

842/J XXI.GP

ANFRAGE

**des Abgeordneten Mag. Maier
und Genossen
an den Bundesminister für Inneres
betreffend „Sofia-Connection II. Teil (oder die weisrussische Variante); Praktiken der
Fa. Oberkofler Ges.m.b.H., Handel und Transport, Blühnbachstraße 3,5451 Tenneck“**

Die Gewerkschaft HTV - Salzburg erhielt branchenintern viel Zustimmung zu den bislang getätigten Aussagen zur Problematik von Fahren aus Drittländern. Unternehmer teilen mit, dass es gut sei dass sich endlich jemand um dieses Tarif - und Lohndumping sowie die illegale Beschäftigung von Fahren kümmert. Gleichzeitig erhielt sie weitere vertrauliche Hinweise. So auch zur Firma Oberkofler GesmbH., Handel und Transport (jetzt laut Kataster der WIKA - Salzburg, mit neuer Adresse: Blühnbachstraße 3, 5451 Tenneck). Die Mitteilung lautete: „Die Firma Oberkofler transportiert Holz von Stuttgart zur Firma Schachl, Sägewerk in Abtenau. Diese Aufträge werden mit 10 weißrussischen Lenkern durchgeführt. Auftraggeber ist durchwegs die Firma Schnell, Holzhandel in St. Johann i. Pongau“.

Damit werde nach Auffassung der Gewerkschaft HTV der Tatbestand einer illegalen Beschäftigung unter Umgehung fremdenrechtlicher Bestimmungen verwirklicht!

Wie kommt ein Tennecker Handels - und Transportunternehmer nun zu weisrussischen Lenkern?

In Minsk (Weißrussland) ist eine Firma Oberkofler GesmbH. tätig und angemeldet. Die Firma Oberkofler GesmbH. in Tenneck hat laut Auskunft 10 Fahrzeuge an die weisrussische GesmbH. vermietet. Die weisrussischen Lenker sind laut Angaben des AMS bei der GesmbH. in Minsk beschäftigt sowie auch sozialversichert und verfügen über ein Touristenvisum. Beschäftigungsbewilligungen (für Österreich und EU - Staaten) lagen nicht vor. Diese Fahrer dürfen ohne jede Beschäftigungsbewilligung Transporte von Weißrussland nach Österreich und retour durchführen (mit Touristenvisum). Diese Fahrer dürfen jedoch ohne Bewilligung keine Transporte innerhalb Österreichs und der EU (grenzüberschreitende Kabotage) durchführen.

Dem Salzburger Arbeitsmarktservice ist bekannt, dass weisrussische Lenker für die Firma Oberkofler Transporte zwischen Weißrussland und Österreich durchführen. Dem Arbeitsmarktservice sind andere Transporte nicht gemeldet und ist auch nicht in der Lage entsprechende Kontrollen durchzuführen.

Offen ist auch, inwieweit die Verordnung „ausländische LKW - Fahrer“ GZ 34.006/50-7/99 in diesem Fall anzuwenden ist, weil das Unternehmen diese Transporte als Handelsbetrieb durchführt, obwohl es sich um rein gewerberechtliche Transporte handelt und nicht um Werksverkehr oder ähnliches.

Nun haben der Gewerkschaft Unternehmer, die durch diese Praktiken Aufträge verloren haben mitgeteilt, dass ein weisrussischer Chauffeur für einen Transport ca. DM 60,-- Lohn erhält, während im Normalfall für einen österreichischen Unternehmer die Personalkosten für eine derartige Arbeit ca. S 2.500,-- betragen. Korrekt arbeitende Firmen haben durch diese illegale Praxis einen enormen Wettbewerbsnachteil und dadurch bereits zahlreiche Aufträge verloren.

Die österreichische Bundesregierung hat die Beantwortung dieser gleichlautenden Anfrage (527/AB XXI.GP) mit fadenscheinigen und formalen Gründen verweigert, obwohl hier ein Koordinierungsbedarf besteht und die damaligen Antragsteller nicht zuletzt aus Spargründen diese Anfrage auf die Bundesregierung konzentrierten. Desweiteren zeigt sich in dieser Antwort sehr deutlich, welche Geringschätzung diese österreichische Bundesregierung den freigewählten Abgeordneten und damit dem österreichischen Parlamentarismus entgegenbringt.

