

3656/AB XXI.GP

Eingelangt am: 21.05.2002

Bundesministerium für Verkehr,
Innovation und Technologie

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 3686/J-NR/2002 betreffend LKW-Lenkerinnen-Tagung am 10. Oktober 2000, die die Abgeordneten Mag. Maier und Genossinnen am 21. März 2002 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Fragen 1 und 5:

Welche grundsätzlichen Probleme wurden von den Vertretern Ihres Bundesministeriums dabei angesprochen?

Welche dieser Rechtsunsicherheiten wurden bislang durch legislative Maßnahmen bzw. durch Vollziehungsmaßnahmen beseitigt? (Ersuche um detaillierte Darstellung!)

Antwort:

Anlässlich der Tagung am 10. Oktober 2000 in Tirol wurde von Seiten der Vertreter meines Ressorts zur Frage des Einsatzes von Fahrern aus Nicht-EU/EWR-Staaten auf EU/EWR-Fahrzeugen, ohne dass diese in einem ordnungsgemäßen Beschäftigungsverhältnis stehen, dargelegt, dass diese Praxis, sogenannte "illegale" Lenker einzusetzen, nicht nur zu starken Wettbewerbsverzerrungen (Preisdumping) aufgrund hoher Lohnunterschiede zwischen den Unternehmen führt, sondern auch zusätzlich zu einer weiteren Verschärfung der Wettbewerbsverzerrungen zwischen Schiene und Straße zu Lasten der Schiene führt. Es kommt einerseits hiedurch zu einer weiteren drastischen Verbilligung der Straße und andererseits vor allem auch zu massiven Verkehrssicherheitsproblemen, da diese Fahrer aufgrund der herrschenden Entlohnungspraxis die Lenk- und Ruhezeiten oft extrem überschreiten. Weiters werden enorme volkswirtschaftliche Schäden durch Steuerentgänge und durch Entgänge von Sozialversicherungs- und sonstigen Beiträgen verursacht.

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), wodurch versucht wird, einerseits güterbeförderungsrechtliche Bestimmungen und andererseits ausländerbeschäftigungs- und fremdenrechtliche Bestimmungen zu umgehen.

Aus güterbeförderungsrechtlicher Sicht stellen sich als Hauptfragen, ob und wo was kontrolliert und sanktioniert werden kann, da die Rechtsvorschriften der EU/EWR-Mitgliedstaaten in diesem Bereich (hauptsächlich Arbeits- und Fremdenrecht) nicht harmonisiert sind:

Derzeit kann in den EU/EWR-Mitgliedstaaten - mit Ausnahme von Deutschland - das Vorliegen einer Arbeitsgenehmigung nur im Staat der Niederlassung des Unternehmens kontrolliert werden. Genau diese Lücke wird von vielen Transportunternehmen genutzt.

Weiters wurde seitens der Vertreter meines Ressorts dargelegt, dass auf EU-Ebene durch die Ergänzung der EU-Verordnung 881/92 (Marktzugang) und 3118/93 (Kabotage) eine Fahrerlizenz eingeführt werden (EU-Fahrerlizenz) wird, aus der für die Kontrollorgane ersichtlich ist, dass der aus einem Drittstaat stammende Lenker eines EU-Fahrzeuges in einem ordnungsgemäßen Beschäftigungsverhältnis steht. Diese Fahrerlizenz bescheinigt somit, dass der betreffende Drittstaatenlenker im Staat der Niederlassung des ihn beschäftigenden Transportunternehmens gemäß den dort geltenden Rechtsvorschriften legal beschäftigt ist. Diese Fahrerlizenz muss im Fahrzeug mitgeführt und auf Verlangen den Kontrollorganen (zusammen mit der Gemeinschaftslizenz) vorgewiesen werden. Ohne Fahrerlizenz darf - ebenso wie ohne Gemeinschaftslizenz - kein Transport im EU-Bereich durchgeführt werden. Die Umsetzung (Ausstellung, Bestimmung der ausstellenden Behörde/Stelle, Festlegung von Strafen etc.) obliegt der jeweiligen nationalen Gesetzgebung (wie auch bei der Gemeinschaftslizenz).

Ich darf darauf hinweisen, dass diese Fahrerlizenz vor kurzem definitiv beschlossen wurde und mit 1. März 2003 in Kraft tritt. Weiters möchte ich in diesem Zusammenhang auch betonen, dass seitens meines in dieser Angelegenheit auf EU-Ebene federführenden Ressorts die Einführung dieser Lizenz auf EU-Ebene immer befürwortet und gefordert und maßgeblich die relevanten Vorschriften auf EU-Ebenen mitausgearbeitet worden sind.

Anlässlich der genannten Tagung wurde weiters eine im Oktober 2000 unter der Federführung des BMVIT mit dem BMF, BMWA, und BMI koordinierte Kontrollliste, die die Bereiche des Güterbeförderungsrechts, des Arbeitsrechts und des Fremdenrechts umfasst und am 18. Oktober 2000 an alle zuständigen Kontrollorgane ausgegeben wurde, erörtert.

Fragen 2 und 3:

Welche konkreten Ergebnisse wurden bei dieser Tagung erzielt?

Wie lautet im Wortlaut das Resümeeprotokoll dieser Tagung?

