

MODERNE SKLAVEREI IM HEUTIGEN EUROPA?

Bericht der ETF über die Arbeits- und Lebensbedingungen
von Berufskraftfahrern in Europa

“Jede Arbeitnehmerin und
jeder Arbeitnehmer hat das
Recht auf gesunde, sichere und
würdige Arbeitsbedingungen.“

(Art. 31 der rechtsverbindlichen Charta der
Grundrechte der Europäischen Union)



RESPECT 
FOR PROFESSIONAL DRIVERS!

MODERNE SKLAVEREI IM HEUTIGEN EUROPA?

Bericht der ETF über die Arbeits- und Lebensbedingungen von Berufskraftfahrern in Europa

Danksagung

Wir möchten folgenden angeschlossenen Mitgliedern der ETF für ihren Beitrag zu dieser Veröffentlichung danken: 3F (Dänemark), ACV-CSC Transcom (Belgien), BTB UBOT (Belgien), FGTE-CFDT (Frankreich), FNV Bondgenoten (Niederlande), NSZZSolidarnosc (Polen) und UNITE the UNION (Großbritannien).

Verfasser: Europäische Transportarbeiter-Föderation (ETF)

Ansprechpartner: Cristina Tilling (road@etf-europe.org)

Layout: Saysouk graphic design



EUROPEAN TRANSPORT
WORKERS' FEDERATION

Galerie AGORA

Rue du Marché aux Herbes 105, Boîte 11 - B - 1000 Brüssel - BELGIEN

Tel: +32 2 285 46 60 - Fax: +32 2 280 08 17

www.etf-europe.org

VORWORT

In einer Zeit, in der digitale Tachographen und intelligente Verkehrssysteme im Straßenverkehr zunehmend alltäglich werden, das Armaturenbrett eines Lkw wie ein überdimensionaler Computer aussieht und von Berufskraftfahrern erwartet wird, dass sie moderne Technologien beherrschen, gibt es in Europa Länder, in denen der Job des Kraftfahrers nicht als geregelter Ausbildungsberuf angesehen wird!

In einem Europa, in dem politische Entscheidungsträger der Förderung der Beschäftigung und der Beseitigung des Fachkräftemangels im Straßenverkehr ihre volle Unterstützung zusagen, arbeiten immer mehr Berufskraftfahrer während eines ununterbrochenen Zeitraums von bis zu 3 Monaten außerhalb ihres Heimatlandes. Sie sind dubiosen Beschäftigungssystemen unterworfen, die ihnen den Zugang zu sozialen und Arbeitnehmerrechten und –ansprüchen verwehren, und verbringen ihre Nächte und Wochenenden in ihrem Lkw oder in minderwertigen Unterkünften wie improvisierten Baracken, ernähren sich von Lebensmittelkonserven, haben keinen Zugang zu sanitären Einrichtungen wie Toiletten und Duschen und fahren für Dumping-Löhne quer durch Europa.

2008 begannen die ETF und ihre Mitgliedsorganisationen, Berufskraftfahrer zu interviewen in dem Bemühen, Beweise für ihre Arbeits- und Lebensbedingungen zu sammeln. Die Interviews richteten sich an nicht-gebietsansässige Fahrer (Fahrer, die in einem anderen Land als ihrem Heimatland arbeiten). 2012 führte die ETF mit Unterstützung externer Experten eine Studie durch, um die vorhandenen Daten zu konsolidieren. Insgesamt befragten die ETF und ihre Mitgliedsorganisationen in der Zeit von 2008 bis 2012 rund 1000 Berufskraftfahrer. Die meisten von ihnen wurden auf improvisierten Rastplätzen interviewt, auf denen sich die umherfahrenden Fahrer versammeln um ihre Wochenenden zu verbringen. Das Ergebnis dieser 4-jährigen Arbeit ist für den Sektor mehr als alarmierend und für ein soziales Europa mehr als schockierend.

Mit dieser Broschüre will die ETF das Schweigen über das brechen, was als eine Form moderner Sklaverei im heutigen Europa bezeichnet wurde: die Arbeits- und Lebensbedingungen von Berufskraftfahrern. Die ETF hat die Absicht, den politischen Apparat in Gang zu setzen und auf Legislativmaßnahmen zu dringen, um die Situation dieser Berufskraftfahrer zu verbessern. Dabei wollen wir die Unternehmen dazu anhalten,



ihre Pflichten zu erfüllen und ihren Arbeitnehmern angemessene Bedingungen am Arbeitsplatz zu bieten.

