



Edwin Atema war zehn Jahre Berufskraftfahrer, jetzt ist er Gewerkschaftler.



Edwin Atema und Raymond Lausberg (r.) diskutieren über illegale Machenschaften.

STARKE STIMME

Edwin Atema ist der führende Kopf der niederländischen Gewerkschaft FNV Bondgenoten im Kampf gegen das Sozialdumping in der Logistik.

Text | Jan Bergrath

Das weiträumige Hafengelände von Rotterdam ist das größte Logistik- und Industriezentrum Europas. Täglich holen hier Tausende Lkw Fracht oder bringen Container in die Terminals. Drei Lkw-Parkplätze gibt es. Am Wochenende sind sie voll belegt mit 500 bis 700 Lkw. „Dort spielt sich das große menschliche Elend in der internationalen Logistik ab“, sagt Edwin Atema von der niederländischen Gewerkschaft FNV Bondgenoten. Die Fotos, die er von osteuropäischen Fahrern gemacht hat, wie sie auf Trailern oder den Chassis ihrer abgesattelten Zugmaschinen Essen zubereiten, waren die ersten überhaupt zu diesem Thema. Sie wurden in der Reportage „Nomaden“ im FERNFAHRER (Heft 5/2013) abgedruckt. Diese Geschichte war der Beginn einer Berichterstattung über

den bis dahin unbekanntem Begriff des Sozialdumpings im Straßengüterverkehr. Anfang Oktober ist Atema wieder im Hafen. In seiner Begleitung sind zwei Vertreter von SLT Romania, einer rumänischen Gewerkschaft. Es ist die Aktionswoche der Internationalen Transportarbeiter-Föderation (ITF). In Europa sollen Transportarbeiter auf ihre miserablen Arbeitsbedingungen aufmerksam machen. In Deutschland treffen sich dazu 130 Betriebsräte von Verdi zu einem Kongress, um erst einmal untereinander über die dramatischen Arbeitsbedingungen in der Logistik zu reden. Atema hat sich entschieden, die Betroffenen selbst zu informieren. Er hat Flyer in englischer Sprache dabei, die über einen entscheidenden Punkt der EU-Verordnung 561/2006 aufklären: dass ihr Arbeit-

geber sie nicht dazu zwingen kann, ihre regelmäßige wöchentliche Ruhezeit fernab der Heimat im Lkw zu verbringen. Zwei Tage diskutieren die Teilnehmer an improvisierten Tischen. „Zuerst waren die Fahrer aus Osteuropa zögerlich“, erzählt Atema. „Dann haben sie ihre Angst abgelegt. Schließlich hat uns ein Bulgare beschrieben, dass er schon ein Jahr im Hafen haust und ausschließlich Transporte in den Niederlanden macht. Das ist mehr als nur die Spitze eines Eisbergs.“ Etwas über 50 Neueintritte kann die rumänische Gewerkschaft an diesen beiden Tagen für sich verbuchen. „Darunter waren drei Fahrer, die mit einem monatlichen Grundlohn von 200 Euro abgespeist werden und mit illegalen Arbeitsverträgen überwiegend nationale Transporte in Belgien und den Niederlanden durchführen“, berichtet Atema.

„Wir werden mit ihnen vor einem niederländischen Gericht den Tariflohn einklagen, der ihnen zusteht. Diese Fahrer haben erkannt, dass es keine Lösung ist, noch länger zu schweigen. Wenn sie einer Gewerkschaft beitreten, dann können wir mit ihnen zusammen die Ausbeutung bekämpfen.“

Das ist kein leeres Versprechen. Atema weiß nicht nur, was er tut – er lebt auch für seine Aufgabe. Er ist nach Bulgarien gereist, um mit der Gewerkschaft die Situation der Fahrer zu beleuchten. Er hat sich in Belgien mit Hauptinspektor Raymond Lausberg getroffen, um sich konkret zu informieren, wie dieser die immer dreisternen Methoden der illegalen Kobotage entschlüsselt. Denn mit der Arbeit der nationalen Kontrollbehörde Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT), die man in etwa mit dem deutschen BAG vergleichen kann, ist Atema nicht glücklich: „Zu viele Betrügereien bleiben unentdeckt. Mittlerweile sagen uns viele Fahrer aus Osteuropa, dass sie nur einen Mindestlohn von rund 250 Euro erhalten und den Rest auf der Basis von gefahrenen Kilometern bezahlt bekommen, was wiederum als Prämie für ökonomisches Fahren getarnt ist. Das ist innerhalb der EU schon lange klar verboten. Das

