



© Roland Geisheimer/attenzione

fair

DGB

Arbeitnehmerfreizügigkeit
sozial, gerecht und aktiv

Gleicher Lohn für gleiche Arbeit – auf der gleichen Autobahn!

► 3,8 Millionen LKW-Fahrer sind auf den Straßen der Europäischen Union unterwegs. Viele von ihnen führen ein modernes »Nomadendasein«: Monatelang unterwegs, campieren sie auf überfüllten Autobahnparkplätzen. Viele Speditionen aus osteuropäischen EU-Ländern fahren in diesem Markt, oft als Subunternehmen und damit im Auftrag großer Logistikfirmen aus Deutschland, Frankreich oder Belgien. Ihre Fahrer werden

zu osteuropäischen Mindestlöhnen um die 500 Euro beschäftigt. Dort, wo ihnen bei Transporten in Westeuropa eigentlich die höheren Mindestlöhne der jeweiligen Einsatzländer zustehen, findet massiver Lohnbetrug statt. Der DGB und die Gewerkschaften werden diese Zustände nicht hinnehmen. Wir haben konkrete Vorschläge und Forderungen, wie die Situation verbessert werden kann. ■

► www.dgb.de



© Roland Geisheimer / atenzione

Der dreckige Alltag auf Europas Straßen

► **Ein Unterbietungswettbewerb beherrscht den LKW-Fernverkehr auf Europas Autobahnen. Die Arbeitsbedingungen sind unmenschlich, die EU muss gegensteuern. Damit sich wirklich etwas zum Besseren bewegt, muss die gewerkschaftliche Gegenmacht gestärkt werden.**

Ein ganz normaler Dienstagnachmittag auf der Autobahnraststätte Michendorf am Berliner Ring, kurz vor Potsdam: Zwei Dutzend LKW stehen herum, wenig im Vergleich zu

den Wochenenden, wo hier die Hölle los ist. Viele Fahrer dösen in ihren Fahrerinnen vor sich hin. Jetzt, Ende März, ist das noch ganz angenehm, in zwei, drei Monaten wird das Cockpit vielleicht schon zum Backofen.

Mit einem lauten Geräusch springt das Kühlaggregat in einem der Laster an. Es sitzt direkt hinter Kabine des Fahrers. Wie kann man bei diesem Lärm schlafen? Der Fahrer scheint daran gewöhnt zu sein. Die Kühlung der Fracht ist wichtiger als alles andere.

Michael Wahl vom DGB-Projekt »Faire Mobilität« geht über den Parkplatz und

nimmt die vorderen Nummernschilder der Sattelschlepper in Augenschein. »Die vorderen Nummernschilder – die der Zugmaschinen – das sind die interessanten«, sagt Wahl.

Die Zugmaschinen haben osteuropäische Kennzeichen: aus Polen, Belarus, Bulgarien, Rumänien, der Ukraine. Die Auflieger mit der Fracht sind dagegen fast alle in Deutschland zugelassen. Osteuropäische Trucks mit osteuropäischen Fahrern transportieren Fracht für deutsche Auftraggeber durch Europa. In diesem Bild konzentriert sich

»Kein Transport in Europa dauert länger als zwei Wochen«

Marian Biskup, LKW-Fahrer und Gewerkschafter bei Solidarnosc in Polen:

► »Wir polnischen Fahrer werden zu einem großen Teil in Spesen bezahlt. Ich bin immer davon abhängig, ob ich tatsächlich Aufträge bekomme. Die meisten polnischen Firmen sind so gut im Geschäft, dass sie ihren Fahrern ein angemessenes Gehalt zahlen könnten. Aber solange die Möglichkeit besteht, werden sie immer versuchen, ihnen etwas abzuwickeln.

Ich kenne eine Firma mit Standorten in den Niederlanden, Deutschland und Polen, die tiefgefrorene Lebensmittel ausführt. In allen drei Filialen gibt es unterschiedliche Verdienstsyste. Die Fahrer mit polnischen Verträgen kriegen

den polnischen Mindestlohn von etwa 500 Euro und den Rest als Spesen. Heute stellt die Firma fast niemanden mehr in der deutschen Filiale ein, nur noch in der polnischen.

Es gibt keinen sachlichen Grund, dass ein Fahrer länger als zwei Wochen unterwegs ist. Kein Transport in Europa dauert länger als zwei Wochen, und wenn es doch mal eine extrem lange Tour gibt, kann man das in Doppelbesetzung machen.

