

Legal – Illegal – Egal?

Probleme und Kontrollen im Straßengüterverkehr
und auf der Donau

Tagungsband

31



WIEN

Wien, 2007
ISBN 978-3-7063-0342-2

Verkehr und Infrastruktur
Nr 31

Legal – Illegal – Egal?

**Probleme und Kontrollen im Straßengüterverkehr
und auf der Donau**

Tagungsband



Zusammenstellung: Richard Ruziczka (AK Wien)

Layout: Christine Schwed (AK Wien)

Zu beziehen bei: Kammer für Arbeiter und Angestellte für Wien
Prinz-Eugen-Straße 20-22
1040 Wien
Tel: +43 1 50165 / 2698
Fax: +43 1 50165 / 2105
E-Mail: christine.schwed@akwien.at

Das Werk ist urheberrechtlich geschützt. Die dadurch begründeten Rechte, insbesondere die der Übersetzung, des Nachdruckes, der Entnahme von Abbildungen, der Funksendung, der Wiedergabe auf photomechanischem oder ähnlichem Wege und der Speicherung in Datenverarbeitungsanlagen, bleiben, auch bei nur auszugsweiser Verwertung, vorbehalten.

© 2007, by Kammer für Arbeiter und Angestellte für Wien, 1041 Wien, Prinz-Eugen-Straße 20-22

Die Deutsche Bibliothek – CIP-Einheitsaufnahme

Ein Titeldatensatz für diese Publikation ist bei Der Deutschen Bibliothek erhältlich

Medieninhaber, Herausgeber, Vervielfältiger: Kammer für Arbeiter und Angestellte für Wien, Prinz-Eugen-Straße 20-22, 1041 Wien.

Vorwort

Der Gütertransport auf der Straße gerät immer wieder in die Schlagzeilen: steigende Unfallzahlen mit Lkw-Beteiligung auf den Autobahnen, steigende Umwelt- und Gesundheitsbelastungen entlang der Hauptverkehrs- und Transitrouten, übermüdete Lenker als Sicherheitsrisiko, fragwürdige Praktiken bei Entlohnung, Beschäftigung und Sozialversicherung sowie Scheinselbstständigkeit.

Sowohl auf EU-Ebene als auch national gibt es umfangreiche Bestimmungen, die den Güterverkehr auf der Straße reglementieren mit dem Ziel einheitlicher technischer Standards bei den Fahrzeugen, der Harmonisierung der Sozialbedingungen für die LenkerInnen, der Vereinheitlichung der Zugangsbestimmungen zum Gewerbe und der Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen.

Im Bereich des Straßengüterverkehrs und auch in der Binnenschifffahrt herrscht beinhardter Wettbewerb – verstärkt durch die jüngsten EU-Erweiterungen, der immer mehr Unternehmen dazu verleitet, die bestehenden Gesetze und Regeln zu umgehen. Effektive Kontrollen sind fast unmöglich, die „weißen Schafe“ unter den Unternehmen, die Verkehrssicherheit und die LenkerInnen bleiben auf der Strecke. In Deutschland stehen zurzeit zwei der größten Spediteure wegen illegaler Beschäftigung, Steuerhinterziehung und anderer Vergehen vor Gericht.

Die Veranstaltung am 30.11.2006 sollte neben einer Zustandsbeschreibung vor allem Defizite bei den Kontrollen aufzeigen und das Problembewusstsein dahingehend schärfen, dass durch die systematische Umgehung der bestehenden Gesetzeslage, das Fehlen einheitlicher europäischer Normen für die Binnenschifffahrt und massive Tendenzen zum Verlagern des Standortes (Stichwort „Ausflaggen“) Arbeitsplätze, Steuer- und Sozialversicherungsbeiträge in hohem Ausmaß verloren gehen.

Der vorliegende Tagungsband gibt die ausgesprochen interessanten Referentenbeiträge in zum Teil gekürzter Version wieder.

Wien, Februar 2007

Richard Ruziczka

Inhaltsverzeichnis

1. AK: Nur wirksame und flächendeckende Kontrollen verhindern illegale Praktiken im Gütertransport (Presseinformation)	1
2. Probleme und Kontrollen im Straßengüterverkehr und auf der Donau (Richard Ruziczka).....	3
3. Straßengüterverkehr: Wirtschaftlichkeit im Spannungsfeld strenger Regeln und scharfen Wettbewerbs (David Gulda)	11
4. Die tägliche Kriminalität im Transportgewerbe (Uli Röhm).....	19
5. Auswirkungen der Nichteinhaltung von geltenden Regelungen auf dem Transportmarkt (Max Herry)	23
6. Was erleben die Organe der KIAB bei Straßenkontrollen? (Edwin Zauchner).....	63
7. Ausflaggen im Transportgewerbe aus Sicht der Sozialversicherung (Harald Tastl)	79
8. AK: Harmonisierung der Vorschriften auf den gesamten Flussläufen muss oberstes Ziel jeder Schifffahrtspolitik sein (Gregor Lahounik).....	89
9. Besonderheiten der Kontrollen auf der Donau (Herbert Zwettler).....	93
Autorenverzeichnis.....	95

1. AK: Nur wirksame und flächendeckende Kontrollen verhindern illegale Praktiken im Gütertransport

„Eine konzertierte Aktion gegen Sozialbetrug und Missachtung der Schutzbestimmungen im Güterverkehr auf der Straße und auch der Donau“, verlangt AK Verkehrsexpertin Sylvia Leodolter heute, Donnerstag, bei der AK Veranstaltung „Legal – Illegal – Egal? Probleme und Kontrollen im Straßengüterverkehr und auf der Donau“. Nur mit mehr und strengeren Kontrollen von Straßenpolizei, Arbeitsinspektoraten, Krankenkassen und Finanzämtern kann der Druck auf die Fahrer verringert, faire Wettbewerbsbedingungen geschaffen und die Verkehrssicherheit garantiert werden.

Immer mehr Unternehmen verlagern ihren Sitz ins Ausland, immer häufiger bekommen Lenker nicht den vorgeschriebenen Lohn, werden Sozialversicherungsbeiträge und Steuern hinterzogen und missachten Frächter sämtliche Vorschriften für Lenk- und Ruhezeiten und Höchstgeschwindigkeit. Die Folge: Der zunehmende Druck auf die Lkw- und Buslenker ist lebensgefährlich, für sie selbst und die anderen Verkehrsteilnehmer: Übermüdung, Fehleinschätzung, mangelnder Abstand, überhöhte Geschwindigkeit, Müdigkeit und Einschlafen hinter dem Steuer sind die Hauptursachen für Lkw-Unfälle.

„Mit auf Dauer angelegten konzertierten Aktionen zur Kontrolle auf den Straßen und im Betrieb muss mehr Sicherheit hergestellt werden“, sagt Leodolter. Bei den Kontrollen muss die Einhaltung von Verkehrsvorschriften geprüft werden – und die Einhaltung der Sozialvorschriften über Lenk- und Ruhezeiten, Entlohnung und Ausländerbeschäftigung. Dazu müssen auch EU-weit einheitliche Mindestbedingungen für die Kontrolle der Sozialvorschriften im Straßengüterverkehr effektiv verbessert und rascher in Kraft gesetzt werden.

2. Probleme und Kontrollen im Straßengüterverkehr und auf der Donau

Richard Ruziczka, Arbeiterkammer Wien

LEGAL - ILLEGAL – EGAL

Probleme und Kontrollen im Straßengüterverkehr und auf der Donau

Richard Ruziczka

Kammer für Arbeiter und Angestellte für Wien
Abteilung Umwelt und Verkehr



Rechtliche Rahmenbedingungen

„STRASSEN- VERKEHRSRECHT“

StVO
KFG
FSG
GGBG

„GEWERBERECHT“

GütbefG
GeilverkG
KfzG

EG-RECHT

EG-VO 561/2006
EG-VO 3821/85
EG-RL 2006/22

„FISKALISCH“

KfzStG
BStMG

„SOZIALRECHT“

AZG
AuslBeschG



Warum so viele Gesetze?

Verkehrssicherheit

Wettbewerb

Der ehemalige Fachverbandsvorsteher des
Güterbeförderungsgewerbes:

„Um zu überleben, muss man kriminell sein“

Quelle: Zeitschrift „Verkehr“



„Ausflaggen“

Grobe Definition:

Gründung einer Firma im Ausland,

Kfz im Ausland zugelassen,

Tätigkeit (überwiegend) in Österreich



Studie

Institut für Transportwirtschaft
und Logistik der WU Wien
im Auftrag der WKÖ:

„Untersuchung der Bedeutung der
Ausflagung von Fahrzeugen und
Darstellung der Auswirkungen auf die
österreichische Volkswirtschaft“

Autoren:
Univ-Prof Dr Kummer
Mag Nagl
Univ-Ass Dipl-Verk-wirtsch Einbock



Studien-Ergebnisse

Personalabhängige Kosten	
Beschreibung	Zusatzkosten für Gebietskörperschaften und Sozialversicherung (in EUR)
Arbeitslosengeld pro Jahr	12.672,40
Lohnsteuer	5.227,84
Sozialversicherungsbeitrag DN	6.145,40
Entgangene Dienstgeberbeiträge (SV-Beitrag DG, DB, DZ, Kommunalsteuer, MVK)	10.757,27
Entgangene Umsatzsteuer durch Kaufkraftverlust des Arbeitslosen	864,03
Summe der fiskalischen Kosten pro arbeitslosem Fahrzeuglenker	35.666,93
Summe der pesonalabhängigen Kosten pro ausgeflaggtem KFZ (35.666,93 x 1,2)	<u>42.800,32</u>



Studien-Ergebnisse

Fahrzeugabhängige Kosten	
Beschreibung	Zusatzkosten für Gebietskörperschaften und Sozialversicherung (in EUR)
Entgangene Kfz-Steuereinnahmen	2.961,60
Entgangene Versicherungssteuer (Haftpflichters + Vollkasko)	891,89
Entgangene KöSt: Jahresumsatz des Kfz: 104.000,- Rendite: 832,-; davon 25%	208,00
Entgangene MöSt; durch Ausflaggung verringert sich getankte Menge an Diesel in Ö um 20%	2.669,68
Summe der fahrzeugabhängigen Kosten	<u>6.731,17</u>
Gesamtkosten für die öffentliche Hand durch die Ausflaggung eines Fahrzeugs	<u>49.531,49</u>



Studien-Ergebnisse

Einnahmenverluste der öffentlichen Hand (Steuern + Sozialversicherungsbeiträge) pro Jahr, pro Kfz:

rd 50.000,- Euro

Einnahmenverluste der öffentlichen Hand 2006 (Hochrechnung, 6.900 Kfz):

rd 350 Mio Euro



Verantwortung lastet auf Lenker

Novellierungen von KFG, GübefG, GelverkG, KfIG und BStMG:

Verschiebung der Verantwortung zunehmend auf den Lenker

zB:

- Verwiegekosten bei Überladung
- 12.000 Euro „Mautstrafe“

AK-Forderung:

