

2150/AB XXI.GP
Eingelangt am:17.05.2001

BUNDESMINISTERIUM F. VERKEHR, INNOVATION
UND TECHNOLOGIE

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 2149/J - NR/2001 betreffend illegal beschäftigte LKW - Fahrer, die die Abgeordneten Lichtenberger, Freundinnen und Freunde am 19. März 2001 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Fragen 1 und 2:

Welche Informationen zur Problematik scheinselbstständiger LKW - Lenker aus dem Nicht EU - Ausland liegen Ihnen vor, beispielsweise zu ihrer absoluten und relativen Zahl und zu ihrer Herkunft?
Welche Informationen zu verkehrssicherheitsrelevanten „Beschäftigungs -“, bzw. Bezahlungsweisen dieser Lenker liegen Ihnen vor?

Antwort:

Hierzu muss auf die Zuständigkeit des Bundesministeriums für Wirtschaft und Arbeit bzw. des Arbeitsmarktservice und der Landesbehörden als Konzessionsbehörden und Strafbehörden verwiesen werden.

Fragen 3 und 4:

Welche Informationen zur Beteiligung dieser Lenker an Verkehrsunfällen liegen Ihnen vor?
Welche Informationen zu den österreichischen Unternehmen, die ihre Kraftfahrzeuge in diesem Weg betriebswirtschaftlich kostenschonend bewegen lassen¹ liegen Ihnen vor?

Antwort:

Hierüber liegen meinem Ressort keine Statistiken vor.

Fragen 5 und 7:

Was haben Sie in Ihrem Kompetenzbereich unternommen und werden Sie bis wann unternehmen, um diesen Praktiken einen Riegel vorzuschieben?
Welche Möglichkeiten sehen Sie, im Wege von z.B. Praxisanweisungen, Checklisten oder Fortbildungsmaßnahmen zur Verbesserung des Handlungsspielraums des kontrollierenden Personals beizutragen und welche Maßnahmen haben Sie in

diesem Zusammenhang bereits ergriffen beziehungsweise haben sie für die nächsten Monate vor?

Antwort:

Die Problematik des Einsatzes von Fahrern aus Nicht - EU/EWR - Staaten auf EU/EWR - Fahrzeugen, ohne in einem EU - Mitgliedstaat in einem ordnungsgemäßen Beschäftigungsverhältnis zu stehen, ist zu einem ernsthaften Problem nicht nur in Österreich, sondern innerhalb der gesamten EU geworden. Diese Praxis, nicht ordnungsgemäß beschäftigte Lenker aus Nicht - EU/EWR - Staaten einzusetzen, führt zu starken Wettbewerbsverzerrungen (Preisdumping) aufgrund hoher Lohnunterschiede zwischen den Unternehmen; zu einer weiteren Verschärfung der Wettbewerbsverzerrungen zwischen Schiene und Straße zu Lasten der Schiene, da es hierdurch zu einer Verbilligung der Straße kommt; zu massiven Verkehrssicherheitsproblemen, da diese Fahrer aufgrund der herrschenden Entlohnungspraxis die Lenk - und Ruhezeiten oft extrem überschreiten; und zu enormen volkswirtschaftlichen Schäden durch Steuerentgänge und Entgänge von Sozialversicherungs - und sonstigen Beiträgen.

Verschärft wird diese Problematik noch durch die Praxis des Vermietens von LKW mit Zulassung in einem EU/EWR - Staat an Unternehmen aus den Mittel - und Osteuropäischen Ländern (bzw. teilweise auch vice versa)¹ wodurch versucht wird, einerseits güterbeförderungsrechtliche Bestimmungen und andererseits ausländerbeschäftigungsrechtliche und fremdenrechtliche Bestimmungen zu umgehen.

