



Bundesministerium für Arbeit, Soziales
und Konsumentenschutz
Stubenring 1
1010 Wien

Wirtschaftskammer Österreich
Wiedner Hauptstraße 63 | 1045 Wien
T +43 (0)5 90 900-DW | F +43 (0)5 90 900-3588
W <http://wko.at>

vii9@sozialministerium.at
begutachtungsverfahren@parlinkom.gv.at

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom
462.203/0018-VII/B/2017
10.3.2017

Unser Zeichen, Sacharbeiter
Sp 960/17/Dr.RG/AW
Dr. Gleißner

Durchwahl
4288

Datum
22.3.2017

Bundesgesetz, mit dem das Lohn- und Sozialdumping-Bekämpfungsgesetz und das Sozialbetrugsbekämpfungsgesetz geändert werden - LSD-BG

Sehr geehrte Damen und Herren!

die Wirtschaftskammer dankt für die Gelegenheit zur Stellungnahme:

Generell bereitet das LSD-BG Unternehmen große Probleme, weshalb wir für eine massive generelle Entschärfung des Gesetzes eintreten. Wir beschränken uns aber in der Stellungnahme auf die Thematik der Novelle. Die vorgeschlagenen Änderungen sind ein wichtiger Schritt, der die Meldepflichten für ausländische Verkehrsunternehmen jedenfalls vereinfacht. Ein für den Transportbereich praktikables und lebbares Entsende-Regime erfordert aber aus Sicht der Verkehrswirtschaft weitergehende Verbesserungen nicht nur beim Meldewesen, sondern auch beim Entsendebegriff selbst.

Entsendemeldung

Aus unserer Sicht ist die Systematik – trotz entgegenkommender Änderung – immer noch zu bürokratisch.

- Wozu muss bei mobilen Arbeitnehmern die SV-Nummer und der zuständige SV-Träger eingemeldet werden? Es ist ja ohnehin das A1 mitzuführen.
- Die Meldung des österreichischen KV-Entgelts bedeutet infolge der komplexen KV-Landschaft und der vielfach schwer interpretierbaren KV-Bestimmungen einen hohen administrativen Aufwand.
- Es muss trotz „Sammelmeldung“ für jeden einzelnen AN der ö Lohn berechnet und eingetragen werden.
- „Schwarze Schafe“ wird man ohnehin erst mit konkreter und eingehender Detailprüfung aller Unterlagen überführen können, was mit einer Straßenkontrolle vor Ort kaum möglich sein wird.

Wir fordern daher ein Meldesystem nach dem Vorbild Deutschlands. Dort sind nur zu melden:

- Daten Arbeitgeber
- Name und Geburtsdatum Arbeitnehmer
- Branche, in der entsandt wird
- Einsatzzeitraum (max. 6 Monate)

- Anzahl der Einsätze
- Erklärung mit Unterschrift (Versicherung), dass der Mindestlohn bezahlt wird.
- Erklärung mit Unterschrift (Versicherung), dass die Unterlagen bei Aufforderung der Finanzverwaltung für die Prüfung in Ö bereitgestellt werden. Die Unterlagen können im Ausland bereitgehalten werden.

Auch wenn nach deutschem Muster eine (grobe) „Einsatzplanung“ (=geschätzte Zahl der Einsätze im 6-Monats-Zeitraum) gemeldet werden muss, ist die dortige Meldesystematik insgesamt viel praktikabler: **In Deutschland muss man nämlich keinerlei Unterlagen (also auch A1 + Entsendemeldung nicht, anders als in Ö) mitführen. Auch die Bereithaltung bei externen Personen/Niederlassungen/Repräsentanten etc. wird nicht gefordert.**

Die Möglichkeit der elektronischen Bereithaltung, die vom Sozialministerium immer als Erleichterung ins Treffen geführt wird, ist vielfach nicht nutzbar: Lenker im internationalen Verkehr sind nicht zuletzt wegen der erhöhten Diebstahlsgefahr in der Regel nicht mit derartigen Speichermedien (Laptop/Tablet) ausgestattet. Eine elektronische Bereithaltung wäre also mit hohen Kosten und Risiken verbunden.

Die Kommunikation des Fahrpersonals mit den Disponenten seines Arbeitgebers erfolgt überwiegend mit einfachen Mobiltelefonen, auf denen eine Abspeicherung umfangreicher Entsendunterlagen idR nicht möglich ist. Zudem reicht es nach derzeitiger Rechtslage nicht aus, dass das Kontrollorgan Einsicht in Tablet oder Laptop erhält. Vielmehr muss es technisch möglich sein, die Unterlagen vom Fahrpersonal im Zuge der Kontrolle an den Laptop des kontrollierenden Organs zu übermitteln, was mit einem Smartphone nicht ohne Weiteres möglich ist. Auch eine Übermittlung per Mail aus der Zentralstelle/dem Büro des Arbeitgebers im Ausland an das Kontrollorgan reicht ja nicht aus.

Externes Bereithalten von Unterlagen

Die neue Möglichkeit, Lohnunterlagen beim berufsmäßigen Parteienvertreter bereitzuhalten, ist eine Verbesserung, für den Transportsektor aber im internationalen Vergleich immer noch relativ aufwändig: In Ö ist ein Rechtsanwalt, Notar oder Steuerberater zu bestellen. Hingegen kann etwa in Frankreich jede Person als „Repräsentant“ ausgewählt werden. Dies hat zu kostengünstigen „Pauschal“-Repräsentanzen über fachlich spezialisierte Transportverbände (Vialtis etc.) geführt. In Deutschland können überhaupt alle Unterlagen im Ausland bereitgehalten werden, ein kostspieliger Repräsentant ist nicht erforderlich.