Diese Publikation soll – ab Oktober 2012 – an hochrangige Vertreter der Europäischen Kommission, Mitglieder des Europäischen Parlaments, Regierungen der EU-Mitgliedstaaten und in der Öffentlichkeit verteilt werden. Zusammen mit der Broschüre wird die ETF ein Manifest mit Forderungen und Lösungen übergeben, die eine unmittelbare positive Wirkung auf die Attraktivität des Sektors, die Gesundheit und Sicherheit der Fahrer, den fairen Wettbewerb, die öffentliche Sicherheit auf europäischen Straßen und die Gesellschaft als Ganzes haben dürften.

Diese Publikation ist eine Möglichkeit, folgende Botschaft an die Entscheidungsträger zu richten:

RESPEKT für Berufskraftfahrer!

Die Verschlechterung der Arbeitsplätze und der Arbeitsbedingungen im Straßentransport bekämpfen!

WER SIND DIE UNTERNEHMEN?

Eine der gängigsten Methoden, ein eigenes "lukratives" Unternehmen im Straßentransportsektor zu gründen, besteht darin, eine Briefkastenfirma in einem EU-Mitgliedstaat mit niedrigerem sozialem Schutz, niedrigeren Arbeitsnormen und niedrigeren Löhnen zu eröffnen. Diese Praxis hat sich in den letzten Jahren weit verbreitet, vor allem mit dem Beitritt von 12 neuen Mitgliedstaaten zur Europäischen Union.

Durch die Eröffnung einer Briefkastentochter in einem dieser Länder kann ein Unternehmen bis zu 90-95% bei den Löhnen und sogar noch mehr bei den Sozialversicherungsbeiträgen einsparen.

Die Briefkastenpraxis ist nur ein Glied in der Kette dubioser Vertragsbeziehungen, die sich um die Beschäftigung im Straßentransport drehen. Kraftverkehrsunternehmer, Tochtergesellschaften, Arbeitsvermittlungsagenturen, die alle ihren Sitz in verschiedenen Mitgliedstaaten haben, beteiligen sich an einem grenzüberschreitenden System, das sich nur schwer kontrollieren und eindämmen lässt und Sozialdumping in großem Umfang fördert.

Dies verstößt gegen das Gesetz: Eine sofortige Lösung zur Ausmerzung dieses Phänomens besteht in der konsequenten Durchsetzung der Verordnung (EG) 1071/2009 über die

Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers¹. Diese Verordnung trat vor 3 Jahren in Kraft. Trotzdem gibt es Briefkastenfirmen und ihre Zahl steigt. Weder die EU-Mitgliedstaaten noch die Europäische Kommission unternehmen nachhaltige Anstrengungen, um Kontrollen gemäß dieser Verordnung durchzusetzen und durchzuführen. Indem sie über Briefkastenfirmen tätig werden, umgehen Kraftverkehrsunternehmer diese Verordnung.



1) Artikel 5 (c) verlangt von den Unternehmen, ihre Tätigkeit tatsächlich und dauerhaft mittels der erforderlichen verwaltungstechnischen Ausstattung und der angemessenen technischen Ausstattung und Einrichtung an einer in dem betreffenden Mitgliedstaat gelegenen Betriebsstätte auszuüben.



„Innovative“ Beschäftigungssysteme (I)

Polnische Fahrer, die in den Niederlanden tätig sind und über ein Transportunternehmen mit Sitz in Polen eingestellt wurden, geben an, dass der Arbeitgeber sie zwei Arbeitsverträge unterzeichnen ließ, einen in polnischer und einen in niederländischer Sprache. Die beiden Vertragsfassungen sind nicht identisch: Die niederländische Version hält sich streng an die vertraglichen Praktiken in den Niederlanden und enthält für den Arbeitnehmer weniger anspruchsvolle Klauseln als die polnische Version, besonders in Bezug auf Arbeitszeiten. Nach Aussage der Fahrer ist es der polnische Arbeitsvertrag, der tatsächlich angewandt wird.