Rücknahme der Abschiebung der Verantwortung auf Lkw- und Buslenker



EG-VO 561/2006 (Lenk- und Ruhezeiten) –

Keine Verbesserungen für die Lenker:

	bisher	neu
Wöchentliche Lenkzeit:	56 h	56 h
Tägliche Ruhezeit:	11 h	11 h
Kürzung	9 h	9 h
Kürzung	8 h / 12 h RZ	Entfall
Ausgleich der Kürzung	binnen 2 Wo	Entfall (!)
Wöchentliche Ruhezeit:	45 h	45 h
Kürzung „daheim“	35 h	24 h (!)
Kürzung im Ausland	24 h	24 h
„Pauschalentlohnungen“:	... verboten, außer sie sind geeignet, die Sicherheit zu beeinträchtigen	
Digitales Kontrollgerät:	Statt ab 5.8.2004	erst ab 1.5.2006



EG-VO 561/2006 (Lenk- und Ruhezeiten)

AK-Forderung:

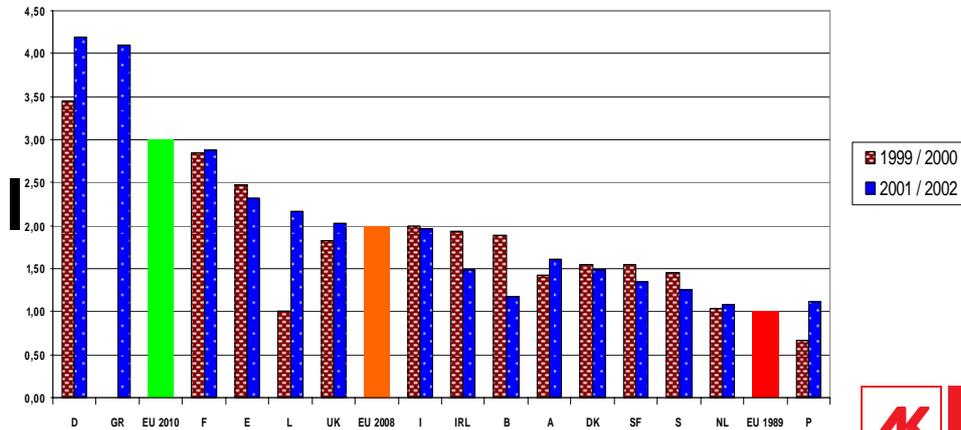
Rasche Umsetzung ins nationale Recht (EG-VO tritt mit 11.4.2007 in Kraft):

- **Verlader, Spediteur, Reiseveranstalter, Hauptauftragnehmer, Subunternehmer und Fahrervermittlungsagenturen stellen Einhaltung der EG-VO sicher (Art 10)**
- **Wirksame und abschreckende Sanktionen (Art 19)**



EG-RL 2006/22 in der Praxis

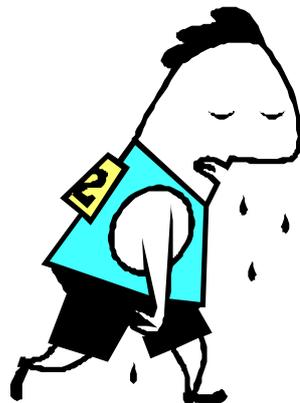
Erfüllung der EU-Mindestkontrollen



Quelle: Europäische Kommission 2004 und 2006, 21 und 22. Bericht über die Anwendung der Sozialvorschriften im Straßenverkehr



Danke für Ihre Aufmerksamkeit !



3. Straßengüterverkehr: Wirtschaftlichkeit im Spannungsfeld strenger Regeln und scharfen Wettbewerbs

David Gulda, Eigentümerversprecher Berger Logistik

Einleitung

„Das eine wisset ein für allemal:

Wie ihr es immer schiebt, und wie ihr's immer dreht,

Erst kommt das Fressen, dann kommt die Moral“.

So dichtete Bert Brecht vor einem halben Jahrhundert in seiner Dreigroschenoper und ließ damit Macheath, den Verbrecher, von der Gerechtigkeit singen, die den armen und kleinen Leuten von skrupellosen Herren vorenthalten wird.

Und ist es nicht so, dass das Vorwort zu der heutigen Veranstaltung Ähnliches suggeriert, wenn darin angedeutet wird, dass im Straßengütertransport fragwürdige Praktiken vorkommen, bei denen Sozialstandards, Verkehrssicherheit, Umweltschutz und vieles mehr auf der Strecke bleiben, weil eben zuerst der wirtschaftliche Vorteil, also nach Brecht das Fressen, und dann erst die Gesetzestreue, also die Moral kommen?

Und wenn in diesem Gewerbe das Fressen vor der Moral kommt, wie es auch der Titel des Vortrags von Herrn Röhm vermuten lässt, inwieweit ist es den, um ihr wirtschaftliches Überleben kämpfenden Unternehmen und Unternehmern überhaupt vorzuwerfen, dass sie sich immer weniger um die immer komplizierteren Vorschriften kümmern, um einfach nicht in den Konkurs zu schlittern?

Straßengütertransportunternehmen, und gemeint sind Frachtführer, so genannte Frächter und nicht Spediteure, Straßengütertransportunternehmen also, sind heute alles andere als Goldgruben.

Die meisten Betriebe, Große wie Kleine und ob im Westen oder Osten, balancieren ständig am Abgrund wirtschaftlichen Scheiterns. Sie verfügen kaum über Eigenkapital, haben ihre früher vielleicht aufgebaute Substanz längst aufgebraucht, sind bis über beide Ohren verschuldet, hängen am Tropf der Banken und Leasinggesellschaften, sind von Auftraggebern abhängig, die den Kampf der Frächter ums schlichte Überleben meisterhaft für sich zu nutzen wissen, arbeiten vielfach als Familienunternehmen unter Bedingungen, die an Selbstausbeutung grenzen, müssen sich als Unternehmer mit „Profiten“ begnügen, die eher unter als über den Kosten für angestellte Arbeitnehmer liegen, werden von Kontrolleuren

schikaniert, von Behörden gepeinigt, von immer neuen Kosten erschlagen und müssen sich in der Öffentlichkeit obendrein noch wahlweise als Mautpreller, Umweltsünder, Transportmafia oder gar Sklaventreiber beschimpfen lassen.

Es ist wahrlich kein Honiglecken, dieses Gewerbe!

Gesetzesbruch als Überlebensrezept ist trotzdem auf das Schärfste zu verurteilen und zu bekämpfen!

Wer sich den gewiss unerfreulichen Rahmenbedingungen dieses Gewerbes so sehr nicht gewachsen fühlt, um dennoch redlich zu bleiben, der sollte den moralisch einzig richtigen Schritt tun und sich daraus zurückziehen – oder besser gar nicht erst anfangen.

Gehen oder Bleiben

Ich betrachte die Branche aus der Sicht eines alt eingesessenen Fuhrbetriebs, der heute als gesunde Kapitalgesellschaft strukturiert ist und schon lange nicht mehr durch den klassischen Familienunternehmer oder Patriarchen, sondern durch ein verantwortliches Management geführt wird und wo ich Eigentümerinteressen vertrete.

Berger Logistik mit Sitz in Radfeld, Tirol betreibt einen eigenen Fuhrpark von 138 Sattelzügen überwiegend im Nord-Süd Verkehr zwischen Italien und Deutschland. Die gesamte Flotte ist in Österreich zugelassen. Die Berger Gruppe mit ihren drei Bereichen beschäftigt derzeit 310 Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen, davon 220 in der Fracht- und Logistiksparte und davon wiederum 160 LKW Fahrer, die, wie auch die anderen hier tätigen 150 MitarbeiterInnen, sämtlich in österreichischen sozialversicherungspflichtigen Beschäftigungsverhältnissen stehen.

In meinen heutigen Ausführungen beschränke ich mich auf den reinen LKW Transport und selbstverständlich haben auch wir uns die Frage des Ausflaggens immer wieder gestellt, sie aber genauso oft abschlägig beantwortet.

Im Wesentlichen ist es das Kostenargument, das unsere Mitbewerber veranlasste und immer noch veranlasst, ihre Flottenstandorte nach Osten zu verlegen. Und es ist richtig, dass Lohn- und Lohnnebenkosten in der Slowakei oder in Polen kaum ein Drittel des österreichischen Niveaus erreichen und zwar nicht nur für LKW Fahrer, sondern für alle Beschäf-

tigten. Es ist auch richtig, dass die Abgaben von der Kfz-Steuer bis zur Mindestkörperschaftssteuer, von der Kommunalsteuer bis zur Tourismusabgabe zwischen Zypern und Litauen niedriger sind, als hierzulande oder gar nicht existieren. Zu den Kostenüberlegungen kommen dann noch geringere Umweltauflagen, schwächerer Arbeitnehmerschutz, tolerantere Kontrollen und viele sonstige Vorteile hinzu, die ein Unternehmen in Österreich nicht genießt. Es ist also wirklich verlockend, in den „goldenen“ Osten aufzubrechen.

Der Weg steht allen Unternehmen im liberalisierten gemeinsamen Europa offen und das ist gut so. Wir plädieren nicht für die Rückkehr zu geschützten Märkten, im Gegenteil, wir befürworten die immer weitere Öffnung des grenzüberschreitenden Wirtschaftens in Europa einschließlich der Liberalisierung der Arbeitsmärkte.

So ist es zum Beispiel ein Jammer, dass österreichische Frachtunternehmen, keine sprachkundigen Mitarbeiter aus Osteuropa beschäftigen können, weil deren Zuzug wegen der vorgeschriebenen Einkommensgrenze de facto unmöglich ist. Das kostet Arbeitsplätze in Österreich, weil es noch mehr Unternehmen verführt, ihren diesbezüglichen Bedarf durch Niederlassungen in den östlichen Ländern zu decken und weil es verhindert, dass man sich dem neuen Wettbewerb von Österreich aus stellen kann. Letztlich ist die lächerliche Beschränkung des Zuzugs auf wenige tausend Hochqualifizierte pro Jahr nur ein überflüssiges und schädliches politisches Zugeständnis an jene Geisteshaltung, die von der Angst vor Wettbewerb und angeblicher Überfremdung geprägt ist, schadet aber massiv dem Rückgrat und Beschäftigungsmotor der österreichischen Wirtschaft, dem Mittelstand, zu dem wir auch unser Unternehmen zählen.

Und warum bleiben wir, werden Sie sich fragen?

Erstens aus wirtschaftlichen Gründen und das klingt nach dem bisher Gesagten paradox. Ist es aber nach unserer Auffassung nicht. Denn den einerseits niedrigeren Kosten im Osten stehen andererseits kaum quantifizierbare Aufwendungen gegenüber, die entstehen, weil in den Zielländern niemand auf zuziehende Frachtunternehmen aus dem Westen wartet. Es gibt dort bereits genügend Anbieter, die sich zu verteidigen wissen. Darüber hinaus gilt es Sprachbarrieren zu überwinden, mit unbekanntem Rechts- und Behördensystemen umzugehen, sich an eine teils völlig andere Geschäftskultur zu gewöhnen. Man ist unzähligen Agenturen, Dolmetschern und Personalberatern ausgeliefert, die ihre Kunden gerne im Kreis herum vermitteln, der Weg zur Fahrzeugzulassung ist oft unergründlich und kann Monate dauern und später stellt sich z.B. noch die Frage, wie eigentlich die periodische TÜV Überprüfung von Fahrzeugen mit zypriotischer oder litauischer Zulassung bewerkstelligt werden soll, wenn diese etwa dauernd zwischen Holland, Frankreich und Österreich unterwegs sind usw. All das verursacht Kosten, die auf den ersten Blick nicht erkennbar sind.