Sollte die grundsätzliche Verpflichtung zur Bereithaltung der Lohnunterlagen im Fahrzeug oder bei einer der Personen gemäß § 21 Absatz 2 bestehen bleiben, sollten jedenfalls Lohnunterlagen auch in einer anderen Sprache als Deutsch ausreichen. Die - für jede abgelaufene Lohnperiode - aufs neue vorzunehmende Übersetzung der geforderten Dokumente verursacht einen enormen Aufwand für die Betriebe.

Die Möglichkeit, Unterlagen auch im Transportsektor extern bereitzuhalten, wird zwar ausgeweitet, aber nur unvollständig. Es ist verwirrend und nicht einzusehen, warum die externe Bereithaltung von Lohnunterlagen möglich sein soll, die externe Bereithaltung von ZKO und A1-Meldung, für die diese Möglichkeit eigentlich geschaffen wurde, aber nicht. **Daher muss unbedingt auch die Ausnahme des Transportbereichs in § 21 Abs 2 erster Satz entfallen.**

Das Ziel ist legislativ nicht optimal umgesetzt. Wenn der letzte Satz von § 22 Abs 1 entfällt, entsteht durch den nunmehr letzten Satz zum Transportbereich der Eindruck, dass Lohnunterlagen immer mitzuführen sind und es gar keine Ausnahme gibt. Denn dieser Satz kommt nach der Aussage, wonach § 21 Abs 2 sinngemäß Anwendung findet. Dass alle Möglichkeiten nach § 21 Abs 2 auch für den Transportsektor gelten, ergibt sich klar und eindeutig erst aus dem EB.

Optimal wäre die - unmissverständliche - deutsche Regelung, dass bei mobilen Arbeitsverhältnissen keine Lohnunterlagen im Fahrzeug mitgeführt werden müssen, sondern diese auch im Ausland bereitgehalten werden können und erst über Aufforderung der Finanz in deutscher Sprache zur Verfügung zu stellen sind.

Reichweite des Ö Entsendebegriffes

Grundsätzlich halten wir den weiten Entsendebegriff des LSD-BG im Hinblick auf den Transportsektor für unpraktikabel. Wir sehen zwar keinen Änderungsbedarf in der Güterbeförderung, insbesondere in der Kabotage. Doch sind aus unserer Sicht die Personenbeförderung, und zwar primär der touristische Personenreiseverkehr auszunehmen (wie etwa in Frankreich). Hier werden idR geschlossene Reisegruppen nach Ö und - wenn auch mit Unterbrechung der Fahrt - wieder ins Heimatland zurück transportiert. Einerseits sind heimische Unternehmen hier im Wettbewerb kaum beeinträchtigt, andererseits profitiert der heimische Tourismus von diesen Fahrten. Für die Ausnahme von Entsenderegeln kann es auch keinen Unterschied machen, ob die Fahrt im Heimatland endet oder in ein anderes Land weitergeführt wird.

Auszunehmen sind auch Schausteller, die auf Kirtagen und Vergnügungsparks tätig sind, und Taxi/Mietwagenfahrten. Hier hat der OGH bekanntlich vor kurzem Flughafentransfers von den Entsenderegeln ausgenommen. Das Gesetz steht hier aber nicht nur im Widerspruch zur Judikatur, sondern auch zur Entsende-RL. Diese erfordert einen Vertrag zwischen dem Entsendeunternehmen und einem in Ö ansässigen Dienstleistungsempfänger. Ein solcher Vertrag fehlt aber bei Flughafentransferfahrten und touristischen Bus-Rundreisen. Aus dem Grund hat Frankreich diesen Sektor zur Gänze vom dortigen Mindestlohngesetz (Loi Macron) ausgenommen.

Es reicht somit nicht, wenn das Gesetz nur den Transit ausnimmt und selbst diese Ausnahme bei gewöhnlichem Arbeitsort in Ö nicht gilt, zumal das Kriterium des Arbeitsorts oft nicht eindeutig ist und daher Rechtsunsicherheit schafft.

Im Übrigen werden auf EU-Ebene (unter Hinweis auf Artikel 3 Absatz 3 der RL, der eine Ausnahme von den Entsenderegeln bei Entsendungen bis zu 1 Monat zulässt) bereits Vorschläge zur Anpassung der Entsende-RL im Transportbereich diskutiert. Der dortige Lösungsansatz ist ein Zeitregime (Festlegung einer Anzahl von ganzen Tagen, die im Gastland verbracht werden müssen), das regelt, wann die Rechtswirkungen einer Entsendung ausgelöst werden.

Werkverkehr

Wir teilen die Rechtsansicht des Sozialministeriums, wonach der Werkverkehr nicht unter den Entsendebegriff fällt. Hier steht nicht die Dienstleistung, sondern der Austausch von Waren im Vordergrund. Der Transport ist allenfalls eine Nebenleistung, die Hauptleistung besteht in der Eigentumsübertragung. Im Sinne der Rechtsklarheit und -sicherheit sollte der Werkverkehr aber ausdrücklich im Gesetz vom Entsendebegriff ausgenommen werden.

Einbringung verhängter Strafen

Verbesserungswürdig und dringend notwendig wäre, dass in jenen Fällen, in denen Strafen über ausländische Entsendebetriebe verhängt werden, auch die Vollstreckung und Einbringung der Strafe und damit letztendlich auch die Effektivität der ö Rechtsvorschriften gewährleistet wird.

Wir ersuchen um Berücksichtigung unserer Positionen.



Dr. Christoph Leitl
Präsident

Freundliche Grüße



Mag. Anna Maria Hochhauser
Generalsekretärin