

Bundesministerium für Arbeit
Taborstraße 1-3
1020 Wien

per E-Mail: ii9@bma.gv.at

ZI. 13/1 22/20

2022-0.076.469

**BG, mit dem das Lohn- und Sozialdumping-Bekämpfungsgesetz und das
Arbeitskräfteüberlassungsgesetz geändert werden**

Referentin: Mag. Petra Cernochova, Rechtsanwältin in Wien

Sehr geehrte Damen und Herren!

Der Österreichische Rechtsanwaltskammertag (ÖRAK) dankt für die Übersendung
des Entwurfes und erstattet dazu folgende

S t e l l u n g n a h m e :

Der ÖRAK begrüßt, dass sich der vorliegende Entwurf im Wesentlichen an der
umzusetzenden RL (EU) 2020/1057 (nachstehend kurz „Richtlinie“) orientiert und
diese in das bestehende System des LSD-BG einführt. Dennoch wären noch
folgende Punkte anzumerken:

Zur Z 1:

Bereits nach dem jetzigen Wortlaut des § 1 Abs 8 Z 1 war die Anwendbarkeit des
LSD-BG auf Fahrten im Rahmen eines Transits ausgenommen. Dementsprechend
bestanden auch bisher keine zusätzlichen formalen Anforderungen an die
Bereithaltung von bestimmten Unterlagen. Ob eine Transitfahrt erfolgt konnten die
Behörden dennoch im Rahmen üblicher Kontrollen überprüfen, ohne dass die
Vorlage bestimmter Unterlagen erforderlich wäre und deren nicht Bereithaltung
den Tatbestand einer Verwaltungsübertretung dargestellt hätte.

Durch die nun vorgesehene Verpflichtung der Bereithaltung bestimmter Unterlagen
unter Verweis auf §§ 21a und 26a Abs 1 Z 3 und Abs 2 soll daher nun eine
strengere Regelung als bisher vorgesehen werden, die zudem auch
weitergehend ist, als die Richtlinie, die ausdrücklich nur bestimmte
Kontrollmaßnahmen für Ausnahmen nach Art 1 Abs 3 und 4 der Richtlinie vorsieht.

Die Ausführungen in den Erläuterungen zu Z 10, weshalb auch Ausnahmen nach Art 1 Abs 5 (und 6) der Richtlinie durch bestimmte Unterlagen nachzuweisen sind, sind zwar grundsätzlich nachvollziehbar, jedoch im Hinblick darauf, dass bisher keine verpflichtenden Unterlagen vorgesehen waren, die Richtlinie selbst nur bestimmte Kontrollmaßnahmen für Ausnahmen nach Art 1 Abs 3 und 4 vorsieht und die Richtlinie darauf abzielt, dass den Mitgliedstaaten nur solche Maßnahmen gestatten sind, die in dieser Richtlinie vorgesehen sind (vgl zB Abs 19 der Erwägungsgründe), ist es fraglich, ob die Einbeziehung dieser zwei Ausnahmen in die Kontrollmaßnahmen samt Sanktionierung der Nichtbereithaltung der vorgesehenen Unterlagen nicht der Richtlinie widerspricht.

Dasselbe betrifft die Ausnahme nach Art 1 Abs 6 der Richtlinie für kombinierten Verkehr, die ebenfalls aus den vorangeführten Gründen zur Gänze vom Anwendungsbereich des LSD-BG auszunehmen und in die Bestimmung des § 1 Abs 8 Z 1 aufzunehmen wäre.

Zu Z 2:

Die Ausdehnung der Regelungen gemäß der Richtlinie sowie des Anhangs 31 Teil A Abschnitt 2 des Abkommens mit dem Vereinigten Königreich Großbritannien und Nordirland auf das Begleitpersonal ist im Sinne der Vereinfachung grundsätzlich zu begrüßen. Nachdem sowohl die Richtlinie als auch die IMI-Durchführungsvorordnung (EU) 2021/2179 stets nur von Kraftfahrern spricht, wird jedoch (falls nicht schon geschehen) angeregt, zu prüfen, ob es technisch auch möglich ist, die Daten des Begleitpersonals über das System zu melden, damit sichergestellt ist, dass die Bestimmung auch technisch umsetzbar ist.

Zu Z 10:

Hinsichtlich der Verpflichtung zur Bereithaltung von Unterlagen für die Ausnahmetatbestände nach Art 5 und 6 der Richtlinie wird auf die Ausführungen zu Z 1 verwiesen.

§ 21a Abs 3 sieht vor, dass die Bestimmung des § 21 Abs 1 im Übrigen unberührt bleibt. Hier stellt sich die Frage, ob es sich um eine Klarstellung für die Verkehrsunternehmen bloß aus dem EWR handelt oder ob der Verweis eine weitergehende Bedeutung hat. Eine entsprechende Klarstellung wäre wünschenswert.

Zu Z 14 und 15 (§ 27b):

In § 27b wird Art 5 Abs 1 der Richtlinie fast wortwörtlich umgesetzt, ohne den Tatbestand der Verwaltungsübertretung näher zu determinieren. Dies ist grundsätzlich zu begrüßen. Allerdings ist anzumerken, dass die Auslegung der Bestimmung, wann der Versender/Spediteur/Auftragnehmer/Unterauftragnehmer angesichts aller relevanten Umstände hätten wissen müssen, dass der Verkehrsunternehmer oder der Fahrer gegen die Bestimmungen der §§ 19a, 21a bzw. 12 Abs 1 Z 5 oder 6 zuwiderhandelt, sehr unbestimmt ist. Eine Klarstellung zum Beispiel dahingehend, dass die genannten Personen jedenfalls keine aktive Nachforschungspflicht trifft, wäre wünschenswert.

Zu hinterfragen ist ebenfalls die Schaffung von zwei unterschiedlichen Straftatbeständen. Art 5 der Richtlinie differenziert nicht nach Übermittlung der Unterlagen und Erstattung der Meldung bzw. Bereithaltung von Unterlagen. Art 5 zielt viel mehr allgemein auf die Sanktionierung von Beauftragung von Verkehrsdienstleistungsunternehmen ab, die sich generell an die Bestimmungen des Art 1 der Richtlinie nicht halten. Dementsprechend wäre die Schaffung eines Straftatbestandes jedenfalls ausreichend und richtlinienkonform.

Zu Z 16:

In den erläuternden Bemerkungen wird dargelegt, dass eine Zustellung an den Fahrer nur für den Ausnahmefall, dass im Zeitpunkt der Kontrolle ein Bedarf an einer Zustellung wäre, vorgesehen wird. Eine solche Einschränkung ist dem vorgeschlagenen § 41 Abs 1a jedoch nicht zu entnehmen. Die Aufnahme dieser Einschränkung in die Gesetzesbestimmung wäre daher sinnvoll.

Wien, am 3. März 2022

DER ÖSTERREICHISCHE RECHTSANWALTSKAMMERTAG


Dr. Rupert Wolff
Präsident