Und dann noch die wichtigste Frage überhaupt: Wie funktioniert das tägliche Zusammenspiel zwischen dem alten und dem neuen Standort so, dass die Finanz- und Sozialversicherungsbehörden in beiden Ländern zufrieden sind? Diese Unwägbarkeit wird erst durch

die ersten Prüfungen hüben wie drüben beseitigt und möglicherweise nicht zum Vorteil des Unternehmens.

Zweitens sind wir patriotisch. Wir sind zwar international tätig, aber auch ein verwurzelttes Tiroler Unternehmen. Einer unserer Eigentümer ist Tiroler von Geburt, Österreicher von Herzen und Weltbürger aus Gewohnheit. Der andere ist einer der erfolgreichsten österreichischen Markenartikler, der stolz ist, die Welt mit seinen Produkten von einer Zentrale im Salzkammergut aus zu erobern. Und beide sind froh, Hunderten von tüchtigen Mitarbeitern in diesem Land Arbeit geben zu können.

Drittens haben wir sportlichen Ehrgeiz. Das schwere Rennen wollen wir gewinnen, nicht den leichten Sieg erringen. Die Verlegung des Unternehmens aus kurzfristigen Kostenüberlegungen ist unsere Sache nicht. Denn wir sind kein Wanderzirkus, der heute hier und morgen da gastiert.

Unsere Aufgabe sehen wir darin, das Unternehmen in Österreich, wo wir sicherlich gegenüber dem Osten niemals Kostenführerschaft werden erlangen können, so zu führen und auszurichten, dass es in diesem Wettbewerb deswegen bestehen kann, weil es, gestützt auf hervorragende und veränderungsbereite Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen, seine Dienstleistungen in höchster Qualität erbringt, sich der Innovation öffnet, Fairness und Korrektheit an die erste Stelle rückt und, nicht zuletzt, mit erstklassigen Kunden zusammenarbeitet, die diese Eigenschaften schätzen und honorieren.

Fairness oder Korrektheit

Zwischen den strengen Vorschriften, die den Straßengüterverkehr reglementieren und den harten Wettbewerbsbedingungen, die zwar auch aus dem Osten kommen, aber ebenso durch westliche Unternehmen mit mangelhaftem Verständnis für geltende Regeln und schwach ausgeprägtem Unrechtsbewusstsein verursacht werden, wird die Wirtschaftlichkeit korrekt arbeitender Betriebe leider zerrieben.

Zu jenen die den Wettbewerb mit unlauteren Mitteln verzerren, ist zu sagen, dass man Ursache und Wirkung nicht verwechseln darf. Den scharfen Wettbewerb als Rechtfertigung für eigenes Fehlverhalten heranzuziehen, heißt zu verkennen, dass es das Fehlverhalten selbst ist, das die besondere Schärfe des Wettbewerbs erzeugt.

Würden sich alle an die Regeln halten, wäre das Leben nicht nur leichter, sondern auch schöner. Und die Betonung liegt auf: ALLE. Aber das wäre das Paradies und das gilt es bekanntlich erst durch irdische Mühsal zu erringen.

Unternehmer sind zu verurteilen, die die Lenk- und Ruhezeiten ihrer Lenker vorsätzlich missachten, die ihre Fahrer nach zurückgelegten Kilometern entlohnen und sie so zu übermenschlichen Leistungen verleiten, die das höchste zulässige Gesamtgewicht ihrer Fahrzeuge systematisch überschreiten, die Fahrverbote ignorieren und nicht existierende Ausnahmen davon für sich frei erfinden und dafür womöglich Frachtbriefe manipulieren, die

die Verkehrssicherheit ihrer Fahrzeuge nicht im Auge behalten oder Menschen beschäftigen, ohne ihnen die vorgeschriebenen Sozialrechte zu gewähren.

Es ist aber auch die verladende Industrie zu kritisieren, wenn sie es etwa mit dem Verladegewicht ihrer Ware nicht so genau nimmt, wenn Gefahrgut nicht als solches deklariert wird, wenn Transportverpackungen aus Kostengründen so mangelhaft ausfallen, dass die verantwortungsbewusste und vorschriftsmäßige Ladungssicherung durch den Transporteur unmöglich wird und wenn sie Frachttarife in Anspruch nimmt, von denen sie wissen sollte, dass sie nur gewährt werden können, wenn bestimmte Vorschriften außer Acht gelassen werden.

Und auch die Lenker selbst sind zu erwähnen. Denn im Fernverkehr ist der Lenker weitgehend sich selbst überlassen. Es kommt auf sein Verantwortungsbewusstsein an. Er entscheidet letztlich, ob er sich an die Vorgabe seines Arbeitgebers hält oder nicht, die vorgeschriebene Ruhezeit vollständig einzuhalten oder zu missachten. Er muss signalisieren, dass bestimmte Aufträge nicht durchführbar sind, ohne die Vorschriften über die Ladungssicherung zu unterlaufen. Er muss bei seinem Fahrzeug vor Fahrtantritt eine Sichtkontrolle durchführen und die Fahrt unterlassen, wenn er an der Verkehrssicherheit des Fahrzeugs Zweifel hat.

Schließlich ist auch der Gesetzgeber zu kritisieren. Denn in seinem Bestreben, den Straßengüterverkehr immer noch genauer zu reglementieren, werden Vorschriften geschaffen, die der menschlichen Natur stracks zuwiderlaufen, deren Einhaltung in der Praxis kaum möglich ist oder die schlicht unvernünftig sind.

Wieso ist es ein Vergehen, wenn jemand nach 7,5 Stunden ausgeschlafen ist und er sich dann wieder ans Lenkrad setzt? Warum wird jemand für etwas verantwortlich gemacht, dass dieser beim besten Willen nicht überprüfen oder beachten kann? Weshalb gilt in einem Land ein Schriftstück als Nachweis für die durchgeführte Überprüfung eines Tachographen, in einem anderen aber nur eine entsprechende Vignette? Wie soll ein ausländischer Verkehrsteilnehmer wissen, was im Boten für Tirol über ein Fahrverbot auf einer Bundesstraße steht? Wieso werden Autobahnen für den LKW Verkehr zu bestimmten Zeiten gesperrt, wenn es doch erwiesen ist, dass sich bei der Öffnung ein zwar jedes Mal photogener Schwall ergießt, der aber jedem Prinzip der Sparsamkeit und Ressourcenschonung widerspricht, das bekanntlich bei gleichmäßigem Durchfluss am besten gewahrt wird? Wieso werden minimale Details geregelt, ohne darauf Rücksicht zu nehmen, ob diese in der Praxis auch einhaltbar sind?

Berger Logistik hat den Ehrgeiz, sämtliche Vorschriften auf Punkt und Beistrich einzuhalten, jedenfalls niemals wissentlich zu missachten. Das sind wir, auch wenn es zulasten der Wirtschaftlichkeit geht, den Mitarbeitern, den Kunden, den anderen Verkehrsteilnehmern, der Umwelt und letztlich auch den Eigentümern schuldig.

Glauben Sie mir aber, im Dickicht der Bestimmungen aus unzähligen Rechtsgebieten und mit Abstufungen in den verschiedenen Ländern zuzüglich regionaler und lokaler Sonderre-

gelingen ist die richtige Orientierung geradezu eine wissenschaftliche Aufgabe und daher im Tagesgeschäft selbst mit größtem Aufwand kaum zu erfüllen.

Hier einige Beispiele dafür, was wir tun, um unseren vielfältigen Gehorsamspflichten nachzukommen:

Wir entwickeln eine Software, die in der Lage ist, aus den Auftragsdaten und den telematisch übermittelten Bewegungsdaten des Fahrzeugs, die Arbeitszeiten des Fahrers und zwar nicht nur die Lenk- und Ruhezeiten, sondern auch die mit anderer Arbeit verbrachten Einsatzzeiten zu überwachen, um jederzeit gesetzeskonforme Entscheidungen über den weiteren Fahrereinsatz zeitnah treffen zu können.

Die Telematik unserer Fahrzeuge ist in der Lage, Auskunft über die Beladung der Antriebsachse an die Zentrale zu melden, um diesen Vorschriften Genüge zu tun. Sie überwacht auch die Einhaltung der Höchstgeschwindigkeit und anderer Parameter, die auf ordnungsgemäßes oder ordnungswidriges Verhalten des Lenkers schließen lassen.

Berger ist der eifrigste Nutzer der rollenden Landstraße sowohl durch die Schweiz als auch durch Österreich. Wir nutzen das System, um den Fahrern Ruhezeiten zu geben, ohne Einsatzzeit der Fahrzeuge zu opfern. Wir greifen darauf aber auch zurück, weil wir als Betrieb gute Nachbarn sein wollen und Umwelt und Bevölkerung so weit wir können, vor den Auswirkungen des LKW Verkehrs schützen möchten. Wir sind stolz darauf, dass über 80% unserer Fahrten über die Alpen so per Bahn stattfinden und dass unsere LKW im Schnitt nicht mehr als 700 km monatlich auf österreichischen Straßen unterwegs sind – weniger als jeder durchschnittlich genutzte PKW.

Die Flotte besteht durchgängig aus Zugmaschinen der Schadstoffnorm Euro 3, die im Schnitt gerade zweieinhalb Jahre alt sind. Die Auflieger sind beinahe alle neu und durchwegs in Leichtbau ausgeführt. Sie entlasten daher die Straßen und verringern den Treibstoffverbrauch. Sie verfügen über ein Ladungssicherungszertifikat und sind mit allen Ladehilfsmitteln ausgerüstet, die das sichere Verladen erlauben. Derart neue Fahrzeuge sind der beste Garant für die stete Wahrung der technischen Verkehrssicherheit.

Fast 80% unserer Fahrer haben sich der Ausbildung zum Berufskraftfahrer unterzogen, haben also ihren Beruf von Grund auf erlernt und darüber eine Prüfung abgelegt. Die Fahrer werden bei der Auftragsabwicklung durch eigene sachkundige und von der Kundendisposition unabhängige Fahrzeugsteuerer aus der Zentrale geleitet, um Umwege zu vermeiden und die Einhaltung der Vorschriften zu überwachen.

Unsere Fahrer werden unter Androhung dienstrechtlicher Konsequenzen verpflichtet, die Lenk- und Ruhezeiten korrekt einzuhalten, auch wenn das heißt, dass sie die nächste Ladung eben nicht mehr am selben Tag aufnehmen können oder das Wochenende auswärts verbringen müssen.

In Anbetracht unserer eigenen Anstrengungen befürworten wir strengste Kontrollen in jeder Hinsicht.

