatlicher Eingriff in den zerrütteten Markt im gewerblichen Güterkraftverkehr erlaubt.

Am 20.04.2020 wurde zum Art. 10 VO (EG) 1072/2006 durch „TransInfo“ bekannt (wörtlich):

*„Aufgrund der Corona-Krise, von der auch die französische Transportbranche ernsthaft betroffen wurde, hat der Transportverband OTRE am 17. April ein spezielles Schreiben an Jean-Baptiste DJEBBARI, den Staatssekretär für Verkehr, gerichtet. Er wird nämlich aufgefordert, sich an die Europäische Union zu wenden, damit die europäische Schutzklausel in Frankreich eingesetzt wird. Dies soll die Aussetzung der Kabotage in Frankreich für einen Zeitraum von 6 Monaten ermöglichen.“*

Darüber hinaus muss sich Deutschland bei Kabotage-Stopp auf **Art. 10 VO (EG) 1072/2006** berufen und kann i. V. m. den Schutzmechanismen die oben beschriebene Möglichkeit zu einer temporären Notfallverordnung i. S. d. ca. 7.000 kleinen Frachtführer alles politisch umsetzen, wobei die Frachtpreise pro km bzw. eine Tagespauschale festsetzt und die Kabotage zeitbedingt gestoppt wird, damit die deutschen kleinen Transportunternehmen aus eigener Kraft sich am Markt halten können und sich auch wieder erholen, ohne auf Hilfskredite oder Förderungen angewiesen zu sein.

Wahrscheinlich wird die Frachtpreis-Krise des gewerblichen Güterkraftverkehrs bis über das Jahr 2021 hinaus anhalten. Wenn der Staat nicht eingreift, könnten ca. 5.000 deutschen Transportunternehmer Konkurs gehen, denn dann helfen auch keine Kredite oder Fördergelder mehr. Die Berufskraftfahrer stehen in Deutschland bei den coronabedingten Ausfällen möglicherweise nach dem Notstand nur schwer wieder zur Verfügung und verschärfen ohnehin den bestehenden Mangel in Deutschland von bis zu 60.000 Fachkräfte in diesem Bereich. Auch wenn die Wirtschaft und Handel wieder florieren würden, dürften diese Engpässe im Frachtraum bei der Wiederaufnahme vom normalen Transport des deutschen gewerblichen Güterkraftverkehrs, der zur Erholung der Wirtschaft, Industrie und Handel dient und daher systemrelevant wichtig ist, fast unmöglich werden.

Der Anwendungsbereich der Rom-I-VO gilt in allen EU-Mitgliedstaaten unter Ausnahme von Dänemark und Irland. Eine Sonderregelung für die sogenannte „**Eingriffsnormen**“ enthält **nur** der Art. 9 Rom-I-VO, womit der Stopp der Kabotage begründet werden kann. Diese in der Praxis immer häufiger und wichtiger werdende Vorschriften erodieren das fein abgestufte Anknüpfungssystem der Verordnung, weil sie das nach ihr ermittelten anwendbaren Recht verdrängen. Die Rom-I-VO beinhaltet eine Definition dieser Eingriffsnormen, die sich nicht nur an ihrer zwingenden Wirkung orientiert, sondern sie auch inhaltlich beschreibt. Der dabei verwendete Verweis auf die Wahrung öffentlicher Interessen, insbesondere der politischen, sozialen und wirtschaftlichen Organisation, steht im Vordergrund. Es reicht aus, wenn der jeweilige Staat die Norm als entscheidend nur alleine für das öffentliche Interesse ansieht.

vgl. EuGH C-369/96 und EuGH C-376/96 – u. a. Arblade, Rn. 30.

Zu den schwierigsten Problemen bei der rechtlichen Behandlung der Eingriffsnormen gehört die Qualifikation zwingender Vorschriften und ihre Abgrenzung von anderen Normen einer zwingenden Natur, wie der Dienstleistungsfreiheit Art. 56 AEUV in einem vorhandenen Notstand.