Die Hauptfrage ist, ob und wo was kontrolliert und sanktioniert werden kann, da die Rechtsvorschriften der EU/EWR - Mitgliedstaaten in diesem Bereich (hauptsächlich Arbeitsrecht und Fremdenrecht) nicht harmonisiert sind: Derzeit kann in den EU/EWR - Mitgliedstaaten das Vorliegen einer Arbeitsgenehmigung nur im Staat der Niederlassung des Unternehmens kontrolliert werden.

Zur Lösung dieser Problematik wurde unter Federführung meines Ressorts in Zusammenarbeit mit dem Bundesministerium für Wirtschaft und Arbeit, dem Bundesministerium für Inneres und dem Bundesministerium für Finanzen im Oktober 2000 eine umfassende **Kontrollliste**, die die Bereiche des Güterbeförderungsrechts, des Arbeitsrechts und des Fremdenrechts umfasst, an die zuständigen Kontrollorgane ausgegeben, wobei hierdurch bei der Verfolgung der illegalen Beschäftigung von Drittstaatenlenkern nicht unbedeutende Erfolge erzielt wurden.

Weiters werden durch Informationsveranstaltungen die zuständigen Kontrollorgane regelmäßig durch Vertreter meines Ressorts geschult, wobei eine intensive weiterführende Schulung vor allem für die Bereiche des Arbeitsrechtes und Fremdenrechtes aufgrund der Komplexität der Materie als Wunsch im Rahmen dieser Veranstaltungen seitens der Kontrollorgane geäußert wird.

Frage 6:

Werden Sie sich im Regierungskreis nachdrücklich für eine Verschärfung der Strafbestimmungen für illegale Beschäftigung für die Unternehmer zB durch Anpassung von Strafsätzen an die deutschen Verhältnisse einsetzen?

Antwort:

Hierzu muss auf die Zuständigkeit des Bundesministeriums für Wirtschaft und Arbeit verwiesen werden. Grundsätzlich ist dazu auszuführen, dass die Auswirkungen der Praxis, nicht ordnungsgemäß beschäftigte Lenker aus Nicht - EU/EWR - Staaten einzusetzen, so gravierende Auswirkungen auf den Verkehrssektor hat (siehe auch Beantwortung der Frage 5), dass effiziente Instrumente zur Bekämpfung dieser Praxis grundsätzlich und dringend wünschenswert sind.

Frage 8:

Was haben Sie auf europäischer Ebene - etwa im Verkehrsministerrat - sowie zusammen mit den Nachbarstaaten Österreichs unternommen, um diese Probleme in den Griff zu bekommen und was sind Ihre diesbezüglichen Zukunftsabsichten, im speziellen für den nächsten EU - Verkehrsministerrat?

Antwort:

Aufgrund der oben dargestellten gravierenden Auswirkungen auf den Verkehrssektor hat die Europäische Kommission dem Rat einen Vorschlag zur Änderung der VO 881/92 vorgelegt. Durch diese Änderung wird eine Fahrerlizenz eingeführt ("EU - Fahrerlizenz"), Bus der für die Kontrollorgane eindeutig ersichtlich ist, dass der aus einem Drittstaat stammende Lenker eines EU - Fahrzeuges im Staat der Niederlassung des betreffenden Unternehmens in einem ordnungsgemäßen Beschäftigungsverhältnis steht.

Österreich ist zusammen mit Deutschland einer der konsequentesten Befürworter einer EU - rechtlich vorgeschriebenen einheitlichen Fahrerlizenz, durch die das Problem der illegalen Beschäftigung von Lenkern aus Drittstaaten zu einem großem Teil gelöst werden soll.

Dieser Verordnungsvorschlag wurde deshalb konsequenterweise mit den Stimmen und der ausdrücklichen Unterstützung Österreichs vom Verkehrsministerrat am 5. April d. J. verabschiedet.

Frage 9:

Halten Sie aus dem Blickwinkel der Verkehrssicherheit eine bessere Erhaftung bzw. einen Ausbau von Straßen für zielführender als eine Ausdehnung und Intensivierung der Kontrollmechanismen?

