MILO ÜBER ALLES

Deutschland diktiert, Polen pariert.

Die Mindestlohnregelung für LKW-Fahrer ist vorläufig nur im Transit durch Deutschland ausgesetzt worden. Von und nach Deutschland gilt sie weiterhin und hält so die Konkurrenz aus dem Osten fern.

Treffen in Warschau. Ministerpräsidentin Kopacz fragt in die Runde: „Was gibt's neues in Berlin?" Der Wirtschaftsminister: „Die Deutschen fordern, wir sollen den polnischen LKW-Fahrern, die durch ihr Land fahren, die Löhne erhöhen…" „Noch etwas?", fragt die Regierungschefin. „Aber sie weigern sich die Löhne der Angestellten ihrer Discounter-Ketten in Polen zu erhöhen", antwortet die polnische EU-Kommissarin Bieńkowska.
Der Foto-Scherz aus der Tageszeitung „Nasz Dziennik" („Unser Tagblatt") vom 28. Januar 2015 gibt die Befindlichkeit eines nicht kleinen Teils der polnischen Öffentlichkeit wieder, der Deutschland ohnehin nicht über den Weg traut.

Die Bombe platzte am 7. Januar 2015. Während einer Pressekonferenz in Berlin verkündeten die Vertreter der deutschen Ministerien für Finanzen und Arbeit, dass der gerade in Deutschland eingeführte flächendeckende Mindestlohn von 8,50 Euro pro Stunde auch für Ausländer gelte, und zwar für jede Stunde, die sie in Deutschland arbeiten, z. B. auch für polnische LKW-Chauffeure, wenn sie aus Polen durch Süddeutschland nach Italien fahren.

Am 30. Januar 2015 hat die deutsche Regierung die Anwendung des Gesetzes auf ausländische Lkw-Fahrer im reinen Transitverkehr vorerst (bis zur Klärung in Brüssel) ausgesetzt. Zu monströs war der Unsinn

dieses Vorhabens, wären doch von der Maßnahme jährlich rund 1,8 Millionen Transitfahrten, allein polnischer Speditionen, durch Deutschland betroffen. Doch

die Kuh ist noch längst nicht vom Eis.

Lkw-Chauffeure, deren Anhänger in Deutschland be- und entladen werden, müssen nämlich weiterhin mindestens 8,50 Euro in der Stunde verdienen. Um das zu gewährleisten, wurde eine beachtliche bürokratische Prozedur in Gang gesetzt. Die Spediteure müssen den Einsatzplan des Fahrers der von oder nach Deutschland fährt, vorab, mittels eines umfangreichen Formulars bei der deutschen Zollverwaltung anmelden und anschließend die Daten, welcher Fahrer wie lange durch Deutschland gefahren ist, für Kontrollzwecke aufbewahren. Zudem muss der Fahrer folgende Dokumente dabei haben: den Arbeitsvertag, sein ausgefülltes Arbeitszeitformular, seine Lohnabrechnung und den Vorab-Überweisungsbeleg der beweist, dass sein auf Deutschland entfallender Stundenlohn bereits auf sein Konto überwiesen wurde. Alles natürlich auf Deutsch. Auf Anfrage aus Warschau haben deutsche Behörden mitgeteilt, dass sie auch auf Englisch und Französisch ausgefüllte Unterlagen zu akzeptieren gedenken.

Die Vorschriften seien unpräzise, klagen polnische Spediteure. Harte Strafen, die in die Hunderttausende von Euro gehen können, drohen sowohl ihnen, wie auch ihren deutschen Auftraggebern.

Zwei Wochen lang hielt die, was Berlin angeht, stets konfliktscheue Regierung in Warschau still, bis sie von den zornerfüllten Transportunternehmer-Verbänden u. a. mit ganzseitigen Zeitungsannoncen zum Handeln gezwungen wurde. Es gab am 21. Januar 2015 ein Telefongespräch der polnischen Regierungschefin mit Frau Merkel und einige eher theatralisch wirkende Gemütsäußerungen, die die Medien Wirtschaftsminister Piechociński („Skandalös, was die Deutschen da Europa vorschlagen“) und Außenminister Schetyna („Kuriose Vorschriften“) entlocken konnten. Dass der „wichtige Freund Deutschland“, wie es die Ministerpräsidentin formulierte, dermaßen brachial vorgehen konnte, und man sich plötzlich gezwungen sah Widerspruch zu äußern, war für die Regierungskreise ungewohnt und unangenehm.
Polen ist nun Mal mit einem Anteil von 25% das Land mit dem höchsten Lkw-Frachtaufkommen in der EU.