Mit unserer Gewerkschaft versuchen wir, innerhalb unserer Firma die Bedingungen zu verbessern, und mit kleinen Schritten gelingt uns das auch. Auf europäischer Ebene haben wir eine solche Durchschlagskraft nicht. Wir brauchen hier mehr Kooperation mit den westeuropäischen Gewerkschaften, um zu erreichen, dass die Arbeitsbedingungen sich stärker angleichen.« ■

das komplette Geschäftsmodell des europäischen LKW-Fernverkehrs.

Michael klopft an ein Seitenfenster. Der Fahrer kurbelt das Fenster herunter. Michael drückt ihm einen Flyer in die Hand. In polnischer Sprache wird darin erklärt, welche Rechte ausländische LKW-Fahrer in Deutschland haben. Beide unterhalten sich auf polnisch. Grigori, der Fahrer, ist Ukrainer und arbeitet für eine Spedition in Ostpolen, kurz vor der Grenze zu seiner Heimat. Die sieht er allerdings nur alle zwei Monate. Sechsmal im Jahr darf er für vierzehn Tage nach Hause, zu seiner Familie. Die mehrstündigen Wartezeiten an der EU-Ostgrenze gehen natürlich von der Freizeit ab. Dazwischen fährt er acht Wochen am Stück kreuz und quer durch Europa, schläft in der Fahrerkabine, auf Parkplätzen, direkt neben der Autobahn.

Übermüdung, keine Zeit für Pausen und obendrein noch miese Bezahlung: das ist der dreckige Alltag für Bus- und LKW-Fernfahrer auf Europas Straßen. Die meisten Fahrer sind bei osteuropäischen Unternehmen angestellt und fahren für den Mindestlohn ihres Landes – in der Regel um die 500 Euro. Zwar steht ihnen, wenn sie in Deutschland unterwegs sind, der deutsche Mindestlohn zu. Doch die Unternehmen umgehen ihn, indem sie Spesenzahlungen, die eigentlich für Übernachtung und Verpflegung während der Fahrt gedacht sind, auf den Mindestlohn anrechnen. Legal ist das nicht. Aber solange es die Fahrer selbst nicht individuell anfechten, kommen die Unternehmen in der Regel mit ihrem »Spesenmodell« durch. Ihren Anspruch auf den deutschen Mindestlohn durchsetzen können die Fahrer praktisch nur, wenn sie ihn rückwirkend vor Gericht einfordern – was gleichbedeutend mit dem Verlust des Jobs ist.

Hunderttausende Menschen sind auf Europas Straßen wochen- und monatelang unter solchen Bedingungen unterwegs. Allein dass so viele Menschen diese systematische Ausbeutung hinnehmen, zeigt, wie gering die Chancen auf faire Arbeitsbedingungen am tatsächlichen Arbeitsort sind und wie sehr die Fahrer auf die Jobs angewiesen sind, um ihre Familien zu ernähren. Das bestätigen über 3 000 Fahrer, mit denen sich die Beratungsteams von Faire Mobilität seit Mitte 2017 auf deutschen Parkplätzen unterhalten haben.

»Wir rumänischen LKW-Fahrer nennen uns Kettenhunde, weil wir uns fühlen, als

seien wir an den Truck angekettet«, zitierte die Wochenzeitung »Die Zeit« im Februar 2019 einen rumänischen LKW-Fahrer. Im »Notfallbett« (!) des Truck zu übernachten sei für sie »normal«, erzählt er. »Ich habe Kollegen, die verbringen ein halbes Jahr im Truck in Deutschland. Meine längste Tour dauerte vier Monate.« Im Sommer wird es oft so heiß, dass man in der Kabine nicht schlafen kann. Die Klimaanlage, wenn es sie überhaupt gibt, darf nicht laufen, weil sie die Batterien aufbrauchen würde. Jeder Toilettenbesuch auf deutschen Raststätten kostet Geld. Wer auf einen Truckparkplatz fährt, kann riechen, was das bedeutet.

Viele Fahrer arbeiten bis zu 15 Stunden am Stück. Nur beim Entladen machen sie eine kurze Pause. Wer den Motor zwischendurch abstellt und zu viele Pausen macht, verliert seinen Vertrag. Die Trucks haben GPS und sind vollständig überwacht.

Verantwortlich dafür sind bei weitem nicht nur Spediteure aus Osteuropa: Westeuropäische Firmen tragen das System mit. Entweder indem sie als Generalunternehmer Aufträge nach Osteuropa vergeben oder indem sie selbst Firmen in Osteuropa gründen, um das Lohngefälle auszunutzen. Dabei handelt es sich nicht selten um Briefkastenfirmen.