„Innovative“ Beschäftigungssysteme (II)

Eine Gruppe rumänischer Fahrer, die Anfang 2012 befragt wurde, erzählte dem Gesprächsteam, dass sie über eine Vermittlungsagentur in Rumänien eingestellt wurden, allerdings im Namen eines Transportunternehmens mit Sitz in Zypern, wo die Steuergesetze und die für Sozialversicherungsbeiträge geltenden Regeln deutlich vorteilhafter sind. Die fraglichen Fahrer hatten noch niemals eine Beförderung in Rumänien, geschweige denn in Zypern durchgeführt, obschon die Lkw, die das Unternehmen einsetzte, in Zypern registriert waren. Sie arbeiten überwiegend in den Niederlanden, in Deutschland, Frankreich und Belgien.

WER SIND DIE FAHRER?

Nicht-gebietsansässige Fahrer, die in einem anderen Land tätig werden als ihrem Heimatland. Die meisten von ihnen sind Osteuropäer, die eingestellt wurden, um in Westeuropa zu arbeiten. Die meisten von ihnen haben diesen Beruf in der Hoffnung ergriffen, einen angemessenen Lohn zu erhalten und ihren Familien eine bessere Zukunft bieten zu können. Die meisten wurden über komplizierte, dubiose, grenzüberschreitende Beschäftigungssysteme eingestellt. Dies hindert sie daran, die Rechte und Ansprüche geltend zu machen, die ihnen zustehen: unbezahlter Urlaub, unbezahlte Löhne, medizinische Betreuung und Krankenversicherung, Arbeitslosen- und Rentenversicherung.

Sie sind in großer Zahl auf Betonflächen antreffen, die man wohl kaum als Rastplätze bezeichnen kann, in der Nähe von Häfen oder wichtigen Drehkreuzen, wo sie ihre täglichen und wöchentlichen Ruhezeiten verbringen.

Schwach und vollkommen von ihrer Beschäftigungssituation abhängig sind die meisten von ihnen gezwungen, am Rande der Legalität zu arbeiten.



(Art. 31 der
rechtsverbindlichen
Charta der Grundrechte
der Europäischen Union)

**“Jede Arbeitnehmerin und
jeder Arbeitnehmer hat das
Recht auf gesunde, sichere und
würdige Arbeitsbedingungen.“**

ZU WELCHEN BEDINGUNGEN?

Nicht-gebietsansässige Lkw-Fahrer = 'importierte' Arbeitskräfte!

Die Arbeit der Fahrer wird um die Bedürfnisse des Unternehmens herum organisiert. Sie werden in Kleinbussen oder mit Billigfliegern von ihrem Heimatland in das Land befördert, von dem aus sie ihre Arbeit verrichten sollen. In der Regel verbringen sie zwischen 3 und 12 Wochen im "Gastland". Bestenfalls werden ihnen die gesetzlich vorgesehenen Mindestruhezeiten zugestanden. Was die Arbeits- und Fahrzeiten angeht, werden sie maximal ausgebeutet. Sie leben unter rauen Bedingungen, haben keinen Kontakt zur Bevölkerung und keine Strukturen, die helfen könnten, wenn es Probleme gibt. Dabei tragen Sprachgrenzen und die Angst vor dem Verlust des Arbeitsplatzes zu ihrer Isolation bei. Am Ende eines Arbeitszyklus werden sie für 1 - 3 Wochen nach Hause geschickt.

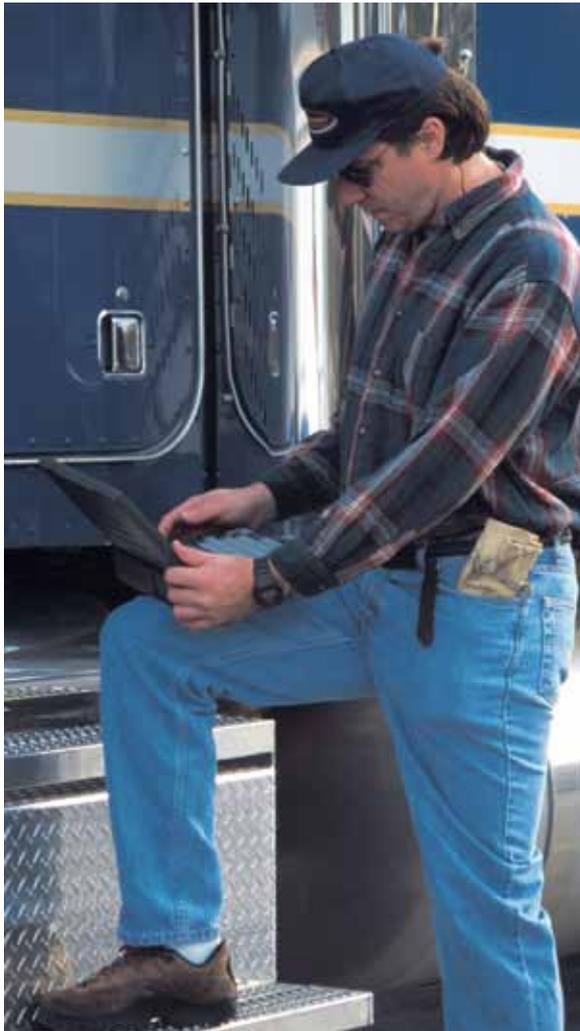
Rund 60% der von der ETF befragten Fahrer verbringen zwischen 3 und 12 Wochen von zu Hause entfernt.



