

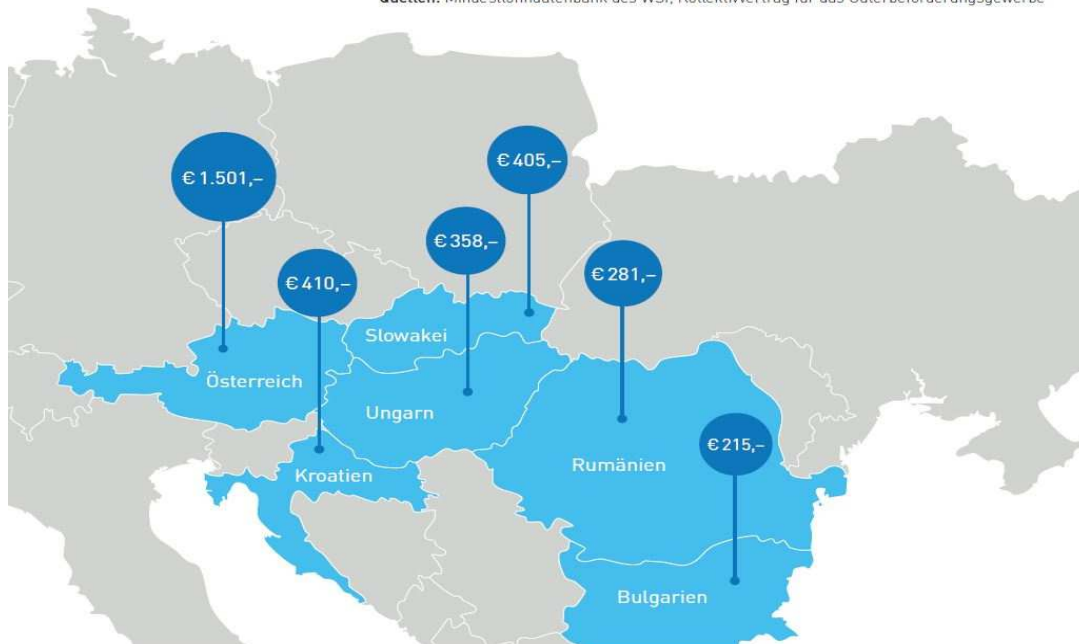
AK, vida, yunion: Verkehr Fair Lohn- und Sozialdumping im Verkehrsbereich und Gegenstrategien

11 Millionen Beschäftigte in der EU (5 Prozent aller Beschäftigten)
im Transport per Lkw, Bus, Flugzeug, Bahn oder Schiff

Im Verkehr werden die Folgen von grenzenloser Liberalisierung auf dem Rücken der Beschäftigten besonders deutlich. Eine neue Broschüre des Instituts FORBA und der AK Wien zeigt: Was es bedeutet, dass die einzelnen EU-Länder bei den Sozialstandards und den Löhnen weit auseinanderdriften, sieht man deutlich im Verkehrsbereich: ein hohes Lohngefälle, rechtliche Schlupflöcher im grenzüberschreitenden Verkehr, fehlende Kontrollen und die Lücken in der Entsende-Richtlinie verschärfen den Druck auf die Beschäftigten auch in Österreich. Dabei gibt es einige EU-Gesetze, etwa bei den Lenk- und Ruhezeiten, die auf dem Papier ausreichend sind. Aber oft werden sie wegen fehlenden Kontrollen nicht umgesetzt.

Mindestlöhne bzw. Kollektivlöhne im Straßengüterverkehr 2016

Quellen: Mindestlohn Datenbank des WSI; Kollektivvertrag für das Güterbeförderungsgewerbe



Lkw-FahrerInnen: Harter Wettbewerb, extremes Lohndumping prägen das Berufsbild

Niedrigst-Löhne aus Südosteuropa prägen die Einkommenssituation

- Rd. 8,80 Euro/h in Österreich, 2,20 Euro/h in Bulgarien,
- unbezahlte Überstunden,
- durchschnittlich 57,5 Arbeitsstunden pro Woche
- wochenlange Abwesenheiten von der Familie,
- wochenlanges Leben und Campieren im Lkw

Nahverkehr-Bus: Hoher Preisdruck bei Bus-Aufträgen im öffentlichen Verkehr

Im Busverkehr machen die Personalkosten 50 Prozent der Gesamtkosten aus.