Weil es auch in den osteuropäischen EU-Staaten für die Unternehmen immer schwieriger wird, zu diesen miesen Bedingungen Fahrer zu finden, werben sie verstärkt Arbeitskräfte außerhalb der EU an: aus Belarus, der Ukraine oder sogar von den Philippinen. »1 000 Euro Monatslohn, null Tage

Urlaub, zwei Jahre von der Familie getrennt – schon die nackten Zahlen sind empörend«, schrieb der »Stern« in einer Reportage über LKW-Fahrer von den Philippinen. Zu zweit mussten sie in einer Fahrerkabine arbeiten, schlafen, kochen und leben – falls man das überhaupt leben nennen kann. Ein normales Bett hatten sie in Europa nicht gesehen, bis die niederländische Gewerkschaft FNV und das DGB-Projekt Faire Mobilität auf sie aufmerksam wurden.

Will die EU nicht noch mehr Glaubwürdigkeit verlieren, muss sie in dieser Frage handeln. Momentan ist nicht klar, in welche Richtung es gehen wird. Lobbyisten der Fuhrunternehmer drängen auf eine weitere »Deregulierung«, die die Arbeitsbedingungen der Fahrer noch weiter zu verschlechtern droht. Doch noch ist das letzte Wort nicht gesprochen. Wir leben im 21. Jahrhundert, und längst ist es überfällig, entschlossene Maßnahmen zur Verbesserung der Situation der Schwächsten unter den Ausgebeuteten zu ergreifen. Und es gibt greifbare und machbare Lösungen: Den Mindestlohn in den jeweiligen Einsatzländern verpflichtend durchsetzen, die nationalen Kontrollmechanismen stärken, Verstöße hart sanktionieren, ein Rückkehrrecht alle zwei Wochen an den Heimatort gesetzlich verankern. All das ist möglich. Wichtig bleibt, dass sich mehr Fahrer und Fahrerinnen in ihren Gewerkschaften organisieren und dass Gewerkschaften in ganz Europa aktiv auf die Fahrerinnen und Fahrer zugehen und ihnen ein Angebot machen: Gemeinsam können wir unsere Arbeitsbedingungen für die Zukunft gestalten. ■

► www.faire-mobilitaet.de

Prinzip der nächsten Entladung



Welcher Lohn soll gelten?

► Mögliches Modell für transparente und faire Regeln im internationalen Straßenverkehr: Das Arbeitsrecht des Landes, in welchem die nächste Ladung abgeliefert wird, bestimmt die Höhe des Lohnes. Eine Fahrt – ein Lohn!

E
Fahrt beginnt
in Spanien



D

F
Transit



»Sich austauschen über Probleme – und wie man sie lösen kann«

► **Wissen bündeln, Gemeinschaft herstellen, gegenseitige kollegiale Hilfe organisieren – ein Gespräch mit Andreas Kerke von den Vereinten Kraftfahrerkreisen**

Andreas, du bist LKW-Fahrer und aktiv bei der Bewegung der »Kraftfahrerkreise«. Was kann man sich darunter vorstellen?

Wir sind Berufskraftfahrer, die sich alle drei Monate auf einem Autohof treffen, um Erfahrungen auszutauschen, Wissen zu bündeln und Themen rund um unsere Arbeit zu besprechen. Es geht um gegenseitige kollegiale Hilfe – bei der Stellensuche, Weiterbildung und allen möglichen fachlichen Problemen. Und natürlich wollen wir Kolleginnen und Kollegen über ihre Rechte aufklären.

Wie stehen die Kraftfahrerkreise und ver.di zueinander?

Mittlerweile gibt es bundesweit ein gutes Dutzend Kraftfahrerkreise. Wir sind zwar formell kein Verein, aber wir haben Sprecher gewählt und uns auf Leitlinien geeinigt. Wir sind untereinander vernetzt und treten nach außen mit einem gemeinsamen Logo und einer Internetseite auf – als »Vereinte Kraftfahrerkreise«. Inzwischen werden wir von ver.di unterstützt. Viele von uns sind Gewerkschafterinnen und Gewerkschafter und arbeiten ehrenamtlich in den regionalen Fachbereichsvorständen mit. Aber grundsätzlich sind bei uns alle Kolleginnen und Kollegen willkommen, ob Gewerkschaftsmitglieder oder nicht.

