



Bundesministerium für
Arbeit, Soziales und
Konsumentenschutz
Stubenring 1
1010 Wien

BUNDESARBEITSKAMMER
PRINZ EUGEN STRASSE 20-22
1040 WIEN
T 01 501 65
www.arbeiterkammer.at
DVR 1048384

Ihr Zeichen	Unser Zeichen	Bearbeiter/in	Tel 501 65 Fax 501 65 4 Datum
BMASK-462.203/0018- VII/B/2017	SP-GSt	Gagawczuk	DW 2419 DW 2419 20.3.2017

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

Die Bundesarbeitskammer (BAK) nimmt zum oa Entwurf wie folgt Stellung:

Gegen die geplanten Änderungen im Zusammenhang mit dem Transportbereich werden grundsätzlich keine Einwände erhoben. Aus legislatischer Sicht wäre jedoch auch die Streichung der Ausnahme für mobile Arbeitnehmer in § 21 Abs 2 erster Satz (...ausgenommen im Fall eines mobilen Arbeitnehmers im Transportbereich ...) erforderlich. Ansonsten wären die Lohnunterlagen entgegen der Erläuterung zu § 22 LSD-BG bei Streichung des letzten Satzes in § 22 Abs 1 nicht mehr an den in § 21 Abs 2 LSD-BG genannten Orten bzw bei den genannten Personen bereitzuhalten.

Wie in der Stellungnahme vom 6.4.2016 zum Entwurf des LSD-BG bereits gefordert, erachten wir die gänzliche Ausnahme des sogenannten echten Transitverkehrs (§ 1 Abs 5 Z 7 LSD-BG) als überschießend. Diese Ausnahme für Transportunternehmen bewirkt zweifellos einen nicht gerechtfertigten Wettbewerbsvorteil ausländischer Frächter und begünstigt, dass sich Transportunternehmen in Billiglohnländern der EU ansiedeln. Denn wenn auch die einzelne Transithfahrt durch Österreich nur einige Stunden dauert, so können sich bei einer unternehmensbezogenen Betrachtungsweise international tätige Spediteure und Frächter auf Grund der billigeren Personalkosten enorme Wettbewerbsvorteile verschaffen. Gerade dies sollte aber eigentlich durch das LSD-BG verhindert werden. Der in diesem Zusammenhang häufig vorgebrachte Einwand, dies wäre ein unverhältnismäßiger Verwaltungsaufwand für die Unternehmen, greift in Anbetracht der Möglichkeit computerunterstützter Lohnverrechnungen und der Möglichkeit, Grenzüberschreitungen durch GPS zu erfassen, in dieser pauschalen Form zweifellos nicht (mehr).

Weiters sollte ähnlich wie bei der Auftraggeberhaftung im Baubereich auch im Verkehrsreich der inländische Auftraggeber oder Vermittler der Transportfahrten stärker in die Pflicht genommen werden. In diesem Zusammenhang verweisen wir auf Art 10 Abs 4 EG-VO

561/2006. Der EG-Verordnung 561/2006 über die Sozialbestimmungen im Straßenverkehr liegt nämlich als eine der wesentlichen Hauptzielsetzungen die Verbesserung der „sozialen Bedingungen für die von ihr erfassten Arbeitnehmer“ (Erwägung 17) bzw. „Förderung des sozialen Fortschritts“ (Erwägung 22) zugrunde. In diesem Sinne legt Art 10 Abs 4 fest, dass „Unternehmen, Verlader, Spediteure, Reiseveranstalter, Hauptauftragnehmer, Unterauftragnehmer und Fahrervermittlungsagenturen“ sicherstellen müssen, „dass die vertraglich vereinbarten Beförderungszeitpläne nicht gegen diese Verordnung verstoßen“. Diese Verantwortlichkeitskette sollte auch für die Verpflichtungen aus dem LSD-BG vorgesehen werden.

Last but not least möchten wir unsere Forderung nach mehr Kontrollpersonal nochmals bekräftigen. Dies betrifft Kontrollen in allen Branchen insbesondere aber im Verkehrsbereich, wo die Gefahr des Lohn- und Sozialdumpings besonders hoch ist.

Rudi Kaske
Präsident
F.d.R.d.A.

Alice Kundtner
iV des Direktors
F.d.R.d.A.