Aber wir plädieren auch dafür, dass die Behörden bei der Schaffung ihrer Regeln mit Maß und Ziel agieren, international abgestimmt vorgehen und realistisch bleiben, sie sich länderübergreifend auf Kontrollstandards verständigen, dass auch Kontrollbescheinigungen

ausgestellt und international anerkannt werden, um doppelte und dreifache Anhaltungen während einer einzigen Fahrt zu vermeiden. Schließlich kostet eine gewissenhafte Überprüfung gut und gerne eine Stunde Zeit, die dem Fahrer und dem Unternehmen angesichts der Lenk- und Einsatzzeitbeschränkungen abgeht. Und eine verlorene Stunde kann bedeuten, dass ein Fahrverbot nicht mehr zu überwinden ist, dass der Zielort nicht mehr zeitgerecht erreicht wird, dass damit die Entladung und somit die rechtzeitige Weiterbeladung entfallen. Es geht Umsatz verloren. Und wer trägt diesen Schaden? Natürlich das Unternehmen und zwar auch dann, wenn alle Kontrollen ohne Beanstandung enden, wie die 17 Überprüfungen, denen Fahrzeuge unserer Flotte alleine in den vergangenen fünf Tagen unterworfen wurden und die uns zusammen mehr als 1½ Arbeitstage gekostet haben.

Wirtschaftlichkeit

Wenn es bei all den erwähnten Widrigkeiten dann auch noch zu regelmäßigen Lohnerhöhungen durch die Kollektivvertragspartner kommt, obwohl die wirtschaftliche Lage der Betriebe dies in keiner Weise rechtfertigt, dann darf es nicht verwundern, wenn die Güterverkehrsbranche die Standortbedingungen in Österreich beklagt und sich aus dem Land zurückzieht.

Die Unternehmen zu zwingen, auch wieder ab 1.1.2007 noch höhere Lohnkosten als ohnehin schon in Kauf zu nehmen und dabei im Vorbeigehen auch die Abgabenlast zu steigern – die 3%ige KV-Lohnerhöhung bedeutet grob 4% Lohnmehrkosten – ist haarsträubend unverantwortlich zumal dies eine echte und sehr deutliche Realloohnerhöhung darstellt.

Besonders erstaunlich ist, dass der KV-Abschluss für das Not leidende Güterbeförderungsgewerbe über jenem der florierenden Metallindustrie, des Handels und auch des öffentlichen Dienstes liegt. Dafür liefert die Lage des österreichischen Straßengütertransportgewerbes wahrlich keine Begründung.

Es versteht sich von selbst, dass bei all den Rahmenbedingungen, die in diesem Gewerbe herrschen, Wirtschaftlichkeit im Sinne nennenswerter Profitabilität nicht zu erreichen ist.

Sich trotzdem als Gewerbetreibender zu betätigen und dabei moralisch einwandfrei zu handeln, heißt ein sehr hohes Maß an Idealismus aufzubringen und das Gegenteil des nach Brecht raffgierigen Unternehmers oder Kapitalisten zu sein.

Es ist der Vorzug der Eigentümer von Berger Logistik der Moral den Vorrang vor der Gier zu geben.

4. Die tägliche Kriminalität im Transportgewerbe

Uli Röhm, Fernsehjournalist und Wirtschaftredakteur

Schlüsselbranche der Industriegesellschaft

Die Speditions- und Logistikbranche hat für die international hochgradig arbeitsteilige Industriegesellschaft **die** entscheidende strategische und wirtschaftspolitische Bedeutung, sie ist das Scharnier, ohne dessen Funktionsfähigkeit in der arbeitsteiligen Wirtschaft sofort alles zusammenbrechen würde.

Die Speditions- und Logistikbranche wird an Bedeutung gewinnen. Durch die Strukturveränderungen in Industrie und Handel und die immer schneller voranschreitende Industrialisierung und Internationalisierung der industriellen Produktion steigt das Transportvolumen von Waren und Gütern von Jahr zu Jahr.

Die Globalisierung bringt es mit sich, dass viele Einzelteile und Halbfertigprodukte rund um den Globus gefertigt und in den verschiedenen Endfertigungsstätten just in time angeliefert werden müssen. Dadurch verlagert sich immer mehr gewerbliche Fracht auf die Straße.

Verkehrspolitik und Umweltpolitik darf nicht nur den Warentransport auf der Straße betrachten, sondern auch den Transport auf der Schiene und auf Flüssen und Kanälen einbeziehen. Bei Massengütern spielt im internationalen Frachtverkehr die Seeschifffahrt eine bedeutende Rolle. Die Luftfracht hat sich im Speditionsbereich in letzter Zeit zu einem renditeträchtigen Faktor entwickelt. Hohe Zuwachsraten erzielt auch der Transport von Gütern in Rohrleitungen. Dazu gehören nicht nur flüssige und gasförmige Güter, wie Benzin und Erdöl, sondern auch solche aus Granulat und Pulver.

Die Branche ist ein bedeutender Arbeitgeber. In Deutschland sind mehr als 550 000 Menschen in der Speditions- und Logistikbranche beschäftigt, davon rund 350.000 Fahrer hinter dem Steuer.

Die Verkehrspolitik hat - weder national noch auf europäischer Ebene - den Stellenwert, der ihr aus wirtschaftspolitischen und umweltpolitischen Gründen gebührt. Verkehrspolitik müsste vom Finanzetat her das politische Gewicht haben, wie es beispielsweise für die Sozial- oder Verteidigungspolitik gilt.

Unfallfolgen und Gefahren für andere Verkehrsteilnehmer

Überschreiten der Höchstgeschwindigkeit, Lenkzeitüberschreitungen, lebensgefährliche Raserei, Nicht-Einhalten der Ruhezeiten bedeutet Unfallgefahr für andere Verkehrsteilnehmer.

LKW-Fahrer, die übermüdet sind, handeln verantwortungslos, denn das sind Ursachen für schwere und tödliche Unfälle.

Verstöße gegen die Ladungssicherung sind eine häufige Unfallursache, weil Ladung verrutscht. Die Zeit, um Ladung zu sichern, fehlt, weil Kosten gespart werden sollen. Mangelnde regelmäßige Wartung der Fahrzeuge führt zu Problemen mit den Bremsen.

Gesetzesverstöße risikolos

Wer gegen Lenkzeiten verstößt, vorgeschriebene Ruhepausen nicht einhält, zulässigen Höchstgeschwindigkeiten überschreitet, Sonntagsfahrverbot missachtet, Sicherheitsvorschriften ignoriert und Fahrzeuge überlädt spart Kosten und erzielt Produktivitätsgewinne.

Verstöße ermöglichen bis zu 17 Prozent höhere Gewinne. Wer entdeckt wird zahlt in Deutschland ein läppisch niedriges Bußgeld. Weil es weniger als ein Prozent Kontrollen gibt, ist die Gefahr erwischt zu werden gering. Aber selbst wenn alle Vergehen entdeckt und geahndet werden, bleiben unter dem Strich immer noch Einsparungen zwischen 5 bis 8 Prozent, denn die Bußgelder kosten nur einen Bruchteil des Gewinns, der mit den Verstößen erzielt wird. Gewinne, die sich durch Verstöße erzielen lassen, sind um ein Vielfaches höher als die Bußgelder die anfallen, wenn flächendeckend kontrolliert und geahndet würde.

Abgaben decken Schäden nicht

Folgen von Überladen sind kaputte Straßen, Schlaglöcher auf der Fahrbahn und Brückenschäden. Dies und Umweltschäden durch Lärm und Emissionen zu beseitigen, kostet ein Vielfaches der Einnahmen aus Mineralölsteuer oder anderen Abgaben. Hier gilt kein Verursacherprinzip, die Folgen werden auf alle Steuerzahler abgewälzt.

Spitzengewinne durch Illegalität

Noch mehr Gewinne lassen sich durch illegale Beschäftigung ausländischer Fahrer erzielen, die zu Sklavenlöhnen hinter dem Steuer sitzen. Mit Steuerhinterziehung und Betrug an den Sozialkassen lassen sich Kosten massiv senken. An einem illegalen Fahrer werden bis

zu 70.000 Euro im Jahr verdient! Die kilometerabhängige Bezahlung ist gesetzeswidrig, aber Praxis.

Kriminalität ist an der Tagesordnung

Wenn Schwarzgeld ins Ausland transferiert, Versicherungen betrogen, Steuern hinterzogen oder Bilanzbetrug begangen wird, reicht ein PC.

Wer Waffen transportieren will, braucht man einen LKW. Für Giftmüll Ladeflächen. Rauschgift und Drogen erreichen ohne die Straße ihre Empfänger nicht. Unverzollte Zigaretten kann man ohne Lastkraftwagen nicht verteilen und auch bei Menschenhandel ist man auf Fahrzeuge angewiesen. Das alles ist virtuell nicht möglich. Die Speditionsbranche ist das Nadelöhr, durch das alle diese Güter müssen.

Viele Speditionsunternehmen sind in ihrer Existenz gefährdet und können nur noch überleben, wenn sie sich mit dieser Schattenökonomie arrangieren, denn in dieser Grauzone lässt sich viel Geld verdienen. Danach ist es schwierig, zu normalen gesetzeskonformen Zuständen zurückzufinden. Wer sich einmal darauf eingelassen hat ist erpressbar.

Der Staat hat sich ordnungspolitisch verabschiedet

Die Liberalisierung der Märkte brachte die weitgehende Abschaffung aller Kontrollen und damit eine Einladung, Gesetze und Vorschriften zu ignorieren, zu umgehen und auf illegale Strukturen zu bauen. Die Branche hat sich eigene Gesetze geschaffen und ignoriert Recht und Ordnung weitgehend. Der Staat ist nicht mehr in der Lage ist für Ordnung zu sorgen.

Es gibt keine Statistiken über tödliche Unfälle als Folge der Raserei und Übermüdungen der LKW-Fahrer, dies scheint politisch nicht gewollt zu sein. Zahlen über entgangene Mehrwertsteuer hat die deutsche Bundesregierung bisher nicht vorgelegt.

Die Einnahmehausfälle durch nicht entrichtete Zölle und dadurch hinterzogene indirekte Steuern betragen nach Schätzungen der Europäischen Kommission allein im EU-Haushalt 30 Milliarden Euro.

Die Kriminalität reicht bis in die Behörden

Zurzeit stehen in Deutschland die beiden größten Speditionsunternehmen unter Anklage: Der Großspediteur Betz aus Reutlingen sitzt seit Oktober 2005 in Untersuchungshaft. Sein Prozess hat im September in Stuttgart begonnen. Die beiden Geschäftsführer der Spedition Fixemer in Perl im Saarland stehen seit Jahresbeginn in Saarbrücken wegen Steuerhinterziehung in Millionenhöhe vor Gericht und sind nur auf freiem Fuß, weil sie eine Kaution in Höhe von 11 Millionen Euro geleistet haben.

Rosenheimer Taskforce

Neue Gesetze und Verordnungen sind nicht notwendig. Es reicht, die vorhandenen anzuwenden, wie ein Beispiel aus Bayern zeigt. Im Raum Rosenheim werden illegale Fahrer die erwischt werden, nicht länger als Täter behandelt, man versucht sie als Zeugen zu gewinnen, gegen ihre Auftraggeber und gegen ihre Arbeitgeber.

Setzt ein Spediteur einen Ausländer nicht nur einmal illegal ans Steuer, sondern über einen längeren Zeitraum, handelt es sich bei solch einem Arbeitgeber um einen „Serientäter“.