“Jede Arbeitnehmerin und jeder Arbeitnehmer hat das Recht auf gesunde, sichere und würdige Arbeitsbedingungen.“

(Art. 31 der rechtsverbindlichen Charta der Grundrechte der Europäischen Union)

Sporadische Kontakte zu den Familien



Die meisten Fahrer halten über Mobiltelefon Kontakt zu ihrer Familie, müssen aber – bis auf wenige Ausnahmen – die Kosten für private Anrufe selbst tragen, auch wenn einigen Fahrer ein betriebseigenes Mobiltelefon zur Verfügung gestellt wird. Die glücklicheren Fahrer – ein sehr kleiner Teil - haben einen Laptop an Bord ihres Lkw, mit dem sie über Internet mit ihren Familien kommunizieren, ebenfalls auf eigene Kosten.



“Jede Arbeitnehmerin und jeder Arbeitnehmer hat das Recht auf gesunde, sichere und würdige Arbeitsbedingungen.“

(Art. 31 der rechtsverbindlichen Charta der Grundrechte der Europäischen Union)

In überfüllten Baracken leben – eine Gefahr für Leib und Leben!

Belgien, Wingene, 1. April 2012: 2 polnische Fahrer starben und 4 wurden verletzt, als die Baracken, in denen sie lebten, Feuer fingen. Insgesamt lebten dort 11 Fahrer. Der Wohnungsaufsichtsbehörde hatte den Standort überprüfen wollen, aber keinen Zutritt erhalten.

Leben in Baracken – müssen Kraftfahrer in einem sozialen Europa so leben?

Die Alternative: Leben im Lkw

Wenn sie nicht zu Hause sind und keine Baracken verfügbar sind (!), leben nicht-gebietsansässige Kraftfahrer in den Lkw, die ihnen zugewiesen wurden. Wochenenden im Lkw und auf improvisierten Parkplätzen sind für nicht-gebietsansässige Fahrer etwas völlig Normales.

Dies verstößt gegen das Gesetz: Die Verordnung (EG) 561/2006 (Art. 8.8) verbietet Fahrern, ihre wöchentliche Ruhezeit im Lkw zu verbringen. Es ist Aufgabe der Unternehmen, angemessene Unterbringungsmöglichkeiten bereitzustellen, da aber die meisten Fahrer nur einen festen Betrag von 300 € monatlich erhalten, sind sie nicht in Lage, Unterbringungskosten selbst zu bezahlen.

Rund 95% der von der ETF befragten Fahrer verbringen ihre Pausen und Ruhezeiten, ebenso wie die Wochenenden, in ihrem Lkw.



“Jede Arbeitnehmerin und jeder Arbeitnehmer hat das Recht auf gesunde, sichere und würdige Arbeitsbedingungen.“

(Art. 31 der rechtsverbindlichen Charta der Grundrechte der Europäischen Union)



“Jede Arbeitnehmerin und jeder Arbeitnehmer hat das Recht auf gesunde, sichere und würdige Arbeitsbedingungen.“

(Art. 31 der rechtsverbindlichen Charta der Grundrechte der Europäischen Union)

Schlechte Schlafqualität führt zu Erschöpfung und indirekt zu Verkehrsunfällen

Allgemein gesagt, bezahlen die Straßenverkehrsunternehmen Gebühren für sichere Parkplätze nur, wenn wertvolle Ware befördert wird. Somit kommen nur wenige Fahrer und Lkw gelegentlich in den Genuss dieses Privilegs. Lkw, die entlang der Fahrstraßen abgestellt sind, sind ein vertrauter Anblick in Europa. Andere sind weniger sichtbar, haben aber auch nicht mehr Glück und verstecken sich nachts auf improvisierten Rastplätzen. In vielen Fällen werden die Fahrer für die Unversehrtheit der Ladung verantwortlich gemacht. Dies wird ihnen mündlich vom Unternehmen mitgeteilt oder ist Bestandteil ihres Arbeitsvertrags. Somit müssen die Fahrer nachts regelmäßig ihre Ruhepause unterbrechen, um ihre Fahrzeuge zu kontrollieren. Schlechte Schlafqualität gehört zu den wichtigsten Ursachen für die Erschöpfung der Fahrer.