- öffentliche Ausschreibungen setzen oft auf die Billigsten anbieten:
- das heißt nur junge Fahrer, wenig betriebliche Sozialleistungen
- Beim Wechsel zum Sieger des Bieterverfahrens deutliche Verschlechterung bei Lohn- und Sozialleistungen.

Luftfahrt: Wettbewerbsdruck sorgt für atypische Beschäftigung in einstigen Traumberufen

Fluglinien nutzen die Schlupflöcher Europas um möglichst wenig zu zahlen:

- Easy-Jet hat einen Geschäftssitz in England, das Fluggesellschaftspersonal ist in Bratislava stationiert und unterliegt dortigen arbeits- und sozialrechtlichen Standards.
- AUA: Der Versuch der Fusion von AUA und Tyrolean die billigere Variante des Kollektivvertrags der Tyrolean fürs Bordpersonal der AUA durchzusetzen scheiterte am gewerkschaftlichen Widerstand und endete in einem gemeinsamen Kollektivvertrag
- Nur 50 Prozent der PilotInnen von Billigfluglinien hat einen Vertrag mit der Fluglinie. Die anderen arbeiten für Agenturen oder Leihfirmen oder als „Ein-Personen-Unternehmen“. BerufsanfängerInnen zahlen dafür, dass sie fliegen dürfen.
- Der einstige Traumjob Flugbegleiter/Flugbegleiterin heißt heute vielfach: Einstiegsgehalt 1.200 bis 1.500 brutto bei Vollzeit und häufig nur mit befristeten Verträgen für die Hauptsaison
- Bodenpersonal: hohe Verantwortung, wenig Geld (1.500 Euro brutto), befristete Verträge

Bahn: Wettbewerbsdruck erzeugt Arbeitsverdichtung und Sicherheitsdefizite

- Die Auslagerung von sicherheitsrelevanten Aufgaben an Subunternehmen (Reinigung, Baustellen und Baustellenüberwachung, Sicherheitsdienste) zu Dumpingpreisen führt zu Lohn- und Sozialdumping und Sicherheitsrisiken.
- Für Lokführer im grenzüberschreitenden Verkehr gibt es keine Fahrtschreiber oder Kontrollen der Ruhezeiten.
- Grenzüberschreitende Beschäftigung beim Catering „Henry am Zug“: In österr. Zügen wurde ungarisches Personal zu ungarischen Bedingungen angestellt und gleichzeitig die Ruhezeiten teilweise drastisch unterschritten.

Die Folgen gehen uns alle an:

11 Millionen Beschäftigte und ihre Familien leiden in ganz Europa unter starkem Lohndruck.

Lohn- und Sozialdumping in einer Branche wirkt auch in andere Branchen hinein.

Sicherheit und Komfort für Fahrgäste und andere VerkehrsteilnehmerInnen sind in Gefahr.

Die Lösung für ein EU-weites Problem kann nur EU-weit entwickelt werden:

Die EU-Bürgerinitiative Fair Transport:

Jetzt unterschreiben, damit die EU-Kommission handelt. Die Bürgerinitiative, die AK und die Gewerkschaften vda, younion und GPF setzen sich dafür ein:

+ Gleicher Lohn für gleiche Arbeit überall in Europa mit Mindestlöhnen, Kontrollen und Strafen durchsetzen.

+ Lenk- und Ruhezeiten im Lkw-Verkehr oder Busverkehr sind EU-weit geregelt, werden aber oft nicht eingehalten. Kontrollen der Ruhezeiten durchsetzen.

+ Einheitliche Ausbildungs- und Qualifizierungsstandards für mehr Sicherheit und faire Ausgangsbedingungen. Es kann nicht sein, dass das Unternehmen mit am schlechtesten ausgebildeten und am wenigsten erfahrenen Fahrern Schulbusse fährt.

+ Personennah-Verkehr: Sozial- und Qualitätskriterien müssen bei jeder Ausschreibung von öffentlichen Bus-Verkehrsbestellungen Standard werden. Eine EU-Verordnung (PSO 1370/2007) erlaubt das längst. Direktvergabe im Personennahverkehr muss gesichert sein.

+ Keine Verschlechterungen der Arbeitsbedingungen und keine weitere Liberalisierung im Verkehrssektor ohne soziale Harmonisierung in der EU auf hohem Niveau.