Sind zwei Personen – beispielsweise der Unternehmer und sein Disponent - beteiligt, kommt der Straftatbestand der »Bandenmäßigkeit« dazu. Bei Merkmalen »serienmäßig«, »gewerbsmäßig« und »bandenmäßig«, geht die Justiz von einem »fortgesetzten Begehen von Straftaten« aus. Juristisch hat das erhebliche Bedeutung, denn dann handelt es sich um ein „Verbrechen“. Dann können so hohe Strafen verhängt werden, dass sich Verstöße nicht mehr lohnen.

Militärisch-strategisches Interesse

Früher gab es in Deutschland Eisenbahnverkehrsgesetze und einen Reichskraftwagentarif. In anderen Ländern bestanden ähnliche Regelungen. Das waren staatliche Eingriffe zum Schutz der Bahn, denn der Staat hatte ein erhebliches militärisch-strategisches Interesse an der Schiene. Seit die Armee auf die Eisenbahn nicht mehr angewiesen ist, überlässt er diesen Sektore dem so genannten „freien“ Markt.

Regierungen sollten bei Arbeits- und Sozialbedingungen der Fahrer das gleiche Engagement zeigen, mit dem militärische Interessen durchgesetzt worden sind.

Eine persönliche Anmerkung zum Schluss

Im Laufe meiner mehrjährigen Recherchen und den zahlreichen Fernsehfilmen zu Themen Wirtschaftskriminalität, Betrug und Steuerhinterziehung ist mir aufgefallen, dass der gewerkschaftliche Organisationsgrad und kriminelle Machenschaften in enger Beziehung stehen.

Je weniger Mitarbeiter unter Beschäftigten gewerkschaftlich organisiert sind, umso häufiger kommt es im Betrieb zu kriminellen Machenschaften. Je geringer der gewerkschaftliche Organisationsgrad, desto höher die Kriminalitätsrate.

Wenn meine Beobachtung zutrifft und meine Schlussfolgerung richtig sein sollte, erscheint der Kampf vieler Unternehmer und Geschäftsleitungen gegen die Bildung von Betriebsräten in einem ganz anderen Licht.

5. Auswirkungen der Nichteinhaltung von geltenden Regelungen auf dem Transportmarkt

Max Herry, Herry Consult, Wien

AK  **AK-Fachtagung: LEGAL – ILLEGAL – EGAL?** **Wien, 30. November 2006**
Auswirkungen der Nichteinhaltung von geltenden Regeln in der Transportwirtschaft

Auswirkungen der Nichteinhaltung von geltenden Regelungen auf den Transportmarkt

Wien, 30. November 2006

Max Herry
HERRY Consult, Wien

HERRY
Verkehrsplanung / Consulting

Herry-Vortrag-AK-Lkw-Arbeitsbedingungen – 06-11-30.ppt Folie 1

AK  **AK-Fachtagung: LEGAL – ILLEGAL – EGAL?** **Wien, 30. November 2006**
Auswirkungen der Nichteinhaltung von geltenden Regeln in der Transportwirtschaft

GLIEDERUNG:

- 1 Verkehrliche Zusammenhänge
- 2 Rahmenbedingungen
- 3 Auswirkungen
- 4 Wie weiter?
- 5 „→“

Herry-Vortrag-AK-Lkw-Arbeitsbedingungen – 06-11-30.ppt Folie 2 **HERRY** Verkehrsplanung / Consulting

AK  **AK-Fachtagung: LEGAL – ILLEGAL – EGAL?** **Wien, 30. November 2006**
Auswirkungen der Nichteinhaltung von geltenden Regeln in der Transportwirtschaft

GLIEDERUNG:

- 1 Verkehrliche Zusammenhänge
- 2 Rahmenbedingungen
- 3 Auswirkungen
- 4 Wie weiter?
- 5 „→“

Herry-Vortrag-AK-Lkw-Arbeitsbedingungen – 06-11-30.ppt Folie 3 **HERRY** Verkehrsplanung / Consulting

AK  **AK-Fachtagung: LEGAL – ILLEGAL – EGAL? Wien, 30. November 2006**
Auswirkungen der Nichteinhaltung von geltenden Regeln in der Transportwirtschaft

Wachstum

Straßen-Güterverkehr – bisherige Entwicklung:

Österreich in den letzten 5 Jahrzehnten:

- Lkw-Fahrleistung (Lkw-km): **10-fache Zunahme**
- Lkw-Transportleistung (t-km): **20-fache Zunahme**
- (Schienen-Transportleistung: **3-fache Zunahme**)

(EU)Europa: analoge Zunahmen

HERRY
Verkehrsplanung / Consulting

Herry-Vortrag-AK-Lkw-Arbeitsbedingungen – 06-11-30.ppt Folie 4

AK  **AK-Fachtagung: LEGAL – ILLEGAL – EGAL? Wien, 30. November 2006**
Auswirkungen der Nichteinhaltung von geltenden Regeln in der Transportwirtschaft

Güterverkehr in Österreich Transportaufkommen Straße
1999 und 2015 (Bestehende HERRY-Prognose) - mit Verlagerungen
 [in 1000 Tonnen]

		1999		2015		Steigerung	
		Absolut	Anteile	Absolut	Anteile	Gesamt	Pro Jahr
Binnenverkehr		229.293	74,3%	299.450	64,2%	31%	1,7%
Quellverkehr	Ost. -> West	16.816	5,5%	31.388	6,7%	87%	4,0%
	Öst. -> Ost	3.767	1,2%	10.737	2,3%	185%	6,8%
	<i>Summe</i>	20.582	6,7%	42.126	9,0%	105%	4,6%
Zielverkehr	West -> Ost	20.530	6,7%	40.910	8,8%	99%	4,4%
	Ost -> Öst.	3.854	1,2%	14.076	3,0%	265%	8,4%
	<i>Summe</i>	24.384	7,9%	54.986	11,8%	126%	5,2%
Transit	West -> West	25.684	8,3%	44.050	9,4%	72%	3,4%
	Ost -> Ost	59	0,0%	477	0,1%	714%	14,0%
	Ost - West	8.452	2,7%	25.218	5,4%	198%	7,1%
	<i>Summe</i>	34.194	11,1%	69.745	15,0%	104%	4,6%
Gesamtverkehr		308.453	100,0%	466.306	100,0%	51%	2,6%

Verkehrsprognose - 02-04-08.xls Herry2001

HERRY
Verkehrsplanung / Consulting

Herry-Vortrag-AK-Lkw-Arbeitsbedingungen – 06-11-30.ppt Folie 5

AK  **AK-Fachtagung: LEGAL – ILLEGAL – EGAL?** Wien, 30. November 2006
Auswirkungen der Nichteinhaltung von geltenden Regeln in der Transportwirtschaft

Wachstum in Österreich

Güterverkehr in Österreich
Transportaufkommen auf der Schiene*
1999 (Quelle: ÖBB/RCA, ÖSTAT, eigene Berechnungen)
Prognose 2015
Ergebnisse in Mio. Tonnen

		1999	2015	Zunahme 1999-2015	Zunahme 99-15 p.a.
Binnenverkehr		19	22	20%	1,2%
Quellverkehr	Öst. -> West	10	19	82%	3,8%
	Öst. -> Ost	5	8	57%	2,9%
	<i>Summe</i>	15	27	74%	3,5%
Zielverkehr	West -> Öst.	10	17	74%	3,5%
	Ost -> Öst.	16	21	35%	1,9%
	<i>Summe</i>	25	38	50%	2,6%
Transit	West -> West	7	12	71%	3,4%
	Ost -> Ost	2	3	42%	2,2%
	Ost -> West	3	5	112%	4,8%
	West -> Ost	2	5	123%	5,1%
	<i>Summe</i>	14	25	82%	3,8%
Gesamtverkehr		73	113	54%	2,7%

*ohne Stückgutverkehr, leeren Privatwagen, befördertes Bundesheer-Equipment und Sammelgutverkehr
Austauschtabelle R2-a_KV-neu - 02-02-12.xls Herry 2001

Herry-Vortrag-AK-Lkw-Arbeitsbedingungen – 06-11-30.ppt

Folie 6



Verkehrsplanung / Consulting

AK  **AK-Fachtagung: LEGAL – ILLEGAL – EGAL?** Wien, 30. November 2006
Auswirkungen der Nichteinhaltung von geltenden Regeln in der Transportwirtschaft


:

- **Gleiche relative Entwicklung**
- **ABER:**
Straßenverkehr entwickelt sich dann mehr als 4x so schnell wie der Schienenverkehr!

Herry-Vortrag-AK-Lkw-Arbeitsbedingungen – 06-11-30.ppt

Folie 7



Verkehrsplanung / Consulting

AK  **AK-Fachtagung: LEGAL – ILLEGAL – EGAL?** Wien, 30. November 2006
Auswirkungen der Nichteinhaltung von geltenden Regeln in der Transportwirtschaft

Ausgewählte Kreuzpreiselastizitäten und bestimmender Anteile der Schiene (aus den zugrundeliegenden empirischen Daten)
Basis: Relationen mit Straßen - und Schienenaufkommen

bestimmender Modal-Split - Schiene	47%	69%	58%	48%	50%
Preis Straße WG1	0,17				
Preis Straße WG2		0,46	0,37		
Preis Straße WG3				0,26	
Preis Straße WG4				0,33	
Preis Straße Durchschnitt					0,33
Preis Schiene WG1	0,40				
Preis Schiene WG2		0,63	0,46		
Preis Schiene WG3				0,54	
Preis Schiene WG4				0,39	
Preis Schiene Durchschnitt					0,44

