

TOP 3.7.2 Europäische Bürgerinitiative „Fair Transport“

1. Beschreibung der Problematik

Lange Arbeitszeiten, schlechte Entlohnung, miserable Ruhebedingungen, Stress, Müdigkeit und lange Zeiten fernab der Familie kennzeichnen europaweit den Alltag der im Transport Beschäftigten, insbesondere auf der Straße. Die Vollendung des Verkehrsbinnenmarktes ging nicht mit einer sozialen Harmonisierung der Beschäftigungs- und Arbeitsbedingungen einher. In vielen Fällen greifen Regelungen, etwa die Entsenderichtlinie, nicht ausreichend, da sie den Anforderungen des Verkehrs nicht gerecht werden. Fragen nach dem zu zahlenden Lohn, den Einsatzbedingungen, der sozialen Absicherung oder des ArbeitnehmerInnenschutzes sind, wegen der zahlreichen Grenzüberschreitungen der Beschäftigten innerhalb nur weniger Stunden, oft nur schwer beantwortbar und nur schwierig kontrollierbar. Gefinkelte Unternehmenskonstruktionen tragen dazu bei, die Situation unübersichtlich zu halten. Bei gleichbleibender Unternehmenstätigkeit werden über Briefkastenfirmen und Tochterunternehmen sowohl Fahrzeuge als auch Beschäftigte, oft völlig legal, in Länder verlagert, in denen das Steuer-, Lohn- und das Niveau des ArbeitnehmerInnenschutzes Wettbewerbsvorteile zu Lasten der Beschäftigten bringen.

2. Auswirkungen

Was der wachsende – teils legale, teils illegale – Druck auf die ArbeitnehmerInnen bedeutet, zeigen ein entsprechender Bericht der Europäischen Transportarbeiter-Föderation (ETF) – und eine Studie des Europäischen Parlaments (EP).

Beiden Dokumenten zu Folge stammen die ArbeitnehmerInnen im Straßengüterverkehr häufig aus osteuropäischen Ländern. Sie werden eigens mit Reisebussen „in den Westen“ zum Lkw gebracht. Dort verbleiben sie zwei bis drei Monate, bevor sie wieder für einige Tage in ihre Heimat zurückgebracht werden. Das durchschnittliche feste Monatsgehalt, also jener Betrag von dem Pensions- und Sozialleistungen berechnet werden, liegt für osteuropäische FahrerInnen zwischen 250 und 450 Euro. Daraus ergeben sich mögliche Pensionsansprüche und der Steuerrückfluss für die EU-Mitgliedstaaten. Hinzu kommen sogenannte Tagegelder von rund 40 bis 45 Euro. Bei tagelangem Warten auf Fracht gibt es kein Tagegeld. Zum Teil werden FahrerInnen auch völlig illegal nach Kilometerleistung bzw nach Fahren bezahlt.

Laut ETF verbringen 95 Prozent der FahrerInnen selbst ihre Pausen und Ruhezeiten, ebenso wie illegalerweise die Wochenenden, im Lkw. Viele der Rastplätze verfügen nur über einfache Toilettenanlagen und über keine adäquaten sanitären Einrichtungen. Reguläre Parkplätze sind, ebenso wie die dort befindlichen Einrichtungen (Restauration, sanitäre Anlagen) qualitativ schlecht und viel zu teuer. Die Studien zeigen, dass 80 Prozent ihre Mahlzeit im oder vor dem Lkw zubereiten, wobei nur ein Viertel zwei- bis dreimal in der Woche eine warme Mahlzeit zu sich nehmen. Je zehn Prozent können nur am Wochenende bzw nie „warm“ essen. FahrerInnen arbeiten lange, durchschnittlich 11,5 Stunden täglich bzw. 57,5 Stunden wöchentlich. Entsprechend gaben 46 Prozent an, dass sie müde sind und sogar 80 Prozent, dass Erschöpfung ein Problem sei. Überstunden werden laut EP-Studie zu 67 Prozent schlicht nicht bezahlt, fallen aber bei 42 Prozent der FahrerInnen an.

Gegenüber anderen Verkehrsträgern sind die Zustände im Straßenverkehr hinsichtlich der oben angeschnittenen Problemfelder sicherlich gravierender. Die Beschäftigten in der Schifffahrt, bei den Bahnen und in der Luftfahrt kommen aber ebenfalls zusehends unter Druck.

3. Stand der Verhandlungen

Angesichts der dramatischen Entwicklungen im Verkehr haben die europäischen Gewerkschaften die Europäische Bürgerinitiative „Fair Transport Europe“ gestartet, um die EU zu zwingen, endlich Maßnahmen zu setzen. „Fair Transport“ steht für ehrliche Bedingungen im Verkehrssektor in ganz Europa (www.fairtransporteurope.at). Nichtakzeptable Geschäftspraktiken, die zu Lohn- und Sozialdumping führen, müssen beendet werden. Unternehmen, die fair zahlen, dürfen nicht durch Sozialdumping weiter an Wettbewerbsfähigkeit verlieren.

Konkret geht es dabei um maßgebliche Änderungen im europäischen Recht. Die europäische Entsenderichtlinie muss in der gesamten Union durchgesetzt werden, damit nationale Lohnstandards nicht weiter durch niedrigere Standards in Nachbarländern unter Druck geraten. Briefkastenfirmen sollen verhindert und wirksame Regelungen gegen prekäre Arbeitsverhältnisse sollen erlassen werden.

Eine Million Unterschriften müssen dabei zusammenkommen, um die EU zu zwingen Maßnahmen zu setzen. Damit die Unterschriften berücksichtigt werden, muss eine Mindestzahl in den Mitgliedstaaten erreicht werden (in Österreich sind das rund 15.000). Die Europäische Bürgerinitiative kann von jeder Person unterschrieben werden, die in der EU wahlberechtigt ist. In Österreich ist die Personalausweis- oder Passnummer Voraussetzung für die Unterschrift. In Österreich wurden bis jetzt 3.800 Unterschriften gesammelt. Europaweit sind es 100.000.

Seit Monaten unterstützt die AK die Bemühungen der Gewerkschaften (vor allem der Gewerkschaft vida), auf die Bürgerinitiative aufmerksam zu machen und bis September 2016 (Ende der Laufzeit) die nötigen Unterschriften zu sammeln. Mehrere Artikel in der AK Für Sie, in der AK Zeitschrift Wirtschaft und Umwelt, im Arbeit und Wirtschaft-Blog, ein Beschluss der BAK-Hauptversammlung und eine große Veranstaltung mit internationaler Beteiligung am 13. Juni 2016 im BIZ (Verkehr Fair! – Lohn- und Sozialdumping im Verkehrsbereich und Gegenstrategien) sowie eine eigene Broschüre/Studie zum Thema („Grenzenlose Mobilität – Grenzenlose Ausbeutung, Arbeitsbedingungen in Europas Transportwirtschaft“) sollen öffentliche Aufmerksamkeit erzeugen und zur Unterschrift motivieren.

Anhang: ÖGB-Infoblatt und Veranstaltungseinladung 13. Juni 2016