Übel kann aber nur an der Wurzel – also dort, wo die Fahrer beschäftigt sind – bekämpft werden. Das ist beispielsweise in Ungarn, wo die Rechte der EU scheinbar mit Füßen getreten werden, praktisch unmöglich. So wundert es nicht, dass dort die Flotten immer größer werden.“

Der 35-jährige Atema hat bereits mit 18 Jahren sein Fachdiplom als Berufskraftfahrer absolviert und ist danach zehn Jahre lang Lkw gefahren, zuletzt Touren nach Skandinavien oder Nordafrika. Dann fing er nebenbei ein Jurastudium an. Schließlich bekam er eine halbe Stelle bei der FNV in Groningen. „Ein Jahr später wurde daraus bereits eine ganze Stelle. Nach und nach habe ich mich dann auf das Thema Sozialdumping konzentriert. Denn es kann nicht sein, dass immer mehr Fahrer aus den Niederlanden ihre tariflich eigentlich gut bezahlten Jobs verlieren, weil Unternehmen über Tochter- oder Briefkastenfirmen im Ausland die geltenden Gesetze eiskalt umgehen.“ So hinterfragt Atema auch die deutsche Mautstatistik, die bei einem Ausländeranteil von 40 Prozent vor allem polnische Firmen als Spitzenreiter weit vor den einstigen Transportern Europas erfasst. „Die niederländi-

schen Transporteure sind im Tabellenwerk immer noch ganz vorne, allerdings fällt es kaum auf, weil ihre Lkw mittlerweile andere Nummernschilder haben.“ Mit anderen Worten: Viele namhafte internationale aktive niederländische Transportunternehmen haben Teile ihrer Flotte in Länder mit einer für sie günstigeren Lohnstruktur ausgeflaggt – auch um die nationalen Tariflöhne (siehe Kasten) zu umgehen. In einem bemerkenswerten Kurzfilm, der auf Youtube zu sehen ist, zeigt Atema auf, dass niederländische Unternehmen selbst in Deutschland Briefkastenfirmen betreiben, weil deutsche Fahrer dort schlicht günstiger zu haben sind.

Atemas beste Waffe ist die Öffentlichkeit. Selbst die großen niederländischen Zeitungen berichten regelmäßig über das Thema Sozialdumping. In einem weiteren Film erklärt er sehr lakonisch, wie der Möbelkonzern Ikea das internationale Lohngefälle zu Osteuropa für seine Logistik nutzt. „Ikea setzt das Transportunternehmen ein, das den günstigsten Preis macht“, sagt Atema, „fragt aber nicht, wie das Angebot zustande kommt.“ Beauftragt würden zunächst niederländische oder belgische Unternehmen, die aber ihrerseits auf Subunternehmen aus Osteuropa zurückgreifen. Natürlich darf der Konzern antworten, dass man sich grundsätzlich für die Rechte der Arbeitnehmer

Verbindliche Tarife

In den Niederlanden gibt es nach Angaben der Arbeitgeber rund 12.000 Transportunternehmen, die meisten davon sind kleine Betriebe. Es arbeiten etwa 130.000 Menschen als Berufskraftfahrer, darunter allerdings viele selbstfahrende Unternehmer. Der zwischen den beiden Arbeitgeberverbänden Transport en Logistiek Nederland und Vereniging Verticaal Transport sowie den beiden Gewerkschaften FNV Bondgenoten und CNV Vakmensen abgeschlossene Tarifvertrag, die Collectieve Arbeidsovereenkomst (CAO), ist für alle Fahrer, die in den Niederlanden beschäftigt sind, allgemeinverbindlich. Er gilt also auch für deutsche und osteuropäische Fahrer, die bei einem niederländischen Unternehmen arbeiten. Die Löhne sind in Tarifklassen eingeteilt und werden nach Einsatzart und Erfahrung gestaffelt. In der aktuell höchsten Klasse, D5, beträgt der Grundlohn bei 160 Stunden im Monat laut CAO 2.301,18 Euro. Überstunden werden mit 100 bis 150 Prozent Zuschlag bezahlt. Auch Spesen liegen mit prinzipiell 45 Euro pro Tag deutlich über deutschem Niveau.