entwicklung ton und preise für elastizitäten.xls Herry 2004

HERRY Verkehrsplanung / Consulting

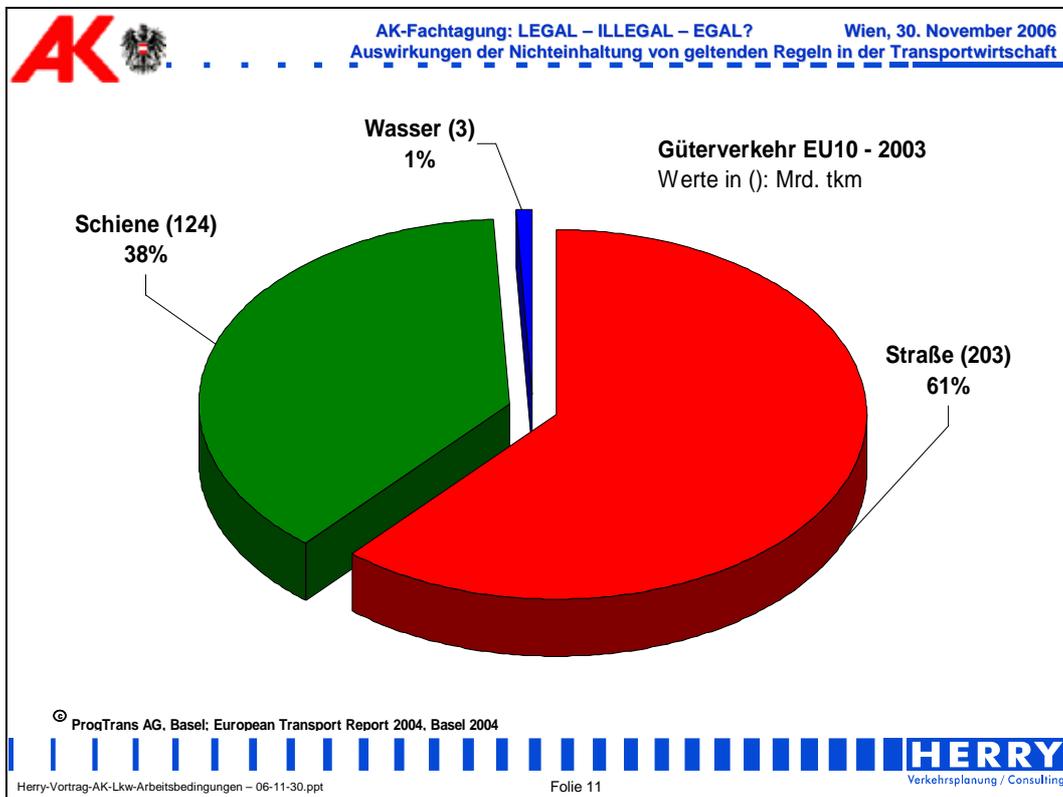
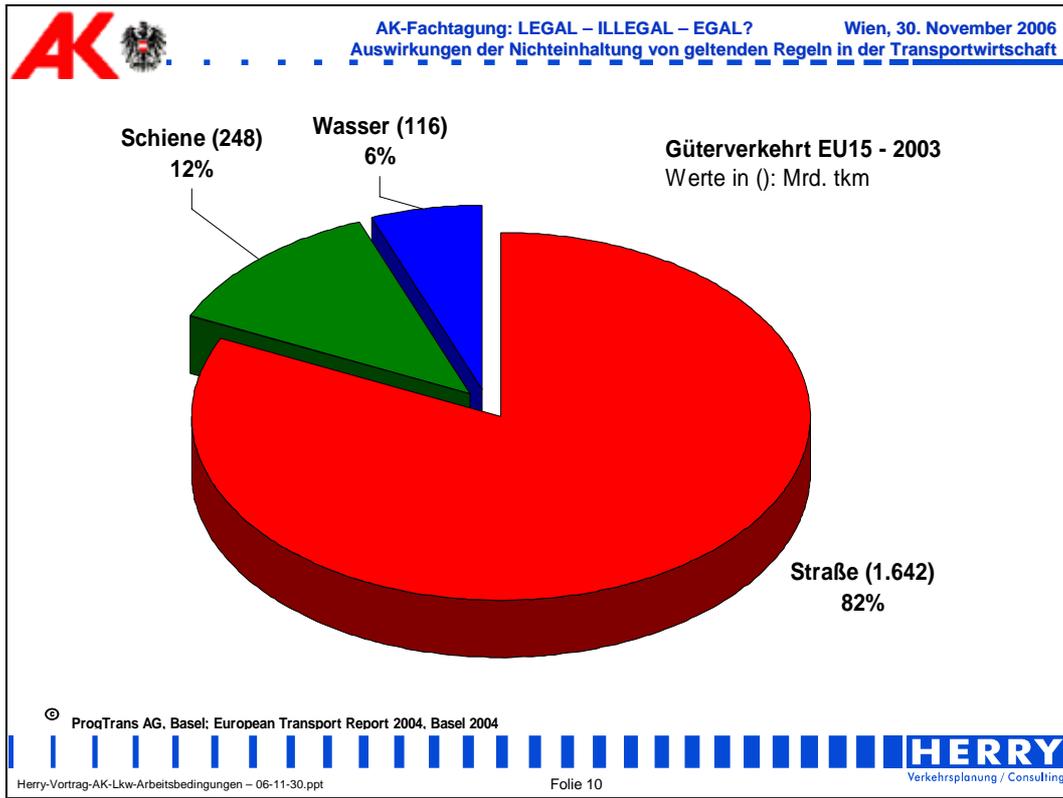
Herry-Vortrag-AK-Lkw-Arbeitsbedingungen – 06-11-30.ppt Folie 8

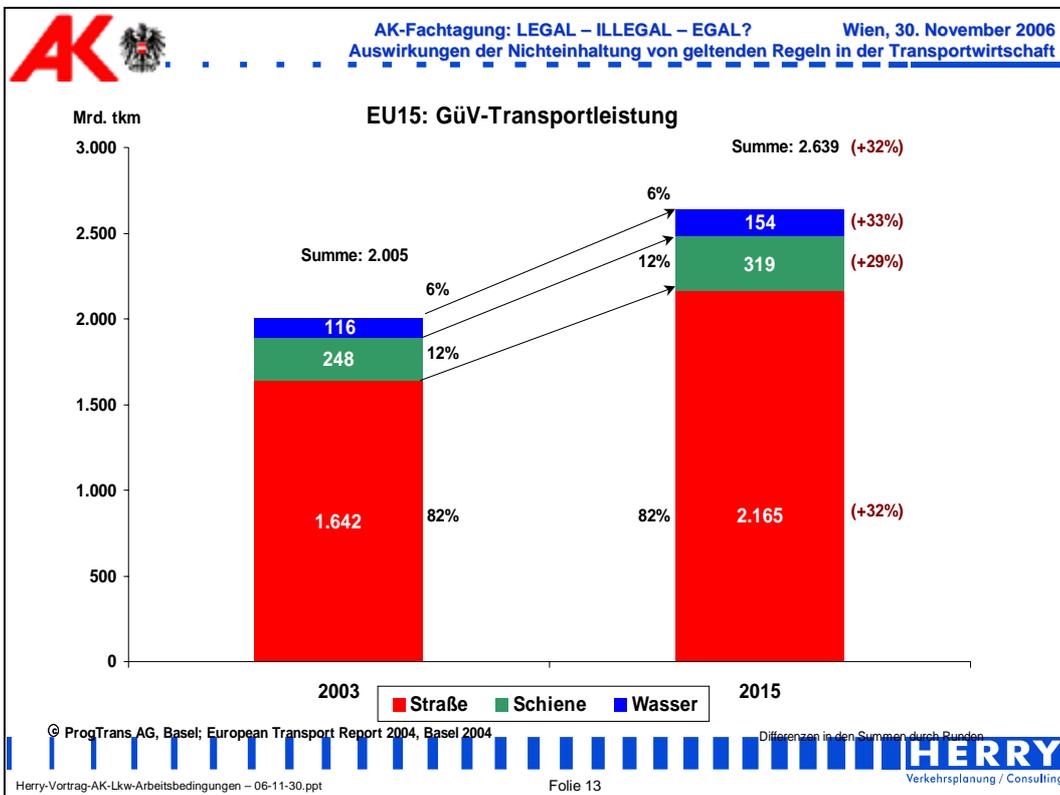
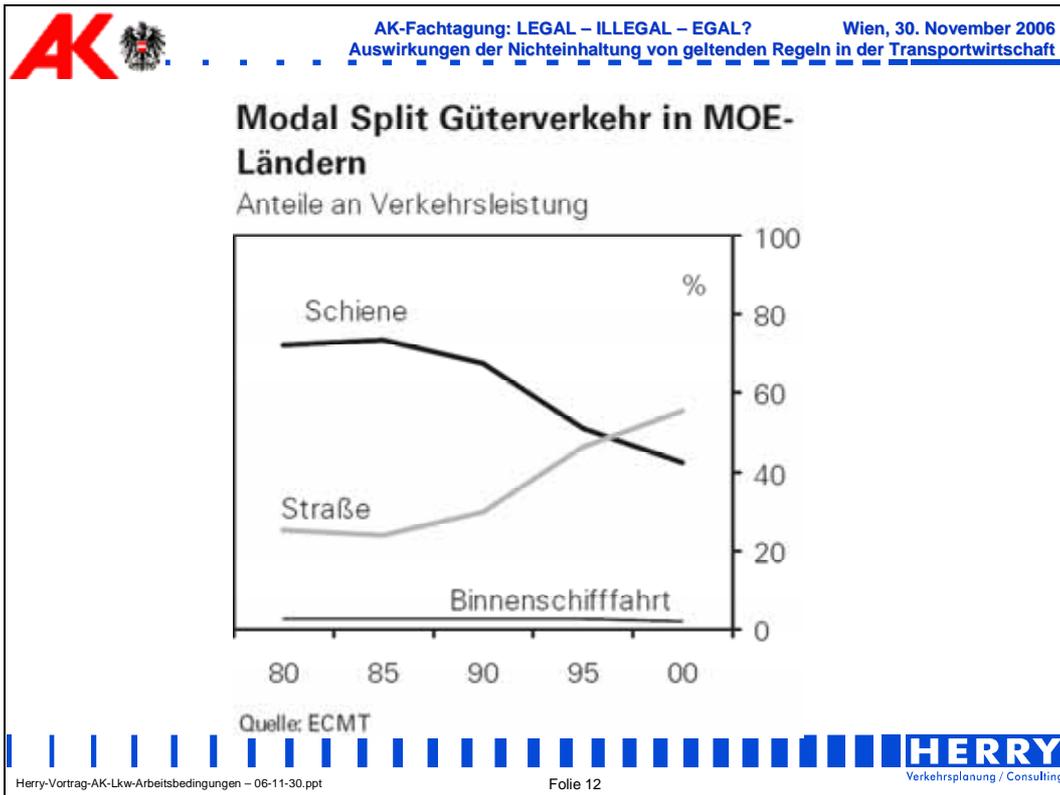
AK  **AK-Fachtagung: LEGAL – ILLEGAL – EGAL?** Wien, 30. November 2006
Auswirkungen der Nichteinhaltung von geltenden Regeln in der Transportwirtschaft