Die unterzeichneten Abgeordneten stellen daher an den Bundesminister für Inneres folgende

Anfrage:

1. Gegen welche nationalen gesetzlichen Bestimmungen sowie gegen welche gemeinschaftsrechtlichen Bestimmungen wird bei den o.g. Sachverhalt verstoßen? Handelt es sich dabei auch um Strafgerichtlich zu ahndenden Delikte?
2. Welche verschiedenen Behörden in Österreich wären für die Kontrolle des o.g. Sachverhaltes zuständig?
3. Welche österreichische Behörde(n) ist (sind) in diesem geschilderten Fall für Kontrollen der Betriebs - und Verkehrssicherheit der Fahrzeuge zuständig?
4. Welche Behörde(n) für ähnlich gleichlautende bzw. vergleichbare Bestimmungen in der BRD?
5. Welche Behörde(n) ist (sind) in diesem geschilderten Fall für die Kontrolle der Lenk - und Ruhezeiten zuständig?
6. Welche Behörde(n) für ähnlich gleichlautende bzw vergleichbare Bestimmungen in der BRD?
7. Welche Behörde(n) ist (sind) in diesem geschilderten Fall für die Kontrolle der Einhaltung des Ausländerbeschäftigungsgesetzes zuständig?
8. Welche Behörde(n) für ähnlich gleichlautende bzw. vergleichbare Bestimmungen in der BRD?
9. Welche Behörde(n) ist (sind) generell in diesem geschilderten Fall zur Kontrolle des Güterbeförderungsgesetzes in Verbindung mit Bestimmungen der GewO zuständig?
10. Welche Behörde(n) für ähnlich gleichlautende bzw. vergleichbare Bestimmungen in der BRD?
11. Welche Behörde(n) ist (sind) in dem geschilderten Fall für die Kontrolle der Einhaltung der fremdenrechtlichen Bestimmungen (z.B. Aufenthalt, Visum) zuständig?
12. Welche Behörde(n) für ähnlich gleichlautende bzw. vergleichbare Bestimmungen in der BRD?

13. Welche Behörde(n) ist (sind) generell in diesem geschilderten Fall zur Kontrolle der Frachtpapiere - die Aufschluss über Herkunfts - und Bestimmungsort geben - zuständig?
14. Welche Behörde(n) für ähnlich gleichlautende bzw. vergleichbare Bestimmungen in der BRD?
15. Welche der in den Fragen 3, 5, 7, 9, 11 und 13 angesprochenen Kontrollen können selbstständig durch die Sicherheitsbehörden (z.B. Bundespolizeidirektion, Gendarmerie) vorgenommen werden?
16. Ist eine Zusammenarbeit (Kontrolle auf der Straße oder im Betrieb) zwischen den in den Fragen 3, 5, 7, 9, 11 und 13 angesprochenen zuständigen Behörden gewährleistet?
17. Wenn nein, weshalb nicht?
18. Sehen Sie in diesem Fall einen legislativen Handlungsbedarf?
19. Ist ein Datenaustausch zwischen den in den Fragen 3, 5, 7, 9, 11 und 13 angesprochenen zuständigen Behörden gewährleistet?
20. Wenn nein, in welchen Fällen nicht?
21. Sehen Sie in diesem Fall einen legislativen Handlungsbedarf?
22. Gibt es Erlasse der jeweils zuständigen Bundesministerien welche die Zusammenarbeit der in den Fragen 3, 5, 7, 9, 11 und 13 angesprochenen Behörden regeln?
23. Wenn ja, welche?
24. Gab es jemals in Österreich (so wie in der BRD im Juli 1999) eine Schwerpunktkontrolle durch die jeweils zuständigen Ministerien über in Österreich zugelassene Fahrzeuge, die von Fahrern aus Drittstaaten chauffiert wurden?
25. Wenn nein, weshalb nicht?
26. Hält Ihr Bundesministerium die gegenwärtigen Befugnisse der verschiedenen Behörden für ausreichend und für genügend koordiniert? Oder gibt es nach Ihrer Auffassung auf dem Gebiet der „grauen bzw. illegalen Kabotage“ Rechts- und / oder Überwachungslücken?
27. Welche Transporte dürfen die weisrussischen Fahrer (im Sinne des geschilderten Fall) in Österreich und in der EU durchführen?
28. Werden Ihr Bundesministerium bzw. die jeweils zuständigen Bundesministerien gegenüber der Fa. Oberkofler GesmbH. weitere Kontrollen anordnen bzw. Verwaltungsstrafverfahren durchführen?
29. Wenn nein, weshalb nicht?
30. Sieht Ihr Bundesministerium bei den einschlägigen europäischen Rechtsvorschriften noch einen Harmonisierungsbedarf?