Aysel Erbudak: 'De hogere posities zijn afgesloten voor allochtonen' V2-3

de Volkskrant

DE VOLKSKRANT BV | JACOB BONIFASIPLAATS 9, POSTBUS 1002, 1000 SA, AMSTERDAM | REDACTIE@VOLKSKRANT.NL | TEL.: REDACTIE 020-543 9222 | KLANTENSERVICE 088-056 156 | BEZORGING 088-056 1555

DE WENDING
Een serie over mensen van wie het leven op z'n kop staat.

Critica van Apartheid en het ANC

NOBELPRIJSWINNARES NADINE GORDIMER 1923-2014 V9

Goedkope Slowaakse chauffeurs verdringen Nederlandse transporteurs van de markt

IKEA beticht van sociale dumping

Van onze verslaggeefster Nanda Troost

AMSTERDAM IKEA omzeilt Nederlandse wetgeving voor transport door de inzet van goedkope Slowaakse chauffeurs. Het meubelconcern gebruikt hiervoor een Slowaaks uitzendbureau. De vakbond FNV heeft vanweeg deze praktijk een klacht ingediend bij de Inspectie van het ministerie van Infrastructuur en Milieu.

Het IKEA-transport

Arbeidsinspectie doet onderzoek naar sociale dumping

1 IKEA kiest voor een Belgisch transportbedrijf dat via een Slowaakse dochteronderneming bij een Slowaaks uitzendbureau Slowaakse vrachtwagenchauffeurs inharkt.

2 De Slowaakse chauffeurs worden met busjes naar Nederland gereden.

3 Chauffeurs verzorgen het vrachtovervoer van IKEA tussen de distributiecentra in België en de Nederlandse vestigingen en dat van de Nederlandse vestigingen onderling.

150754 © de Volkskrant.nl



waagen. Ze zouden minimaal een week onder de veertien dagen buiten hun vrachtwagen moeten overnachten. Ze rijden volgens de Europese wet te ritten in Nederland. Bovendien worden ze onderbetaald. Wie in Nederland werkt hoort ten minste het Nederlandse minimumloon te krijgen. Een Slowaakse chauffeur verdient 420 euro bruto per maand, blijkt uit

contracten die in het bezit zijn van de Inspectie. Dat loont wordt met een toerengedragingsopdracht tot 1.300 euro netto. Een ervaren Nederlandse chauffeur komt in een vergelijkbare situatie op zo'n 3.000 euro netto uit. Juist doordat het wegranspot zo internationaal is, laat deze sector bij uitbreiding van de interne Europese

markt zien. Door het verdwijnen van de binnengrenzen is goedkope arbeid een importproduct geworden. De woongigant is niet de enige die op zoek gaat naar goedkope transport. In West-Europa rijden tientalduizenden goedkope Oost-Europese chauffeurs rond. Exacte cijfers ontbreken in Nederland, gaat het volgens de FNV om vele duizenden chauffeurs. Sociale

PAGINA 8-9
De IFC-Route

De wereld is Kras

Vandaag laatste dag!

Tot € 100 korting p.p.

Kras Kortingsdagen
Korting op alle reizen!

Kras.nl/kortingsdagen
of bel 0900-9697

Favorieten vallen weg

Contador breekt scheenbeen en staakt zijn Tour

De laatste overgebleven favoriet voor de zege in de Tour de France, de Spanjaard Contador, is maandag na een valpartij afgestapt. Hij brak een scheenbeen. De Tour heeft nu na de Italiaan Nibali de grootste kanshebber voor de eindzege. Gisteren won hij de rit naar

Voetnoot Gazastrook

Agelopen week in Cairo werd mij van verschillende kanten gevraagd of ik daar iets merkte van de vollog tussen Israël en Gaza. Het antwoord luidt: nee. In een krant las ik dat via sociale media bij al-Sisi erop werd aangedrongen om de afgesneden van Israël te veranderen, maar al-Sisi zweeg. Toen hij eindelijk zijn mond opendeed, zei hij dat niemand gebaat bij escalatie. Al-Sisi is vermoedelijk een deel van de legertop-veracht Hamas, al was het maar omdat Morsi goede betrekkingen met Hamas onderhield.

€ 2,00
Jaargang 2015
44 pagina's
Nummer 27425

Belgie € 2,10
Duitsland € 2,10
Frankrijk € 2,10
Lussemburg € 2,20
Oostenrijk € 3,10

De Bulgaren van Oenema

Bulgarse vrachtwagenchauffeurs leven onder erbarmelijke omstandigheden. Ook in Heerveen.