Erschöpfung tötet Fahrer und andere Verkehrsteilnehmer!

Rund 80% der von der ETF befragten Fahrer gaben an, dass Erschöpfung ein Problem ist, das sie aus Angst vor dem Verlust des Arbeitsplatzes jedoch niemals melden würden.

Für Dumpinglöhne arbeiten

Offiziellen Quellen² zufolge betrug 2006 das Jahresgehalt eines Fahrers zwischen 29.000€ in Belgien und 1.800€ in Bulgarien. In der Praxis jedoch erhalten Fahrer aus den neuen Mitgliedsstaaten einen festen Betrag von rund 300€, während die restliche Vergütung aus den Tagegeldern (im Durchschnitt 40€ pro Fahrttag) und einer Vergütung für zurückgelegte Kilometer oder für jede pünktliche Lieferung besteht. Alle Sozialbeiträge, die der Arbeitgeber zu bezahlen hat, werden somit auf der Grundlage der festen monatlichen Vergütung von 300€ ermittelt, ein krasser Nachteil für die Berufskraftfahrer! Die Interviews der ETF zeigten, dass die Vergütung der Fahrer mit diesem System selten mehr als 1.000€ monatlich beträgt. Für die Wochen, die die nicht-gebietsansässigen zu Hause verbringen, werden sie nicht bezahlt. Folglich besteht die Vergütung dieser Fahrer zu 30% aus einer festen monatlichen und durch die vertraglichen Verpflichtungen gesicherten Vergütung und zu 75% aus den Tagegeldern und/oder anderen „leistungsabhängigen“ Vergütungen. Dieses Vergütungssystem wirken sich unmittelbar auf ihre Sozialleistungen aus, da nur das monatliche Festgehalt (300 €) bei der Berechnung dieser Leistungen berücksichtigt wird.

Dies verstößt gegen das Gesetz: Indem sie die nicht-gebietsansässigen Fahrer zwingen, zu den Löhnen und Bedingungen ihres Herkunftslandes zu arbeiten, umgehen die Transportunternehmen Artikel 6 (2) des Übereinkommens von Rom. Danach ist auf einen Arbeitnehmer, der seine arbeitsvertraglichen Pflichten in mehreren Vertragsmitgliedstaaten erbringt, das Recht des Mitgliedstaates anzuwenden, in dem der Arbeitnehmer gewöhnlich seine Arbeit für seinen Arbeitgeber verrichtet.

Hinsichtlich der Löhne waren 95% der von der ETF befragten Fahrer der Meinung, aufgrund ihrer Nationalität diskriminiert zu werden.

2) „Fachkräftemangel im Straßenverkehrstransport“, Studie des Europäischen Parlaments (2009)



“Jede Arbeitnehmerin und jeder Arbeitnehmer hat das Recht auf gesunde, sichere und würdige Arbeitsbedingungen.”

(Art. 31 der rechtsverbindlichen Charta der Grundrechte der Europäischen Union)

Kein Anspruch auf bezahlten Urlaub!

Rund 25% der von der ETF befragten Fahrer wurden während ihres Jahresurlaubs nicht bezahlt.

Rund 95% der Fahrer gaben an, dass sie laut Arbeitsvertrag Anspruch auf bezahlten Urlaub hätten, in Wirklichkeit aber für die Wochen, die sie zu Hause verbringen, nicht bezahlt würden.

Zur Erinnerung: alle befragten Fahrer waren Beschäftigungssystemen unterworfen, die aus 3 bis 12 Wochen Arbeit im Wechsel mit 1 bis 3 Wochen Freizeit bestanden.

“Jede Arbeitnehmerin und jeder Arbeitnehmer hat das Recht auf eine Begrenzung der Höchstarbeitszeit, auf tägliche und wöchentliche Ruhezeiten sowie auf bezahlten Jahresurlaub.“

(Art. 31 der rechtsverbindlichen Charta der Grundrechte der Europäischen Union)





Vergütung nach zurückgelegten Kilometern – vorteilhaft für die Unternehmen, fatal für die Fahrer und die Sicherheit auf den Straßen

!!!Rund 60% der von der ETF befragten Fahrer wurden nach zurückgelegten Kilometern bezahlt. Der übliche Satz beträgt 10€ pro 100 zurückgelegte Kilometer!!!