Der Konkurrenzdruck auf die Fahrer mit deutschen oder west- und nordeuropäischen Arbeitsverträgen nimmt zu. Welche Verantwortung tragen die Fahrer aus Osteuropa dafür?

Das sind Kollegen, die einen anstrengenden Job machen, um ihre Familien durchzubringen. Sie sind nicht unsere Feinde, auch wenn das von manchen Medien so dargestellt wird. Deren

Arbeitsbedingungen müssen nach oben angepasst werden, an unsere. Und dafür müssen wir uns gemeinsam, auf Augenhöhe mit den Kollegen, einsetzen. Das wird nicht einfach und braucht Zeit, aber einen anderen Weg sehe ich nicht.

Hat eure Arbeit Erfolg?

Nun, wir sind noch weit davon entfernt, Gesetzesänderungen bewirken zu können. Aber wir sind mittlerweile nicht nur bei der Gewerkschaft, sondern auch bei vielen Kraftfahrern als Ansprechpartner anerkannt. Leute rufen uns an und fragen um Rat. Viele Dinge können durch kollegiale Hilfe gelöst werden. Dass wir dieses Vertrauen aufgebaut haben, sehe ich schon als gewissen Erfolg an.

Warum, glaubst du, ist euch das gelungen?

Na ja, LKW-Fahrer sind von Natur aus Eigenbrötler, sonst würden sie den Job nicht machen. In eine Gewerkschaft eintreten – das ist für die meisten nichts. Ich hab wirklich Schwierigkeiten, Leute davon zu überzeugen. Aber dennoch haben viele den Wunsch nach Gemeinsamkeit und Austausch mit anderen Fahrern. Nur ist das heute – paradoxerweise! – schwieriger als früher. Noch vor zehn, fünfzehn Jahren haben wir LKW-Fahrer im Autohof zusammengesessen, und auch wenn wir uns nicht kannten, haben wir nach ein paar Minuten miteinander diskutiert. Geh heute mal in einen Autohof. Da sitzt jeder allein an seinem Einzeltisch, packt sein Smartphone aus und surft im Internet. Aber das Bedürfnis, miteinander zu reden, sich auszutauschen über die Probleme bei der Arbeit und wie man sie lösen kann – das ist ja nicht verschwunden. Ich denke, das große Interesse vieler Kolleginnen und Kollegen an den Kraftfahrerkreisen kommt genau daher. Wir haben Orte geschaffen, an denen das möglich ist. ■

► www.kraftfahrerkreise.de

■ **Impressum**

► **V. i. S. d. P.: Annelie Buntenbach**

Deutscher Gewerkschaftsbund
Bundesvorstand

Henriette-Herz-Platz 2, 10178 Berlin

► **Redaktion:** Livia Hentschel, Robert Spiller, Martin Stuber, Michael Wahl,

Dominique John, **Unterstützung von:** Journalistenbüro work in progress,

Satz und Layout: Dirk Braunheim, **Druck:** hinkelsteindruck – sozialistische GmbH

► Berlin, April 2019

Den europäischen Straßenverkehr endlich fair gestalten

© DGB/Simone M. Neumann



Annelie Buntenbach

Mitglied des Geschäftsführenden Bundesvorstandes des Deutschen Gewerkschaftsbundes

► Wir Gewerkschaften in Deutschland setzen uns für gute Arbeitsbedingungen und

umfassende soziale Absicherung für alle Beschäftigte ein - egal, ob sie ihr Recht auf Freizügigkeit in Anspruch nehmen oder als entsandte Beschäftigte in Deutschland arbeiten.

Wer vorübergehend in einen anderen EU-Staat entsandt wird, sieht sich mit der Frage konfrontiert, welche Arbeitsvorschriften gelten und welcher Lohn bezahlt wird. Um Klarheit für entsandte Beschäftigte herzustellen, wurde von der EU die sogenannte Entsenderichtlinie vereinbart. Auch wenn diese Richtlinie nicht perfekt ist, stellt sie einen wichtigen Schutz vor Lohn- und Sozialdumping dar. Sie sorgt im Kern dafür, dass ein nach Deutschland entsandter Beschäftigter, beispielsweise aus Polen, wenigstens den Mindestlohn erhält und den gleichen Arbeitsbedingungen unterliegt wie andere Beschäftigte in Deutschland.