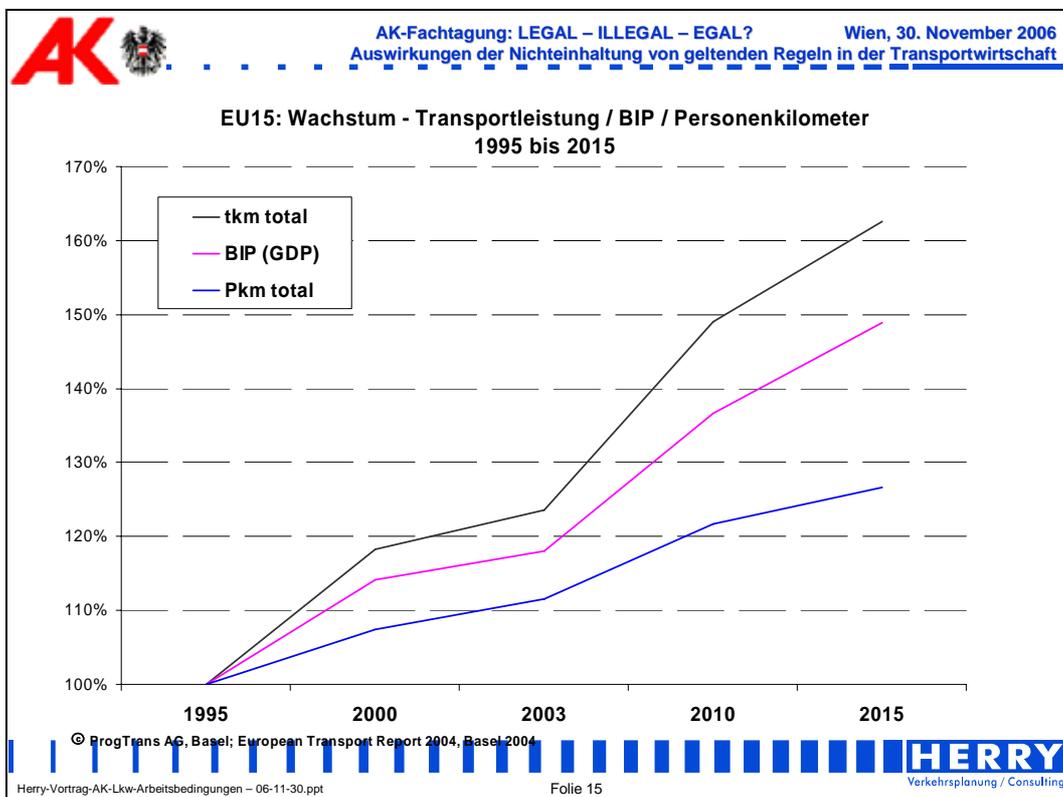
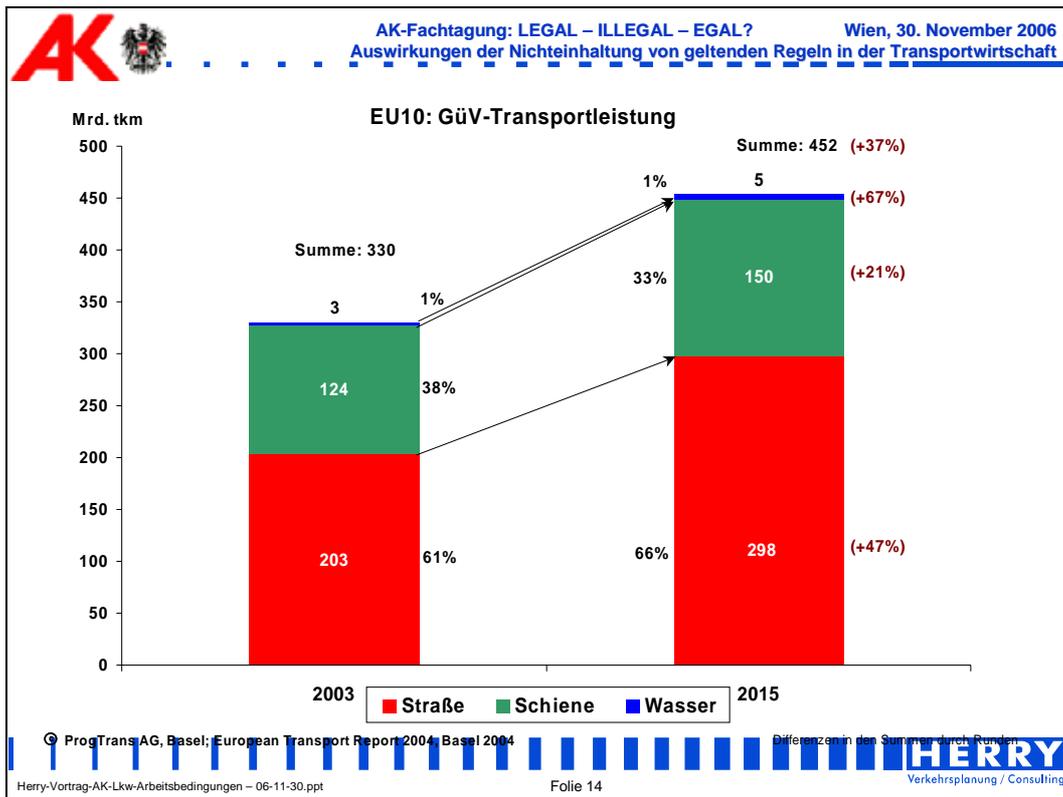
**Güterverkehr
in EU15/EU10**

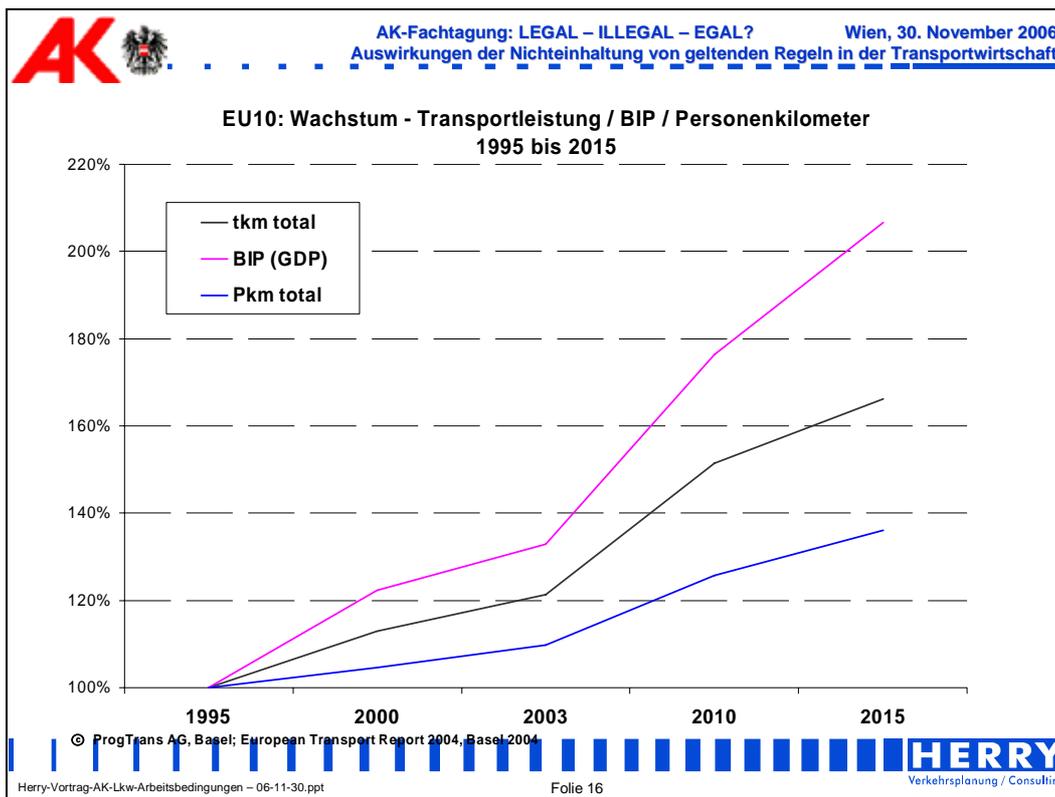
HERRY Verkehrsplanung / Consulting

Herry-Vortrag-AK-Lkw-Arbeitsbedingungen – 06-11-30.ppt Folie 9









- AK**  **AK-Fachtagung: LEGAL – ILLEGAL – EGAL? Wien, 30. November 2006**
Auswirkungen der Nichteinhaltung von geltenden Regeln in der Transportwirtschaft
- **Rahmenbedingungen sowohl für den zukünftigen Personen- wie auch Güterverkehr ändern sich grundlegend, mengenmäßig und in der Qualität.**
 - **quantitative Zunahme des Verkehrs auf der Straße und auf der Schiene**
 - relativ in gleicher Größenordnung
 - absolut: Straße (wesentlich) höher
 - **damit Straßeverkehrszunahme stärker als bei der Schiene**
 - **Güterverkehr steigt stärker als Personenverkehr**
 - **Verkehr auf höherrangigem Verkehrsnetz wächst mehr als auf niederrangigem**
 - **Fahrtweiten nehmen zu**
 - **Qualitativ hochwertiger Verkehr nimmt stark zu (PV+GüV)**
- HERRY Verkehrsplanung / Consulting
- Herry-Vortrag-AK-Lkw-Arbeitsbedingungen – 06-11-30.ppt Folie 17

AK  AK-Fachtagung: LEGAL – ILLEGAL – EGAL? Wien, 30. November 2006
Auswirkungen der Nichteinhaltung von geltenden Regeln in der Transportwirtschaft

Die Verkehrsströme werden dichter, wobei sie sich besser als bisher prognostizieren lassen. Grund hierfür ist, dass weniger Standorte für einen größeren Markt produzieren und das innerbetriebliche Transportvolumen zugenommen hat. Dichte und Prognostizierbarkeit sind Faktoren, die eine bessere Auslastung vorhandener Kapazitäten begünstigen. Andererseits wurde die Fertigung im Zuge der Neuordnung um Kompetenzzentren herum angesiedelt, wobei hierfür dislozierte Standorte gewählt wurden. Daraus ergibt sich, dass die Bedeutung der etwa 2.000 europäischen Handelskorridore mit niedriger Verkehrsdichte zunehmen wird.

HERRY
Verkehrsplanung / Consulting

Herry-Vortrag-AK-Lkw-Arbeitsbedingungen – 06-11-30.ppt Folie 18

AK  AK-Fachtagung: LEGAL – ILLEGAL – EGAL? Wien, 30. November 2006
Auswirkungen der Nichteinhaltung von geltenden Regeln in der Transportwirtschaft

GLIEDERUNG:

- 1 Verkehrliche Zusammenhänge
- 2 Rahmenbedingungen
- 3 Auswirkungen
- 4 Wie weiter?
- 5 „→“

HERRY
Verkehrsplanung / Consulting

Herry-Vortrag-AK-Lkw-Arbeitsbedingungen – 06-11-30.ppt Folie 19

AK  **AK-Fachtagung: LEGAL – ILLEGAL – EGAL? Wien, 30. November 2006**
Auswirkungen der Nichteinhaltung von geltenden Regeln in der Transportwirtschaft

- **Kernpunkt für die Nichteinhaltung von geltenden Regelungen im Güterverkehr sind:**
die Rahmenbedingungen in der Transportwirtschaft, insbesondere zwei Kernpunkte:
 - **die (schlechten) Arbeitsbedingungen und**
 - **die (verzerrten) Wettbewerbsbedingungen im Güterverkehr.**

Herry-Vortrag-AK-Lkw-Arbeitsbedingungen – 06-11-30.ppt Folie 20 **HERRY**
Verkehrsplanung / Consulting

AK  **AK-Fachtagung: LEGAL – ILLEGAL – EGAL? Wien, 30. November 2006**
Auswirkungen der Nichteinhaltung von geltenden Regeln in der Transportwirtschaft

Hinsichtlich der Arbeitsbedingungen im Straßen-Güterverkehr scheinen, mit Variationen, überall in Europa dieselben Probleme zu bestehen:

- **schlecht bezahlt,**
- **extrem lange Arbeitszeiten,**
- **hoher Zeitdruck,**
- **hohe körperliche Belastungen,**
- **Lärm,**
- **Abgase,**
- **eine ungesunde Lebensweise und**
- **Schwierigkeiten, das Arbeitsleben mit dem Familienleben zu kombinieren.**

Herry-Vortrag-AK-Lkw-Arbeitsbedingungen – 06-11-30.ppt Folie 21 **HERRY**
Verkehrsplanung / Consulting

AK  **AK-Fachtagung: LEGAL – ILLEGAL – EGAL?** **Wien, 30. November 2006**
Auswirkungen der Nichteinhaltung von geltenden Regeln in der Transportwirtschaft

Die **Folgen** sind eine überdurchschnittliche Zahl von tödlichen Arbeitsunfällen (insbesondere in Folge von Verkehrsunfällen), Invaliditätspensionen und (solange es möglich war) vorzeitige Ruhestände.