Dies verstößt gegen das Gesetz:
Die Verordnung (EG) 561/2006 (Artikel 10) verbietet die Vergütung pro Kilometer, wenn diese eine negative Auswirkung auf die Sicherheit im Straßenverkehr haben könnte.

10€ für 100 gefahrene Kilometer: Ist damit die Sicherheit auf Europas Straßen gewährleistet?

Arbeiten jenseits des gesetzlich Erlaubten

Die Arbeitszeit ist die Zeit, die bezahlt wird. Um die Lohnkosten noch weiter zu senken, greifen einige Straßenverkehrsunternehmer auf verschiedene Praktiken zurück:

- sie nutzen die Technik zur lückenlosen Überwachung ihrer Fahrer, so dass die Fahrer über jede Minute, die sie außerhalb ihres Fahrzeugs verbringen, auch während der Pausen, Rechenschaft ablegen müssen;
- sie weisen ihre Fahrer an, das Be- und Entladen nicht als „sonstige Arbeit“ zu notieren. Damit wird diese Zeit automatisch als Pause oder Ruhezeit gezählt und bei der Berechnung des Lohns nicht berücksichtigt.

Dies verstößt gegen das Gesetz: Straßenverkehrsunternehmer, die die Fahrer auf die Minute überwachen, verstoßen gegen das Recht auf Schutz der Privatsphäre. Der Fahrer hat das Recht, seine Pausen und Ruhezeiten nach seinen eigenen Vorstellungen zu nutzen.

Indem sie die Fahrer anweisen, die Be- und Entladezeiten nicht als „andere Arbeit“ zu registrieren, verstoßen die Straßenverkehrsunternehmen gegen die Richtlinie 2002/15/EG über die Arbeitszeit von Berufskraftfahrern.

“Jede Arbeitnehmerin und jeder Arbeitnehmer hat das Recht auf eine Begrenzung der Höchstarbeitszeit, auf tägliche und wöchentliche Ruhezeiten sowie auf bezahlten Jahresurlaub.“

(Art. 31 der rechtsverbindlichen Charta der Grundrechte der Europäischen Union)



Während der gesamten Dauer ihres Aufenthalts im Ausland betrug die tägliche Arbeitszeit der befragten Fahrer durchschnittlich 11,5 Stunden und die durchschnittliche Wochenarbeitszeit 57,5 Stunden.

Rund 80% der von der ETF befragten Fahrer wurden für Be- und Entladetätigkeiten nicht bezahlt und aufgefordert, diese nicht als „andere Arbeit“ zu registrieren. Es ist jedoch ihre Aufgabe, die Be- und Entladetätigkeiten zu überwachen.



“Jede Arbeitnehmerin und jeder Arbeitnehmer hat das Recht auf eine Begrenzung der Höchstarbeitszeit, auf tägliche und wöchentliche Ruhezeiten sowie auf bezahlten Jahresurlaub.“

(Art. 31 der rechtsverbindlichen Charta der Grundrechte der Europäischen Union)

Die vorgeschriebene Pause von 45 Minuten auslassen?

Rund 60% der befragten Fahrer gaben an, dass es ihnen häufig nicht möglich war, die 45-minütige Pause zu nehmen, die gesetzlich nach einer Fahrtzeit von 4,5 Stunden vorgeschrieben ist.

Die Gründe dafür sind die fehlenden Rastplätze entlang der europäischen Straßen, aber auch die schlechte Routenplanung durch die Straßenverkehrsunternehmer.



“Jede Arbeitnehmerin und jeder Arbeitnehmer hat das Recht auf gesunde, sichere und würdige Arbeitsbedingungen.“

(Art. 31 der rechtsverbindlichen Charta der Grundrechte der Europäischen Union)

Keine warmen Mahlzeiten

Rund 80% der von der ETF befragten Fahrer bereiteten ihre Mahlzeiten im Lkw zu und verzehrten sie auch dort. Dazu müssen sie Lebensmittelkonserven auf improvisierten Kochern erhitzen. 25% verzehrten nur 2 - 3 Mal pro Woche eine warme Mahlzeit, 10% nur am Wochenende und 10% verzehrten niemals eine warme Mahlzeit.