Trotzdem sind Arbeitsbedingungen und Entlohnung in Branchen mit einem hohen Anteil entsandter Beschäftigter oft miserabel. Bestehende Regeln und Gesetze werden häufig nicht eingehalten, die Beschäftigten kennen ihre Rechte nicht und wissen nicht, wo sie Hilfe bekommen können. Die Kontrollbehörden sind unterbesetzt und haben enorme Probleme, Fälle von Missbrauch und Ausbeutung aufzudecken.

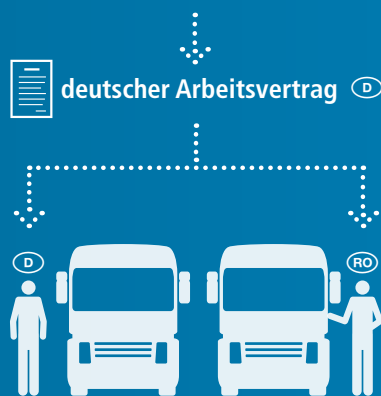
Solche Defizite finden sich massenhaft im europäischen Straßenverkehr. Hoch mobile Beschäftigte mit Arbeitsverträgen ihrer Herkunftsländer transportieren Güter und Waren für ausländische Auftraggeber quer durch Europa. Eigentlich sind sie klassische entsandte Arbeitnehmer – und doch greift selbst der minimale Schutz der Entsenderichtlinie in der Praxis oft nicht. Beschäftigte im Straßentransport sind oft mit Situationen konfrontiert, die wir als Gewerkschaften nicht akzeptieren können und wollen: Überlange Fahrtzeiten, fehlende Pausen, das erzwungene und wiederholte Übernachten auf Rastplätzen oder eine nicht im Ansatz ausreichende Entlohnung ohne Sozialversicherungsbeiträge.

Überdies stehen die Kontrollbehörden im europäischen Straßentransport besonderen Herausforderungen gegenüber – schließlich haben die Beschäftigten keinen festen Arbeitsort. Damit ist die Prüfung der Einhaltung geltender Schutzbestimmungen und Vorschriften besonders kompliziert. Zudem ist die kriminelle Energie in der Branche hoch. So haben sich zahlreiche Unternehmen in der EU darauf spezialisiert, über Briefkastenfirmen und windige Vertragskonstruktionen systematisch Profit aus der Not der Beschäftigten zu schlagen und so ihren gegenseitigen Unterbietungswettbewerb auf dem Rücken der Fahrerinnen und Fahrer auszutragen.

Wir brauchen im europäischen Straßenverkehr klare Regeln, die eingehalten werden und die Beschäftigten besser und effektiver schützen. Dazu haben die Gewerkschaft ver.di und der DGB Vorschläge gemacht. Wir sagen: Sobald die Fahrerinnen und Fahrer in Deutschland im Einsatz sind, müssen ihnen die hier üblichen Arbeits- und Entlohnungsbedingungen zustehen. Denn nur so kann Mobilität fair gestaltet werden – ganz nach dem DGB-Grundsatz »Gleicher Lohn für die gleiche Arbeit am gleichen Ort«.

Arbeitnehmerfreizügigkeit

Spedition in Deutschland (D)



Fahrer Olaf aus Deutschland und Fahrer Adrian aus Rumänien haben Anspruch auf gleichen Lohn und gleiche Arbeitsbedingungen

Dienstleistungsfreiheit / Entsendung

Deutsche Logistikfirma (D)

Auftrag

Spedition in Rumänien (RO)

rumänischer Arbeitsvertrag (RO)



Weil Fahrer Nicolae aus Rumänien einen Auftrag eines dt. Generalunternehmers ausführt, hat er Anspruch auf dt. Mindestlohn. Seinen Anspruch umgehen die Unternehmen: sie zahlen nur rumänischen Mindestlohn plus »Spesen«

Illegale Praxis: Arbeitgeber zahlt mind. 5 000 Euro/Jahr weniger für Fahrer mit rumänischem Arbeitsvertrag als für Fahrer mit dt. Vertrag.

»Grundrechte von Zigtausenden Fahrern werden tagtäglich gebrochen«



© DGB/Simone M. Neumann

Stefan Körzell

Mitglied des Geschäftsführenden Bundesvorstands des Deutschen Gewerkschaftsbundes

► **Bestehende Regeln konsequent anwenden, effektiver kontrollieren,**

Verstöße schärfer sanktionieren. Die Arbeitsbedingungen von LKW-Fahrern in Europa können verbessert werden. Ein Gespräch mit Stefan Körzell.