Ein lästiger Konkurrent,

dessen man sich in Berlin mit einem Schlag auf diese Weise zu entledigen hoffte? Jan Rokita, (einst führender Politiker der regierenden Bürgerplattform, von Tusk als politischer Rivale ausgebootet, heute Publizist) hegte diesbezüglich keine Zweifel, als er im Nachrichtenmagazin „W Sieci“ („Im Netztwerk“) vom 27. Januar 2015 schrieb: „Offensichtlich ist man irgendwo in den Berliner Ministerien auf die Idee gekommen, das MiLo-Gestetz dazu zu benutzen polnische (und nicht nur polnische) Transportunternehmer von den deutschen Straßen zu verbannen, und auf dem Verwaltungswege den deutschen Straßengütertransport nur den Deutschen zu überlassen. Der deutsche Staat mache sich in diesem Fall zu einem Werkzeug der Wirtschafslobbyisten.“

Tomasz Budnikowski, Ökonomieprofessor am Westinstitut in Poznań, bemerkte in der Tageszeitung „Rzeczpospolita“ („Die Republik“) vom 28. Januar 2015:

„Den Mindestlohn gibt es in den meisten europäischen Ländern. In keinem von ihnen jedoch hat man sich entschieden dermaßen brutal in die Lohnmechanismen ausländischer Transportunternehmen einzugreifen. Na ja, nicht seit heute wissen wir, dass wenn man in Deutschland etwas in Angriff nimmt, dann gründlich, und nicht selten gibt man sich dabei der Lächerlichkeit preis.“
Um einiges schwerere Geschütze fuhr der konservative Kommentator Jacek Karnowski im viel gelesenen Internet-Portal „W.Polityce.pl“ (In.derPolitik.pl“) am 25 Januar 2015 auf:

„Es zeigt sich, dass die Vorherrschaft auf dem polnischen Markt Berlin nicht mehr genügt: das diskrete Erzwingen der Stilllegung beachtlicher Teile der Industrie, einschließlich der Werften, die schnelle Übernahme des Einzelhandels. Jetzt zielen sie auf Branchen ab, die sie bisher als eine Art Gnadenbrot den armen „Freunden“ aus dem Osten überlassen haben: Z. B. auf die Transportdienstleistungen. (…) Das ist eindeutig eine neue Phase. Der deutsche Staat führt Regulierungen ein, die in innere Wirtschaftsbelange der Nachbarn eingreifen.“

Karnowski sieht bereits eine weitere Forderung Berlins kommen: “Wenn die neuen Vorschriften wirklich wirksam vollstreckt werden sollen, dann müssen deutsche Kontrollen direkt in den polnischen Firmen stattfinden, anders lässt es sich nicht effektiv nachvollziehen, ob der polnische Fahrer den deutschen Mindestlohn bekommen hat.“, und fährt fort: „Das wäre eine beispiellose Einmischung. Das ist schon et-

was mehr als die herkömmliche »soft power«“, mit der man die Eliten und die Jugend des Landes für sich gewinnt: Stipendien, Honorare, Forschungsgelder, Auszeichnungen, üppig finanzierte Projekte, Austausche, „das Korrumpieren polnischer Minister oder gar des Ministerpräsidenten mit Posten in Brüssel. Das hier aber ist eine offensichtliche Nötigung, ausgerichtet darauf, die Einnahmen des deutschen Staates zu erhöhen.“

Prof. Budnikowski weist auf einen weiteren Aspekt hin: „Den Standpunkt der deutschen Fahrer und Spediteure kann man soweit verstehen. Sie sehen in der Maßnahme eine erhebliche Schwächung der ausländischen Konkurrenz zu ihren Gunsten. Was erstaunt, ist die Position einiger polnischen Gewerkschaftler, die verkünden, dass es keinen Grund dafür gebe, dass polnische Fahrer nicht genauso viel wie ihre deutschen Kollegen verdienen. Was aber sollen dazu die polnischen Krankenschwestern, Eisenbahner, Universitätsprofessoren sagen?“

Wie geht es weiter?

Im Transportverkehr von und nach Deutschland haben die deutschen Behörden den ausländischen Spediteuren einen Mühlstein um den Hals gehängt: Voranmeldung beim deutschen Zoll, eine monströse Dokumentationspflicht, Vorkasse für den Fahrer, wage Formulierungen, Androhung enormer Strafen für Transportunternehmen und Auftraggeber. Da nimmt man ab jetzt lieber gleich eine deutsche Firma.

Obschon vor Berlins einstweiligem Transit-Rückzieher am 30. Januar 2015 geschrieben, bleibt Jan Rokitas Einschätzung ganz und gar aktuell: „Es sieht danach aus, dass (…) die Regierung in Berlin Höflichkeit und den Willen alles zu erklären und zu besprechen an den Tag legen, aber im Kern hart bleiben wird. (…) In dieser Situation muss sich die Regierung Kopacz bewusst werden, dass in diesem Konflikt ohne Gegenmaßnahmen seitens der EU sowie Polens und seiner Verbündeten, die Bereitschaft Berlins Zugeständnisse zu machen, sehr beschränkt sein dürfte.“

Jacek Karnowski ist dahingehend jedoch sehr pessimistisch: „Beachten wir: dem polnischen Staat kommt es nicht einmal in den Sinn eine der Lage angemessene Gegenmaßnahme zu erwägen, die die deutschen Spediteure treffen würde: eine zusätzliche Versicherung oder Gebühr. Das würde gegen EU-Regeln verstoßen? Die deutschen Regulierungen verstoßen

allem Anschein nach gegen das Prinzip staatlicher Souveränität, und sollen dennoch in Kraft treten.“

© RdP