

Οδηγός φορτηγού: Δύσκολο επάγγελμα, αβέβαιο μέλλον

2019/05/13 11:08 στην κατηγορία ΑΥΤΟ/ΔΡΟΜΟΙ

Ταξιδεύουν ασταμάτητα, μένουν επί μήνες μακριά από τις οικογένειές τους, οι συνθήκες εργασίας είναι καταστροφικές, σύμφωνα με δημοσίευμα της Deutsche Welle, ωστόσο μια νέα πρωτοβουλία προσπαθεί να ενημερώσει τους οδηγούς φορτηγών για τα δικαιώματά τους.

Στη Γερμανία σπάνια βλέπει κανείς γερμανικές πινακίδες στα φορτηγά. Οι περισσότερες είναι πολωνικές. Ο Μίχαελ Βαλ από την πρωτοβουλία «Δίκαιη Κινητικότητα» (Faire Mobilität) της Γερμανικής Ομοσπονδίας Συνδικάτων Εργαζομένων (DGB) πηγαίνει από πόλη σε πόλη **για να ενημερώσει οδηγούς φορτηγών για τα εργασιακά τους δικαιώματα στη Γερμανία.**

Οι περισσότεροι οδηγοί από άλλες χώρες δεν γνωρίζουν καν ποιος είναι ο κατώτατος μισθός που δικαιούνται ως εργαζόμενοι στη Γερμανία. «Πολλοί δεν γνωρίζουν τα δικαιώματά τους», αναφέρει ο Βαλ.

Εκτός από Πολωνούς, στη Γερμανία συναντά κανείς πολλούς οδηγούς φορτηγών από την Τσεχία και τη Βουλγαρία. Οι περισσότεροι δείχνουν αμέσως ενδιαφέρον να ενημερωθούν για τα δικαιώματά τους.

Τυχαία συνάντηση με οδηγούς φορτηγών σε ένα πάρκινγκ στο Νόισενσταϊν της Βάδης-Βυρτεμβέργης. Ο Μίχαλ και ο Ράστερ, Πολωνοί οδηγοί, συνομιλούν με τον Μίχαελ Βαλ και την ομάδα του.

Ο ένας βγάζει ένα χαρτί, όπου αναγράφεται ότι τον Φεβρουάριου εργάστηκε 83 ώρες επί γερμανικού εδάφους. Βάσει νόμου δικαιούται να αμειφθεί με το κατώτατο ημερομίσθιο που ισχύει στη Γερμανία, δηλ. 9,19 ευρώ ανά ώρα.

Ωστόσο στην πράξη πολλοί εργοδότες καταφεύγουν σε τεχνάσματα. Οι οδηγοί λαμβάνουν καθημερινά **ημερήσια αποζημίωση για δαπάνες και όχι μισθό**, ύψους 40 - 60 ευρώ, ποσό από το οποίο όμως οι εργοδότες αφαιρούν ασφαλιστικές εισφορές και φόρους. Έτσι στην πράξη ο ημερήσιος μισθός πέφτει στο ύψος του ωρομισθίου.

Καταστροφικές συνθήκες εργασίας

Εδώ και μήνες μέλη της πρωτοβουλίας «Δίκαιη Κινητικότητα» έχουν επισκεφθεί 50

με 60 χώρους στάθμευσης φορτηγών και έχουν συνομιλήσει με περίπου 3.000 οδηγούς. «Δεν έχει βελτιωθεί κάτι στο μεταξύ» αναφέρει ο Βαλ. «Οι συνθήκες εργασίας συχνά είναι καταστροφικές».

Ο Μάρεκ από την Πολωνία οδηγεί επί μέρες και κοιμάται σε μια άβολη κουκέτα στο πίσω μέρος του φορτηγού. Η μεγαλύτερη περίοδος ξεκούρασης εντός της εβδομάδας είναι 45 ώρες. «Τα παιδιά μου λένε συχνά να προσέχω» αναφέρει ο Μάρεκ. Τουλάχιστον ο ίδιος έχει την τύχη να βλέπει την οικογένειά του συχνά.

Οι περισσότεροι οδηγοί φορτηγών από την ανατολική Ευρώπη λείπουν για μεγάλα χρονικά διαστήματα από το σπίτι τους.

«Η κατάσταση αυτή επιβαρύνει τους οδηγούς ψυχικά. Είναι μακριά από τις οικογένειές τους και βλέπουν σπάνια τα παιδιά τους», αναφέρει η Στανισλάβα Ρουπ Μπούλινγκ από το DGB.

Συγχρόνως η διατροφή τους είναι κάκιστη, γιατί αποτελείται κυρίως από λιπαρά και προμαγειρεμένα γεύματα.

Πολλοί οδηγοί θα μπορούσαν πάντως, βάσει του εφαρμοστέου δικαίου, να ζητήσουν από τους εργοδότες τους το νόμιμο κατώτατο ωρομίσθιο, χωρίς τεχνάσματα. Ωστόσο φοβούνται να το ζητήσουν, για να μη χάσουν τη δουλειά τους.

Επίσης είναι αλήθεια ότι **οι ισχύοντες κανόνες είναι πολύπλοκοι και δυσνόητοι**. Σύμφωνα τους κανόνες οι τελωνειακοί υπάλληλοι οφείλουν να ελέγχουν, εάν η εκάστοτε μεταφορική εταιρεία καταβάλει τον προβλεπόμενο, νόμιμο κατώτατο μισθό. Στην πράξη οι έλεγχοι είναι ελλιπείς.

Στις αρχές Απριλίου οι συνθήκες εργασίας των οδηγών φορτηγών συζητήθηκαν έντονα στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο. Οι ευρωβουλευτές ζητούν πλέον οι οδηγοί φορτηγών να επιστρέφουν σπίτι τους κάθε τέσσερις εβδομάδες και να δικαιούνται να περνούν τις προβλεπόμενες ώρες ανάπαυσης σε ξενοδοχείο και όχι στο φορτηγό.

Επίσης, όταν μία ξένη εταιρεία εκτελεί δρομολόγια εντός άλλης χώρας, θα πρέπει να ισχύει ο κατώτατος μισθός της χώρας αυτής. Ωστόσο από αυτή τη ρύθμιση εξαιρούνται εργαζόμενοι εταιρειών που εκτελούν δρομολόγια μεταξύ περισσότερων χωρών.

Σύμφωνα με τον Μίχαελ Βαλ, μια τέτοια ρύθμιση ενδέχεται να δημιουργήσει εργαζομένους δύο κατηγοριών.