Antwort:

Im Ergebnis führte diese Tagung zu einer Intensivierung der Zusammenarbeit zwischen den beteiligten Behörden und insbesondere durch die Erstellung der unter Frage 1 genannten Kontrollliste, die als Teil der offiziellen Dienstanweisung GK-0500 ZD - "grenzüberschreitender Straßen-güterverkehr" des Bundesministeriums für Finanzen sowie im Wege des Bundesministeriums für Inneres an die zuständigen Kontrollorgane übermittelt wurde, zu einer verstärkten Kontrolle im güterbeförderungs-, ausländer-, beschäftigungs- und fremdenrechtlichen Bereich. Weiters zog diese Tagung eine Reihe an Schulungsveranstaltungen nach sich, im Rahmen derer Vertreter meines Ressorts den zuständigen Kontrollorganen die güterbeförderungsrechtlichen Aspekte der sogenannten "illegalen" Beschäftigung von Nicht-EU/EWR-Lenkern darlegten.

Frage 4:

Welche "Rechtsunsicherheiten" ergaben sich aus Sicht Ihres Ressorts?

Antwort:

Aus Sicht der Vertreter meines Ressorts ergaben sich Rechtsunsicherheiten vor allem aus der - schon weiter oben dargelegten - Tatsache, dass die Rechtsvorschriften der EU/EWR-Mitgliedstaaten in diesem Bereich (hauptsächlich Arbeits- und Fremdenrecht) nicht harmonisiert sind und in den EU/EWR-Mitgliedstaaten - mit Ausnahme von Deutschland - das Vorliegen einer Arbeitsgenehmigung nur im Staat der Niederlassung des Unternehmens kontrolliert werden kann. Diese "Lücke" wird jedoch durch das Inkrafttreten der EU-Fahrerlizenz mit 1. März 2003 geschlossen werden.

Eine weitere Rechtsunsicherheit besteht im Rahmen des CEMT-Systems {CEMT: Conference Européenne des Ministres de Transport, Europäische Konferenz der Verkehrsminister), da im Rahmen des multilateralen CEMT-Kontingentes für den Straßengüterverkehr jedem CEMT-Mitgliedsland ein bestimmtes Kontingent an sogenannten CEMT-Genehmigungen zur Verfügung steht, mit welchen jede Art von grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr unbegrenzt durchgeführt werden kann. Für die konkrete Frage der sogenannten "illegalen" Beschäftigung von Drittstaatenlenkern bedeutet dies, dass ab Einführung der Fahrerlizenz folgende Situation entstehen wird: EU-Unternehmern, die im Binnenmarkt Transporte durchführen, müssen nachweisen, dass der jeweilige Lenker - sofern dieser aus einem Drittland stammt - im EU-Staat der Niederlassung des Transportunternehmens legal beschäftigt ist. Für einen Nicht-EU-Transportunternehmer, der dieselben Transporte im Binnenmarkt mit einer CEMT-Genehmigung durchführt, gilt diese Voraussetzung nicht.

Österreich hat daher im Rahmen der CEMT bereits eine Diskussion dahingehend angeregt, dass in Analogie zur Fahrerlizenz im EU-Regulativ auch im Zusammenhang mit der CEMT-Genehmigung der Nachweis einer ordnungsgemäßen Beschäftigung vorzulegen ist.

Frage 6:

In welcher Form und wie oft wurde zur Bekämpfung dieser kriminellen Missstände eine gemeinsame Vorgangsweise gewählt?

Antwort:

Zu dieser Frage darf ich auf die schon in den Fragen 1 und 5 erwähnte Kontrollliste und Schulungsveranstaltungen verweisen. Die zuständigen Beamten meines Ressorts stehen mit den Vertretern des BMWA, des BMF und des BMI sowie mit den zuständigen Kontrollorganen in ständigem Kontakt.

In meinem Ressort fand des weiteren Ende Februar 2001 eine Besprechung zum Thema "Illegale Beschäftigung von Fahrern aus Drittländern" statt, an der das Bundesministerium für Wirtschaft und Arbeit, die Wirtschaftskammer Österreich, die Bundesarbeitskammer sowie die Gewerkschaft Handel, Transport und Verkehr teilnahmen und anlässlich derer, die mit der illegalen Beschäftigung von Drittstaatenlenkern auftretenden Probleme ausführlich erörtert wurden.

Auch wurde in einem Schreiben von meiner Amtsvorgängerin, Frau Dipl. Ing. Dr. Forstinger an den Herrn Bundesminister für Wirtschaft und Arbeit Dr. Bartenstein vom Mai 2001 auf die Problematik der illegalen Fahrer ausführlich hingewiesen und, dass diesbezüglich seitens der Arbeits-

gemeinschaft Internationaler Straßenverkehr Österreich (AISÖ) vor allem in das Bundesministerium für Wirtschaft und Arbeit ressortierende Fragen aufgeworfen wurden. Im Februar 2002 erging ein weiteres Schreiben von mir an Herrn Bundesminister Dr. Bartenstein, in dem insbesondere auf die Luxemburger Problematik hingewiesen wurde.

Frage 7:

Welche Haltung nahmen zu diesen Problemen die Interessensvertretungen, insbesondere die Wirtschaftskammer Österreich bzw. deren zuständige Teilorganisationen ein?

Antwort:

In der unter Frage 6 genannten Besprechung Ende Februar 2001 zum Thema "Illegale Beschäftigung von Fahrern aus Drittländern" hat die Wirtschaftskammer Österreich folgendes Modell vorgeschlagen:

Fahrer aus Nicht-EU-Staaten sollen unter folgenden Bedingungen legal von österreichischen Unternehmen beschäftigt werden können. Sie haben ihren Wohnsitz in einem Nicht-EU-Staat, sind dort sozialversichert, haben jedoch eine Zusatzversicherung im EU-Raum, die alle Krankheits- und Unfallrisiken im EU-Raum abdeckt, die Lenker sollen nach den im jeweiligen EU-Staat geltenden Kollektivverträgen entlohnt werden. Jedoch wurde Seitens der Teilnehmer an der Besprechung festgestellt, dass die Vorschläge der WKÖ aus rechtlichen Gründen nicht umsetzbar sind.