Kein Zugang zu Sanitäreinrichtungen

Alle befragten Fahrer gaben an, dass sie ihre Ruhezeiten überwiegend auf Parkplätzen verbringen, auf denen es keine sanitären Einrichtungen gibt.

Wenn sie ihr Fahrzeug auf besser ausgestatteten Parkplätzen abstellen, können sie sich nur selten die Benutzung der Duschen oder Toiletten leisten, da die Preise für diesen Service ihre finanziellen Möglichkeiten übersteigen.

Was Sie hinter dem Lkw auf dem Boden liegen sehen, sind mit Urin gefüllte Flaschen ...

“Jede Arbeitnehmerin und jeder Arbeitnehmer hat das Recht auf gesunde, sichere und würdige Arbeitsbedingungen.“

(Art. 31 der rechtsverbindlichen Charta der Grundrechte der Europäischen Union)



Und wohin im Krankheitsfall?

Da sie überwiegend “auf der Straße” sind, in anderen Ländern als ihrem Heimatland arbeiten und komplizierten Beschäftigungssystemen unterworfen sind, haben die meisten Lkw-Fahrer keinen Zugang zu unverzüglicher und angemessener medizinischer Betreuung.

“Jede Person hat das Recht auf Zugang zur Gesundheitsvorsorge und auf ärztliche Versorgung nach Maßgabe der einzelstaatlichen Rechtsvorschriften und Gepflogenheiten. Bei der Festlegung und Durchführung aller Politiken und Maßnahmen wird ein hohes Gesundheitsschutzniveau sichergestellt.”

(Art. 35 der rechtsverbindlichen Charta der Grundrechte der Europäischen Union)



Krank werden: eine undenkbbare Situation, die die Fahrer meist zur falschen Zeit erwischt und eine Reihe von Fragen aufwirft: „Welche Rechte auf medizinische Betreuung habe ich und wo muss ich die Erstattung meiner Ausgaben beantragen?“

Für Fahrer, die von einem Unternehmen aus einem anderen Land über eine Vermittlungsagentur irgendwo in Europa eingestellt werden, um in Westeuropa zu arbeiten, ist es fast unmöglich herauszufinden, wer für ihre medizinische Betreuung zuständig ist. Die Fahrer finden – häufig zu spät – heraus, dass ihr Arbeitgeber in Wirklichkeit gar keine Krankenkassenbeiträge oder Krankenversicherung bezahlt, auch wenn sie nach dem Gesetz oder dem Arbeitsvertrag dazu verpflichtet sind.

Rund 40% der von der ETF befragten Fahrer zahlen mehr als 75% ihrer medizinischen Betreuungskosten aus eigener Tasche.

Undurchsichtige und dubiose Beschäftigungssysteme hindern die Fahrer darin, ihre Sozialversicherungsrechte in Anspruch zu nehmen

Je komplizierter das Beschäftigungssystem, desto einfacher ist es für die Arbeitgeber, ihre sozialversicherungsrechtlichen Pflichten zu umgehen, und desto schwieriger ist es für die Fahrer herauszufinden, welches Glied in ihrer Beschäftigungskette diese Beiträge zu zahlen hat. Genau das war der Fall bei den rumänischen Fahrern, die von einem Straßenverkehrsunternehmen mit Sitz in Zypern eingestellt wurden.

“Jede Person, die in der Union ihren rechtmäßigen Wohnsitz hat und ihren Aufenthalt rechtmäßig wechselt, hat Anspruch auf die Leistungen der sozialen Sicherheiten und die sozialen Vergünstigungen nach dem Gemeinschaftsrecht und den einzelstaatlichen Rechtsvorschriften und Gepflogenheiten.“

(Art. 35 der rechtsverbindlichen Charta der Grundrechte der Europäischen Union)





“Jede Arbeitnehmerin und jeder Arbeitnehmer hat nach dem Gemeinschaftsrecht und den einzelstaatlichen Rechtsvorschriften und Gepflogenheiten Anspruch auf Schutz vor ungerechtfertigter Entlassung.“

(Art 30. der rechtsverbindlichen Charta der Grundrechte der Europäischen Union)

Sie hatten die Nase voll! Polnische Fahrer, die bei Norbert Dentressangle beschäftigt waren, traten wegen niedriger Löhne und schlechter Arbeitsbedingungen in einen 18-tägigen Streik

