

855/AB XXI.GP

In Beantwortung der schriftlichen parlamentarischen Anfrage Nr. 839/J betreffend „Sofia - Connection II. Teil (oder die weisrussische Variante); Praktiken der Fa. Oberkofler Ges.m.b.H., Handel und Transport, Blühnbachstrasse 3, 5451 Tenneck“, welche die Abgeordneten Mag. Maier und Genossen am 18.5.2000 an mich richteten, stelle ich fest:

Antwort zu Punkt 1 der Anfrage:

Soweit Transportunternehmen ihre Fahrer auf österreichischem Staatsgebiet einsetzen, kommen Verstöße gegen die Bestimmungen des AuslBG in Betracht, wonach gemäß § 3 die Beschäftigung eines Ausländers in Österreich grundsätzlich nur zulässig ist, wenn dem Arbeitgeber für diesen eine Beschäftigungs - oder Entsendebewilligung erteilt oder eine Anzeige- oder EU - Entsendebestätigung ausgestellt wurde oder wenn der Ausländer eine für diese Beschäftigung gültige Arbeitserlaubnis oder einen Befreiungsschein besitzt. Je nach Sachverhalt können sich aber auch Verstöße gegen § 16 Abs. 4 AÜG ergeben. Auf den Kompetenzbereich der übrigen für Kontrollen zuständigen Behörden wird hingewiesen.

Die Nichteinhaltung der Bestimmungen des AuslBG wird verwaltungsstrafrechtlich geahndet.

Antwort zu den Punkten 2 und 7 der Anfrage:

Grenz - und Straßenkontrollen fallen nicht in die Zuständigkeit des Bundesministeriums für Wirtschaft und Arbeit.

Die Arbeitsinspektorate können Straßenkontrollen nur mit Unterstützung der Exekutive durchführen, da das AuslBG keine Anhaltung von Fahrzeugen durch Kontrollorgane der Arbeitsinspektion vorsieht.

Sie sind jedoch befugt, Verletzungen des AuslBG auch im Transportbereich festzustellen und diese den Verwaltungsstraßbehörden (Bezirksverwaltungsbehörden und Magistrat) anzuzeigen. Die Nichteinhaltung sonstiger Vorschriften, von der die Kontrollorgane Kenntnis erhalten, wird den zuständigen Behörden mitgeteilt.

Antwort zu Punkt 3. 9. 11 und 15 der Anfrage:

Die Beantwortung dieser Fragen fällt nicht in den Zuständigkeitsbereich des Bundesministeriums für Wirtschaft und Arbeit.

Antwort zu den Punkten 4. 6. 8. 10. 12 und 14 der Anfrage:

Eine Beantwortung dieser Fragen ist vom Fragerecht nach § 90 GOG des Nationalrates nicht umfasst.

Antwort zu Punkt 5 der Anfrage:

Die Kontrollen der Lenk - und Ruhezeiten auf der Straße wurden durch die Sicherheitsorgane (Polizei bzw. Gendarmerie) durchgeführt. Die Kontrolle der Arbeitszeitaufzeichnungen in den Betrieben erfolgt durch die Arbeitsinspektion.

Antwort zu Punkt 13 der Anfrage:

Die Kontrollorgane der Arbeitsinspektion sind befugt, nicht zuletzt durch Kontrollen der Frachtpapiere Verletzungen des AuslBG festzustellen und diese den Verwaltungs- und Strafbehörden anzuzeigen.

Antwort zu den Punkten 16 bis 18 g 24 und 25 der Anfrage:

Die Arbeitsinspektion und die Zollbehörden führen im Bereich Gütertransport gemeinsam mit Polizei und Gendarmerie häufige Schwerpunktkontrollen an den Grenzen, aber auch innerhalb Österreichs durch, um die Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen sicherzustellen. Dabei werden die entsprechenden Beweismittel durch Kopien von Zulassungsscheinen, Frachtbriefen, Tachographenscheiben etc. gesichert und Niederschriften vor allem mit den ausländischen LKW - Lenkern aufgenommen. Werden Verletzungen des AuslBG durch andere Behörden als die Arbeitsinspektion und ohne ihre Mitwirkung festgestellt, wird die Arbeitsinspektion spätestens im Verlauf des einzuleitenden Verwaltungsstrafverfahrens im Rahmen der Parteistellung gemäß § 28a AuslBG verständigt und vertritt gegenüber den Beschuldigten die Interessen der Öffentlichkeit.

Antwort zu den Punkten 19 und 20 der Anfrage:

Hinsichtlich der Kontrolle der Lenk- und Ruhezeiten durch die Sicherheitsbehörden ist auf Grund der Meldeverpflichtung gemäß § 102 Abs. 11 c KFG der Datenaustausch an die Arbeitsinspektion insofern gewährleistet, als Feststellungen der Sicherheitsorgane auf der Straße umgehend mittels Formular den Arbeitsinspektoraten übermittelt werden. Er bildet eine notwendige Grundlage, um weitere Maßnahmen (Kontrollen im Betrieb, Beratung, Anzeigerstattung etc.) zu setzen.