Es ist in Deutschland (**evtl.**) bis Juli 2022 ohne Eingriff vom Staat folgendes **Szenario** möglich:

*„Über die Arbeitnehmerüberlassung (AÜ) kann ein MOE-Transportunternehmer, der in Deutschland eine Niederlassung unterhält, einen Berufskraftfahrer aus Russland auf einem geleasteten LKW aus Bulgarien, mit Auflieger aus Lettland, mit deutscher EU-Lizenz, bis zu 12 Monate unter Beachtung vom MiLoG mit einem Betrag in Höhe von 9,35 EUR pro Std. laut Arbeitsvertrag mit 173 Stunden beschäftigen und diese Fahrer halten sich fast „nur“ in Deutschland auf.“*

Die vollumfänglichen Kontrollen aller Arbeitszeiten der Berufskraftfahrer aus den MOE- und Drittstaaten stehen jedoch nur auf dem Papier, denn faktisch bestehen die extrem niedrigen Gehälter hauptsächlich aus Spesen und/oder Kilometergelder. Ende Juli 2025 könnte die BAG mit 5 Gehaltsabrechnungen bei einer Unterwegskontrolle es praktisch umsetzen, dass auch alle echten Arbeitszeiten der Berufskraftfahrer überprüft werden. Dazu muss auch jede Stunde während der Dienstreise abgespeichert sein, „wenn“ der digitale Tachograph mit dementsprechenden Software in „allen“ LKWs umgestellt wurde.

Beim Neustart nach der Corona-Krise ist die Herausforderung, dass die Wertschöpfungsketten in besonderer Weise international und EU-weit bestehen bleiben. Dieses effiziente Zusammenspiel macht die Wettbewerbsfähigkeit zum größten Teil innerhalb der EU bei Industrie und Handel aus und darf keineswegs in Gefahr geraten. Allerdings wird durch ruinöse Wettbewerbsverzerrungen mittels der Preisunterbietungen der MOE-Mitbewerber innerhalb der EU im gewerblichen Güterkraftverkehr die wichtige Aufrechterhaltung der Warenströme für Industrie und Handel durch westeuropäische und **deutsche systemrelevante Transportunternehmen** mit ihren Berufskraftfahrern nicht mehr längere Zeit garantiert sein.

Wenn auch heute innerhalb der 27 EU-Staaten weitgehend Einigkeit darüber herrscht, dass Eingriffsnormen sich durch ihre **staats-, wirtschafts- und sozialpolitische Zielsetzungen** von intern oder zwingenden Normen im EU-Vertrag Art. 26, Art. 27 AEUV unterscheiden, die lediglich der Ordnung und dem gerechten Interessenausgleich zwischen den Parteien eines Frachtvertrages dienen, ist die Abgrenzung der Normgruppen im Einzelfall schwierig und führt ganz logisch je nach Sichtweise in den einzelnen europäischen Rechtsordnungen durchaus zu unterschiedlichen Ergebnissen. Genau diese staats-, sozial- und wirtschaftspolitische Zielsetzungen müssen nun durch eine öffentlich-rechtliche Rechtsakte mit vorübergehender Festsetzung im Frachtpreis zur Aufrechterhaltung einer gesamtwirtschaftlich wichtigen **systemrelevanten Versorgung** der Bürger bzw. Industrie und Handel mit Waren verfolgen, die sich auf private Transportverträge im gewerblichen Güterkraftverkehr vorübergehend auswirken.

Ruinöse Frachtpreise durch die Transportunternehmen aus den MOE-Staaten bewirken, dass die nationalen Transportunternehmen in den westlichen EU-Staaten diesen ruinösen Preiskampf zum großen Teil nicht wirtschaftlich überleben können. Auch Verbote und Genehmigungsvorbehalte, die hierbei private Rechtsgeschäfte im gewerblichen Güterkraftverkehr betreffen, sprechen bei der **Beachtung zur Verhältnismäßigkeit der Mittel zum Eingriff der Maßnahmen** dafür, dass eine solche



Vorschrift als Eingriffsnorm als gültig einzuordnen ist. Das spezielle Fehlen solcher Indizien zum Eingriff, wie die ruinösen Frachtpreise aufgrund einer EU-weiten Pandemie bzw. einem Notstand, schließt aber nicht aus, dass es sich sogar um ein international zwingendes Recht zum Eingriff in das private Vertragsrecht im Kernbereich des bürgerlichen Rechts handelt.

Mit Hilfe der vorübergehenden Aussetzung gegenüber Art. 26, Art. 27, Art. 56 AEUV, ist (*Analog zu Art. 346, Art. 347 AEUV*), der Art. 10 VO (EG) 1072/2006 mit der GP-Richtlinie 2005/29/EG und Art. 107 (2) c, (3) b AEUV, i. V. m. Art. 9 Rom-I, ein solcher Eingriff in den zerrütteten ruinösen Markt im gewerblichen Güterkraftverkehr auch noch im Jahr 2021 rechtlich möglich, wirtschaftlich nötig und juristisch erlaubt.

Mit freundlichen Grüßen und bleiben Sie gesund.

gez. Udo Skoppeck

gez. Konstantin Popov

### **Anlagen**

1. Anlage zur Erklärung
2. Anlage Teilnehmerliste zur LKW-Demo