Im Januar 2012 traten 350 polnische Fahrer des Transportunternehmens Norbert Dentressangle, die allesamt Mitglied von NSZZ Solidarnosc waren, in einen 18-tägigen Streik, um gegen die Weigerung des Unternehmens zu protestieren, mit der Gewerkschaft erneut über einen Tarifvertrag zu verhandeln. Die Fahrer hatten seit Jahren keine Lohnerhöhung erhalten. Sie erhielt bereits deutlich weniger als andere Fahrer aus anderen Ländern. Sie prangerten ebenfalls ihre erbärmlichen Arbeitsbedingungen an, wie die schlechte Qualität ihrer Ruhezeit, der sanitären Einrichtungen und der Mahlzeiten, wenn sie auf Langstreckenfahrten weit weg von zu Hause unterwegs waren. Als NSZZ Solidarnosc im Juli 2011 auf Tarifverhandlungen bestand, soll das Unternehmen Arbeitnehmer eingeschüchtert und ihnen mit Entlassung gedroht haben. Im Februar 2012 wurden 29 Arbeitnehmer aufgrund des Streiks entlassen.



“Jede Arbeitnehmerin und jeder Arbeitnehmer hat das Recht auf gesunde, sichere und würdige Arbeitsbedingungen.“

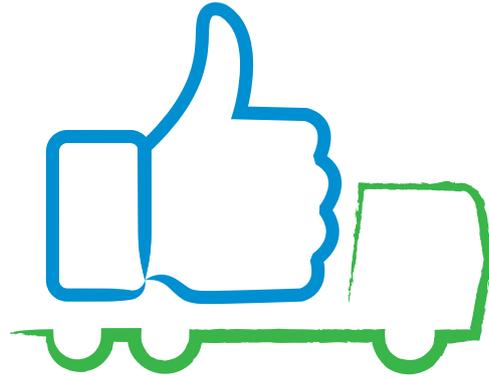
(Art. 31 der rechtsverbindlichen Charta der Grundrechte der Europäischen Union)

Und zu guter letzt: der Fall Triest!

Der Fall des Hafens von Triest zeigt, dass illegale Praktiken geradewegs unter den Augen des Gesetzes aufblühen können. Triest ist eine Freizone, mit anderen Worten, eine Möglichkeit, schnell und kaum kontrolliert in die EU zu gelangen. In den vergangenen Jahren wurde Triest mit einer Praktik in Verbindung gebracht, die die lokale Gemeinschaft ebenso wie die ETF, ITF und die lokalen Gewerkschaftsorganisationen empörte. Kurz gesagt, werden Anhänger über das Meer in den Hafen transportiert und

an Ort und Stelle an Kraftfahrzeuge angehängt, die im Hafbereich warten. Die Fahrzeuge sind alle in Ländern außerhalb der EU zugelassen. Sie werden von türkischen Fahrern gefahren, die mit Billigfliegern oder auf dem Seeweg ins Land gebracht werden und im Hafen warten müssen, bis ihnen ein Lkw zugewiesen wird. Das kann Tage dauern. In dieser Zeit sind die Fahrer zur Untätigkeit gezwungen, sie schlafen, wo sie einen Platz finden und leben unter haarsträubenden Bedingungen, ohne jeden Zugang zu sanitären Einrichtungen. Die Fahrer werden in ihrem Heimatland eingestellt und der Papierkram (Visa, Verträge) wird auf dem Weg nach Triest erledigt. Sie haben keine Ahnung, wie lange ihr Vertrag dauert, arbeiten aber üblicherweise auf der Grundlage eines 3-Monatsvisums. Wie die Fahrer angaben, scheinen 60% der Fahrten (illegale) Kabotage zu sein, vorwiegend in Italien, während der Rest internationale Beförderungen innerhalb der EU sind. Sie werden nur für jeden gefahrenen Tag bezahlt.

Im März 2008 und im Januar 2010 traten die Fahrer in den Streik und blockierten tagelang den Hafen, um gegen ihre Lebensbedingungen im Hafbereich zu protestieren. Die oben beschriebene Situation wurde im März 2011 angetroffen. Um Daten über Triest zu sammeln, waren über einen Zeitraum von 3 Monaten rund 250 Fahrer von ETF-Mitgliedsorganisationen in Italien befragt worden.



RESPECT for professional DRIVERS!

ACT AGAINST DEGRADING JOBS
AND WORKING CONDITIONS IN
ROAD TRANSPORT!



EUROPEAN TRANSPORT
WORKERS' FEDERATION