Stefan, du bist selbst schon auf einem LKW mitgefahren, um dir ein Bild von den Arbeitsbedingungen der Kolleginnen und Kollegen zu machen. Kannst du deine Eindrücke kurz beschreiben?

Ich habe großen Respekt vor den Kolleginnen und Kollegen, die ja tage-, oft sogar wochenlang fast ununterbrochen unter ziemlich beengten Bedingungen ihre Arbeit machen. Auch wenn sich im Fahrerhaus beim Komfort vieles verbessert hat: Es bleibt körperlich anstrengend, Tag für Tag am Steuer zu sitzen und dir nur alle paar Stunden mal die Füße vertreten zu können. Dazu kommt die permanente Anspannung im Verkehr. Und im Hinterkopf hast du die Ansagen aus der Zentrale, dass der Zeitplan einzuhalten ist, egal wie dicht der Verkehr ist und ob das Wetter mitspielt. Und mit der Fernfahrer-Romantik ist es spätestens vorbei, wenn du sechs Meter neben der dreispurigen Autobahn in den Schlaf kommen musst und bestenfalls alle zwei Wochen in einem richtigen Bett schlafen kannst.

Die Branche steht unter starkem internationalen Konkurrenzdruck. Unterschiede bei Löhnen und Arbeitsbedingungen in Ost- und Westeuropa werden genutzt, um Standards in der Bundesrepublik und anderen sogenannten Hochlohnländern zu unterminieren. Was unternehmen der DGB und die Gewerkschaften dagegen?

Das Prinzip »Gleicher Lohn für gleiche Arbeit am gleichen Ort« muss auch auf Europas Straßen gelten. Deshalb brauchen wir auch in dieser Branche einen allgemeinverbindlichen Tarifvertrag, der auch für Fahrer gilt, die im Ausland angestellt sind, aber im Auftrag deutscher Generalunternehmer fahren. Dafür haben wir das Gespräch mit der EU-Kommission und den Parlamentariern in Brüssel und Berlin gesucht, Veranstaltungen organisiert, in denen auch Betroffene direkt zu Wort gekommen sind. Nicht zuletzt hat sich der DGB im Rahmen des Projektes Faire Mobilität

auch der Aufgabe gestellt, die Fahrerinnen und Fahrer bei der Wahrnehmung ihrer Rechte zu beraten und zu unterstützen.

Seit einiger Zeit diskutieren EU-Kommission, Rat und Parlament das sogenannte Mobility-Package, mit dem die Grundstandards bei den Arbeitsbedingungen im LKW-Verkehr in der EU neu geregelt werden sollen. Was fordert der DGB von der Bundesregierung?

Der DGB erwartet von der Bundesregierung, dass sie entschlossen gegen alle Ausnahmen für den Transportsektor von der Entsenderichtlinie argumentiert. Um das Prinzip »gleicher Lohn für gleiche Arbeit am gleichen Ort« durchzusetzen, müssen Arbeitsbedingungen dort geregelt werden, wo die tatsächliche Arbeit geleistet wird – und zwar zu den ortsüblichen Konditionen. Außerdem muss das Verbot des Europäischen Gerichtshofes, die reguläre wöchentliche Ruhezeit von mindestens 45 Stunden in der Fahrerkabine zu verbringen, auch ausnahmslos und unzweideutig gesetzlich verankert werden – und zwar ab sofort, ohne Übergangsfrist. Wichtig ist, dass diese 45-Stunden-Pause wie bisher alle zwei Wochen genommen werden muss, und nicht – wie lange vorgesehen – nur einmal in vier Wochen. Grundsätzlich müssen Kontrollbehörden wie Zoll, Bundesamt für Güterverkehr und Polizei personell aufgestockt und mit effektiveren Kontrollbefugnissen ausgestattet werden. Nur so kann es gelingen, die Grundrechte von Zigtausenden LKW-Fahrern zu verteidigen, die heute immer noch tagtäglich gebrochen werden. ■

DGB und Gewerkschaften fordern deshalb



► **Einhaltung des gesetzlichen Mindestlohns, kontrolliert durch digitalen Tachograph!**



► **Elektronischen Frachtbrief einführen, um Auftraggeberketten transparent zu machen!**



► **Alle Beschäftigte im Transportsektor müssen unter den Schutz der Entsenderichtlinie fallen!**



► **Ein allgemeinverbindlicher Tarifvertrag für LKW-Fahrer, die im Auftrag deutscher Unternehmen fahren.**



► **Kabinenschlafverbot konsequent durchsetzen!**