Bezüglich der Bekämpfung der illegalen Ausländerbeschäftigung haben gemäß den §§ 27 und 27a des AuslBG u.a. alle Behörden und Ämter die Arbeitsinspektorate bei der Erfüllung ihrer Aufgaben nach diesem Bundesgesetz zu unterstützen.

Ein funktionierender Datenaustausch ist somit eine unabdingbare Voraussetzung für die Erfüllung der gesetzlichen Verpflichtungen aller beteiligten Behörden.

Antwort zu den Punkten 21, 26 und 30 der Anfrage:

Lediglich bei österreichischen Frachtführern ist eine unbeschränkte Durchsetzung der im Strafverfahren nach dem AuslBG verfügbaren Sanktionen möglich. Bei ausländischen Unternahmen auch aus dem EU - Raum ist die Rechtsdurchsetzung auf das Vorhandensein diesbezüglicher bilateraler Verträge angewiesen. Hinsichtlich dieser Problematik bestünde ein allfälliger Harmonisierungsbedarf der einschlägigen europäischen Rechtsvorschriften. Im Rahmen der EU - Tagung im März dieses Jahres zum Thema „Beschäftigung von Fahrern aus Drittländern im innergemeinschaftlichen Güterkraftverkehr mit Fahrzeugen aus der Gemeinschaft“ wurde festgestellt, dass es die Mitgliedstaaten eindeutig begrüßen würden, wenn sie feststellen könnten, ob ein Fahrer eines Drittlandes tatsächlich berechtigt ist, ein in einem anderen Mitgliedstaat zugelassenes Fahrzeug auf dem Staatsgebiet des jeweils kontrollierenden Mitgliedstaates zu lenken. Aus diesem Grund fordern die meisten Mitgliedstaaten Lösungen auf Gemeinschaftsebene, wobei Regelungen der Gemeinschaft mindestens für Kontrollen innerhalb der EU getroffen werden sollten. Nur eine EU - weite Lösung würde die jeweils zuständigen nationalen Behörden in die Lage versetzen, jederzeit in jedem Mitgliedstaat Kontrollen vorzunehmen, um eine angemessene Basis für die Beschäftigung einzelner Arbeitnehmer in der EU unabhängig vom Sitz des jeweiligen Spediteurs als Arbeitgeber sicherzustellen.

Die Schaffung einer EU - Fahrer - Lizenz, die einen Lenker eines Drittlandes berechtigen würde, ein in einem anderen Mitgliedstaat zugelassenes Fahrzeug auf dem Staatsgebiet des

jeweils kontrollierenden Mitgliedstaates zu fahren, würde jedenfalls die Kontrolle von Unternehmen mit Sitz in einem EU - Mitgliedstaat wesentlich erleichtern.

Antwort zu den Punkten 22 und 23 der Anfrage:

Es gibt keinen diesbezüglichen Erlass des Bundesministeriums für Wirtschaft und Arbeit.

Antwort zu Punkt 27 der Anfrage:

Grundsätzlich ist festzustellen, dass österreichische Transportunternehmen LKW - Lenker, die nicht Staatsangehörige von EU - Ländern sind, auf österreichischem Staatsgebiet nur mit der dafür erforderlichen arbeitsmarktbehördlichen Genehmigung nach den geltenden Regeln des AuslBG und einer Aufenthaltsbewilligung beschäftigen dürfen; das bloße Vorliegen eines Schengen - Visums genügt nicht. Irrelevant ist dabei, wo die Fahrzeuge be - und entladen werden.

Erfolgen Transporte in Österreich durch ein ausländisches Transportunternehmen und wird die Be - und Entladung im Bundesgebiet durchgeführt (Kabotage), besteht ebenfalls Bewilligungspflicht.

Führt jedoch ein ausländisches Transportunternehmen grenzüberschreitende Transporte nach Österreich oder von Österreich aus durch, besteht keine Bewilligungspflicht, auch wenn die ausländischen LKW - Lenker selbst in Österreich be - oder abladen. Für solche Tochterfirmen österreichischer Transportunternehmen gelten - wie für alle anderen Spediteure aus EU - Drittländern - die Regeln des AuslBG für die Betriebsentsendung. Gemäß § 18 Abs. 2 AuslBG ist hierbei eine Entsendebewilligung ausnahmsweise nur dann nicht erforderlich, wenn das ausländische Unternehmen ohne Betriebssitz im Bundesgebiet seine eigenen Arbeitskräfte ausschließlich im Zusammenhang mit kurzfristigen Arbeitsleistungen, für die ihrer Art nach inländische Arbeitskräfte nicht herangezogen werden können, im Inland beschäftigt. Diese Sonderregelung kann somit nur bei grenzüberschreitenden Transporten von und nach Österreich und bei Transitfahrten

Anwendung finden, weil nur in diesen Fällen die Beschäftigung inländischer Arbeitskräfte aus faktischen Gründen von vornherein nicht in Betracht kommt.

Antwort zudenPunkten28und 29der Anfrage:

Zusätzliche Schwerpunktaktionen der beteiligten Behörden (Bezirkshauptmannschaft, Exekutive und Arbeitsinspektion) wurden zwar vereinbart, es kam jedoch durch die am 14. April 2000 erfolgte Eröffnung des Konkurses und die Auflösung der Gesellschaft nicht mehr zu weiteren Kontrollen.