Laatste ronde in chauffeursgevecht

Zaak FNV tegen vervoerder Van den Bosch die via omwegen buitenlanders ritten zou laten uitvoeren

Marco Visser

Voor het slotaak van een gerecht dat al drie jaar duurt, wilde FNV-voorzitter Ton Heerts gisteren niet even naar de rechtbank in Den Bosch komen. "Samenleving", gaf hij de chauffeurs als slofwoord mee. Het bedrijf uit Erp zou een van de ondernemingen zijn die de transporteurs verlaten met goedkope Oost-Europese chauffeurs. Daarvoor van berekeningsmaatschappijen in Oost-Europese landen. Een Nederlandse onderneming kan zo in buitenlandse bedrijven gebruiken om Oost-Europese chauffeurs in te huren voor de lokale markt. Dit maakt de vrachtdiensten veel goedkoper dan hun Nederlandse collega's. Onder bepaalde omstandigheden kunnen buitenlandse personen mogelijk worden ingezet voor het land van herkomst. Maar in het geval van den Bosch is volgens de FNV sprake van een schijnconstructie, die leidt tot verrijking, onrechtvaardige concurrentie en uitbuiting. "Het begon met een incident", zegt Heerts. "Maar nu is het een trend in de transportsector. Daarom is deze zaak zo belangrijk voor de FNV. Als zij deze zaak wilt bedrijven die niet soevereine constructies werken."

Van den Bosch werd aangeklaagd door de FNV op papier zou bestaan, is volgens de advocaat van Van den Bosch 'opert onjuist'. Hij vertelt aan de vanuit Saksenbierse diverse ritten plannen. Daarnaast heeft Silo een transportvergunning van de Hongaarse overheid. Het bedrijf is waren ritten dat hij 18-2000 euk. Hij krijgt vergoeding

Die nationalen Medien berichten regelmäßig über die Aktionen der Gewerkschaft FNV.

einsetzt. Bei einer internen Überprüfung der Logistikpartner habe man keine Gesetzesverstöße oder Anzeichen von illegaler Kabotage erkennen können, teilte Ikea schriftlich mit. „Kein Wunder“, argumentiert Atema, „diese Konstruktionen sind auf den ersten Blick auch sehr schwer zu erkennen.“

Im Rahmen eines Zehn-Punkte-Plans will FNV nun die allerschlimmsten Auswüchse dieser Verlagerung von niederländischen Fahrerjobs ins Ausland unterbinden. Dazu geht die Gewerkschaft jetzt sogar vor Gericht. Am 18. November gab es das erste Verfahren in 's-Hertogenbosch. Zehn ungarische Fahrer sagten aus. FNV wirft einem der größten Silotransporteurs des Landes, Van den Bosch aus Erp, über Niederlassungen in Ungarn und Deutschland Fahrer zu dortigen Löhnen zu beschäftigen – aber auch in den Niederlanden einzusetzen und von dort zu disponieren. Wieder berichten die Medien und stellen die Frage, ob osteuropäische Fahrer, die in den Niederlanden arbeiten, nach Tarif bezahlt werden müssen. Ein Urteil wird für den 8. Januar erwartet. „Für die Logistik hätte ein Urteil in unserem Sinne genau dieselbe Bedeutung wie der deutsche Mindest-

lohn“, erklärt Atema. „Nur dass die Fahrer hier weitaus mehr Lohn bekommen müssten.“ Die Frage wird sein, ob sich ein niederländisches Gericht wirklich traut, die gewachsenen Strukturen des Sozialdumpings in Europa aufzubrechen.

Im Zuge des Verfahrens taucht auch ein deutscher Arbeitsvertrag der Van den Bosch GmbH mit Sitz in Salzgitter auf. Demzufolge arbeiten deutsche Fahrer dort 21 Tage am Stück und erhalten für diese Tätigkeit, die sowohl gegen das Arbeitszeitgesetz als



Während der ITF-Woche diskutieren Gewerkschafter mit Fahrern aus Osteuropa.

auch gegen die Sozialvorschriften verstößt, 1.000 Euro brutto – plus Spesen. Ein hiesiger Arbeitsrechtsexperte erklärt dazu gegenüber FERNFAHRER überaus deutlich: „Eine Prüfung müsste wohl daran ansetzen, welche Vertragsbestandteile überhaupt gültig sind in Abgrenzung dazu, was in grenzdebilem Zustand verfasst wurde.“

Atema leicht scherzhafte Antwort darauf enthält einen bitteren Kern Wahrheit: „Für mich beginnt Osteuropa bereits an der Grenze zu Deutschland.“



Ein Flugblatt informiert Fahrer über die wichtigsten Punkte der EU-Verordnung.