Antwort:

Grundsätzlich darf ich hierzu anmerken, dass es durch den Einsatz von nicht ordnungsgemäß beschäftigten Lenkern aus Nicht - EU/EWR - Staaten zu massiven Verkehrssicherheitsproblemen kommt, da diese Fahrer aufgrund der herrschenden Entlohnungspraxis (Lohndumping) die Lenk - und Ruhezeiten oft extrem überschreiten müssen und es durch diese Überarbeitung zu Lenkerfehlverhalten kommt. Das effizienteste und zielführendste Mittel, um diesen Verkehrssicherheitsproblemen entgegenzuwirken, sollte somit in einem

ordnungsgemäßen Beschäftigungsverhältnis und einer adäquaten Entlohnung und den entsprechenden Kontrollmechanismen liegen. Außer Frage steht, dass die Straßeninfrastruktur in einem verkehrssicheren Zustand zu sein hat, wobei der weitere Ausbau von Straßen nicht unmittelbar mit der Problematik von nicht ordnungsgemäß beschäftigten Lenkern aus Nicht - EU/EWR - Staaten zusammenhängt.

Frage 10:

Welcher Zusammenhang besteht Ihrer Meinung bzw. Ihren Informationen nach zwischen Ruhezeit -, Ökopunkte - und Überladungsregelungen einerseits und der zunehmenden illegalen „Beschäftigung« von LKW - Lenkern aus dem Nicht - EU - Ausland?

Antwort:

Hinsichtlich des Zusammenhanges mit den Ruhezeitvorschriften darf ich auf die Beantwortung der Frage 9 verweisen. Was den Zusammenhang mit den Vorschriften über das Ökopunktesystem und Überladung betrifft, so liegen mir diesbezüglich keine Informationen vor, die einen solchen erkennen lassen würden.

Fragen 11 und 12:

Welche Auswirkungen hat nach Ihren Informationen die Kontingentierung offizieller Arbeitsgenehmigungen auf die zunehmende illegale „Beschäftigung" von LKW - Lenkern aus dem Nicht - EU - Ausland und damit auf die Verkehrssicherheit? Erwarten Sie sich von einer Ausdehnung der Saisonier - Regelung auf die Gütertransportbranche Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit und wenn ja, welche und warum?

Antwort:

Hierzu ist auf die Zuständigkeit des Bundesministeriums für Wirtschaft und Arbeit zu verweisen.

Frage 13:

Welche Festlegungen, Maßnahmen o.ä. sollen Ihrer Ansicht nach zu diesem Themenkomplex im von Ihnen angekündigten Nationalen Verkehrssicherheits - Programm Aufnahme finden?

Antwort:

Das derzeit in Ausarbeitung befindliche Österreichische Verkehrssicherheitsprogramm wird u.a. auf der Basis einer wissenschaftlichen Problemanalyse des Unfallgeschehens auf Österreichs Straßen prioritäre Einzelmaßnahmen je nach Reduktionspotential für einzelne Verkehrsarten bzw. Unfalltypen enthalten.

Es werden natürlich auch für den LKW - Bereich bzw. den Straßengüterverkehr unter Einbeziehung internationaler Erfahrungen die maßgeblichen gesetzlichen Regelungen, Art und Umfang der Kontrollen, verkehrsorganisatorische und straßenbauliche Maßnahmen sowie Aktivitäten im Bereich der Bewusstseinsbildung beleuchtet.

Ohne den Ergebnissen dieser Arbeiten vorgreifen zu wollen, ist festzuhalten, dass abgesehen von den oben angeführten Maßnahmen auf EU - Ebene zu Themen wie Fahrerlizenz oder Lenk - und Ruhezeiten, welche gerade im internationalen Strassengüterverkehr von besonderer Bedeutung ist, etwa eine intensive Kontrolltätigkeit und Verbesserungen im Bereich der Ausbildung von Bedeutung sein werden.