Nicht zu vergessen sind Familienprobleme und eine hohe Scheidungsrate.

Als Folge von familienfeindlichen Arbeitszeiten und einem Mangel an Teilzeitjobs weist der Sektor nicht zufällig auch eine außergewöhnlich niedrige Frauenbeschäftigungsrate auf.

HERRY Verkehrsplanung / Consulting

Herry-Vortrag-AK-Lkw-Arbeitsbedingungen – 06-11-30.ppt Folie 22

AK  **AK-Fachtagung: LEGAL – ILLEGAL – EGAL?** **Wien, 30. November 2006**
Auswirkungen der Nichteinhaltung von geltenden Regeln in der Transportwirtschaft

Dazu kommt ein vergleichsweise **niedriges Bildungs- bzw. Qualifikationsniveau**, das wiederum mit den vergleichsweise eingeschränkten Karrieremöglichkeiten im Straßengütertransport zusammen hängt.

Der allgemeine Mangel an Lkw-FahrerInnen scheint ursächlich mit den mangelhaften Arbeitsbedingungen zusammenzuhängen.

Viele potenzielle Beschäftigte dürften durch diese Bedingungen abgeschreckt werden.

HERRY Verkehrsplanung / Consulting

Herry-Vortrag-AK-Lkw-Arbeitsbedingungen – 06-11-30.ppt Folie 23

AK  **AK-Fachtagung: LEGAL – ILLEGAL – EGAL?** **Wien, 30. November 2006**
Auswirkungen der Nichteinhaltung von geltenden Regeln in der Transportwirtschaft

Ein wichtiger Faktor ist in diesem Zusammenhang auch die Tatsache, dass das Transportwesen insgesamt durch **starke Konkurrenz** und daraus resultierendem **Kostendruck** gekennzeichnet ist, eine Situation, in der Unternehmen, die sich an die gesetzlichen und kollektivvertraglichen Standards halten, zusehends unter Druck geraten.

Herry  Verkehrsplanung / Consulting

Herry-Vortrag-AK-Lkw-Arbeitsbedingungen – 06-11-30.ppt Folie 24

AK  **AK-Fachtagung: LEGAL – ILLEGAL – EGAL?** **Wien, 30. November 2006**
Auswirkungen der Nichteinhaltung von geltenden Regeln in der Transportwirtschaft

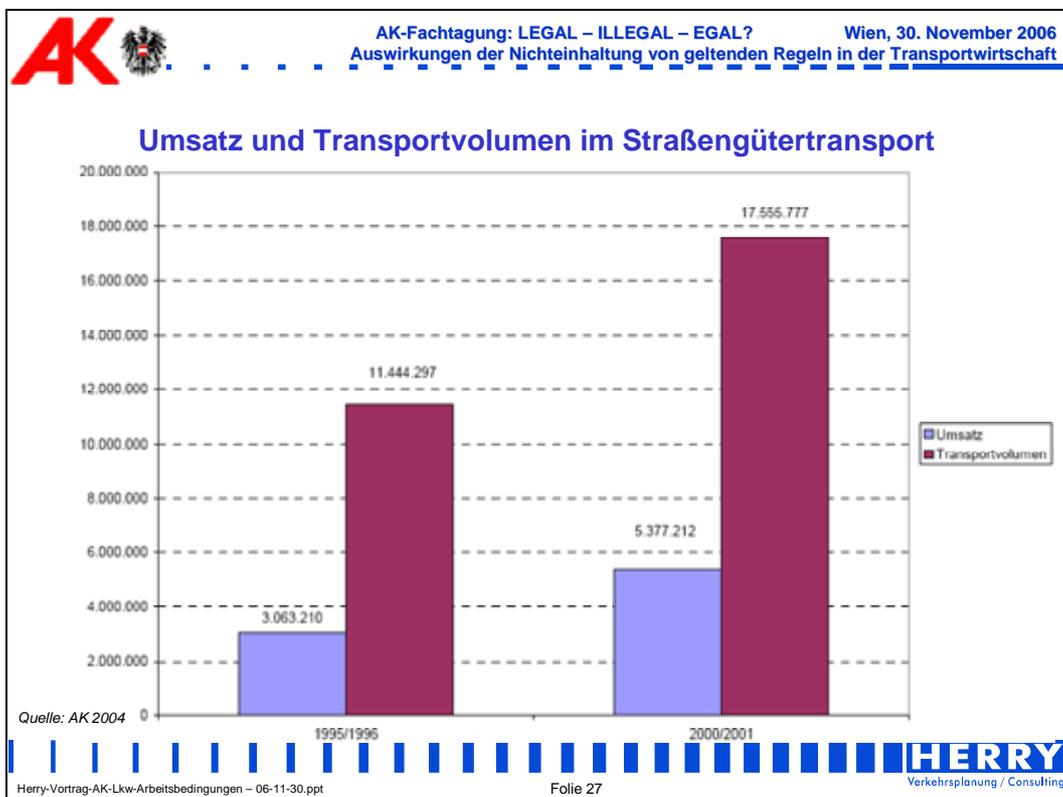
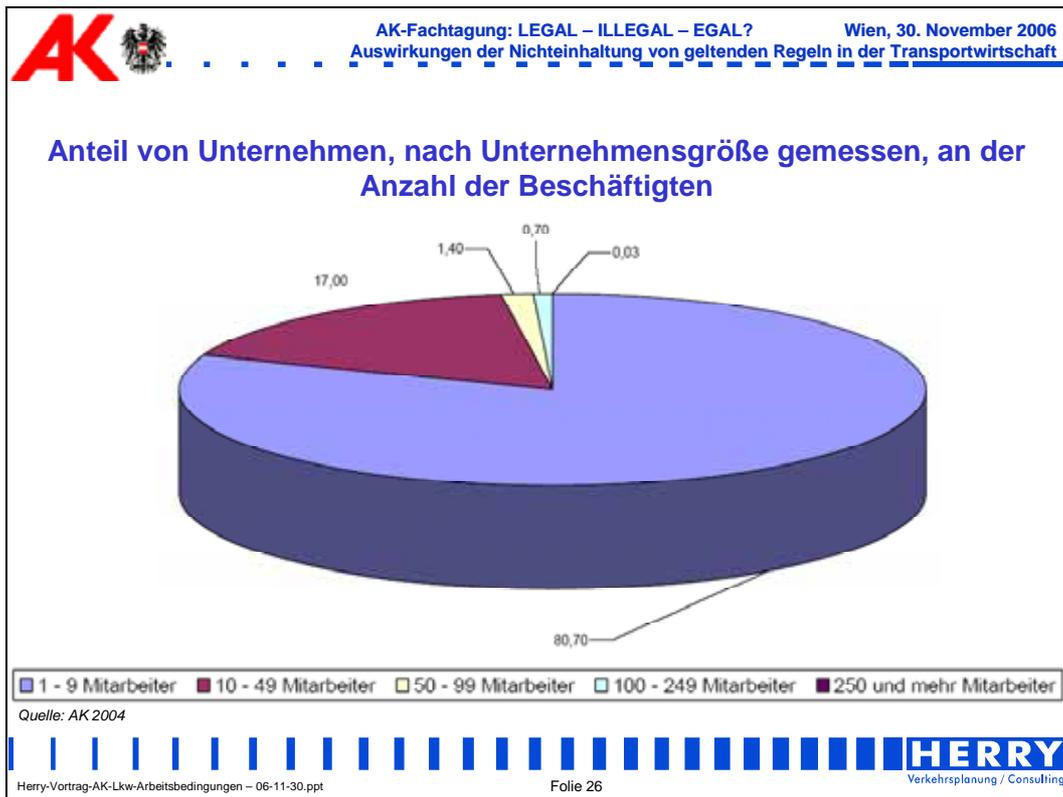
Zum Teil hängen diese Probleme mit der **Struktur der Unternehmen** zusammen:

Das Straßengütertransportgewerbe ist eine Branche, die hauptsächlich aus Kleinunternehmen besteht.

Einer großen Zahl von Unternehmen mit weniger als zehn Beschäftigten steht eine kleine Zahl von Unternehmen mit mehr als 100 Beschäftigten gegenüber, die aber in zunehmendem Maße den internationalen Transport untereinander aufteilen.

Herry  Verkehrsplanung / Consulting

Herry-Vortrag-AK-Lkw-Arbeitsbedingungen – 06-11-30.ppt Folie 25



AK  **AK-Fachtagung: LEGAL – ILLEGAL – EGAL? Wien, 30. November 2006**
Auswirkungen der Nichteinhaltung von geltenden Regeln in der Transportwirtschaft

Anzahl der Beschäftigten nach Geschlecht 1999

	Männer		Frauen		Insgesamt
	Nx1000	%	Nx1000	%	
NACE 602/Landtransport	69.757	84,0	13.304	16,0	83.061
Dienstleistungen Insgesamt	668.738	54,2	565.920	45,8	1.234.658

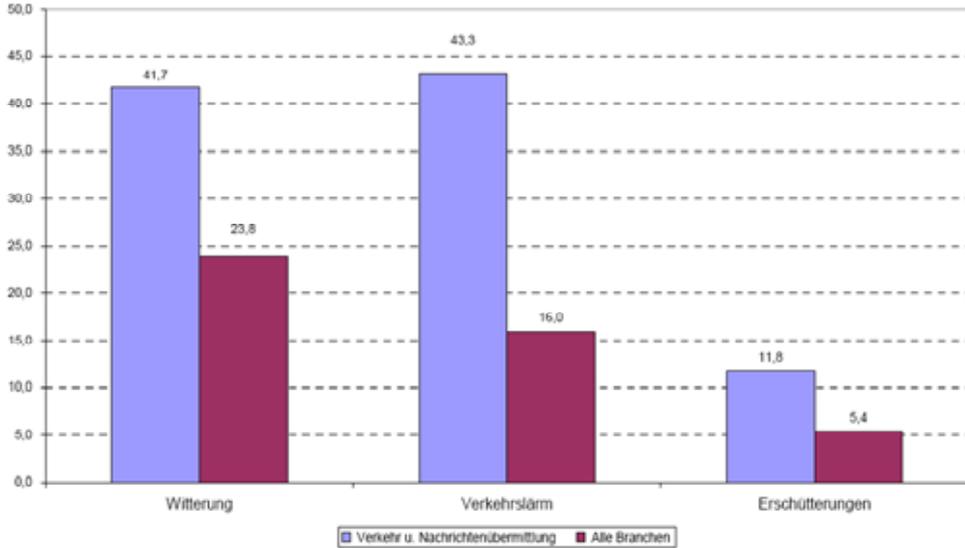
Quelle: AK 2004

HERRY Verkehrsplanung / Consulting

Herry-Vortrag-AK-Lkw-Arbeitsbedingungen – 06-11-30.ppt Folie 28

AK  **AK-Fachtagung: LEGAL – ILLEGAL – EGAL? Wien, 30. November 2006**
Auswirkungen der Nichteinhaltung von geltenden Regeln in der Transportwirtschaft

Umwelteinflüsse am Arbeitsplatz

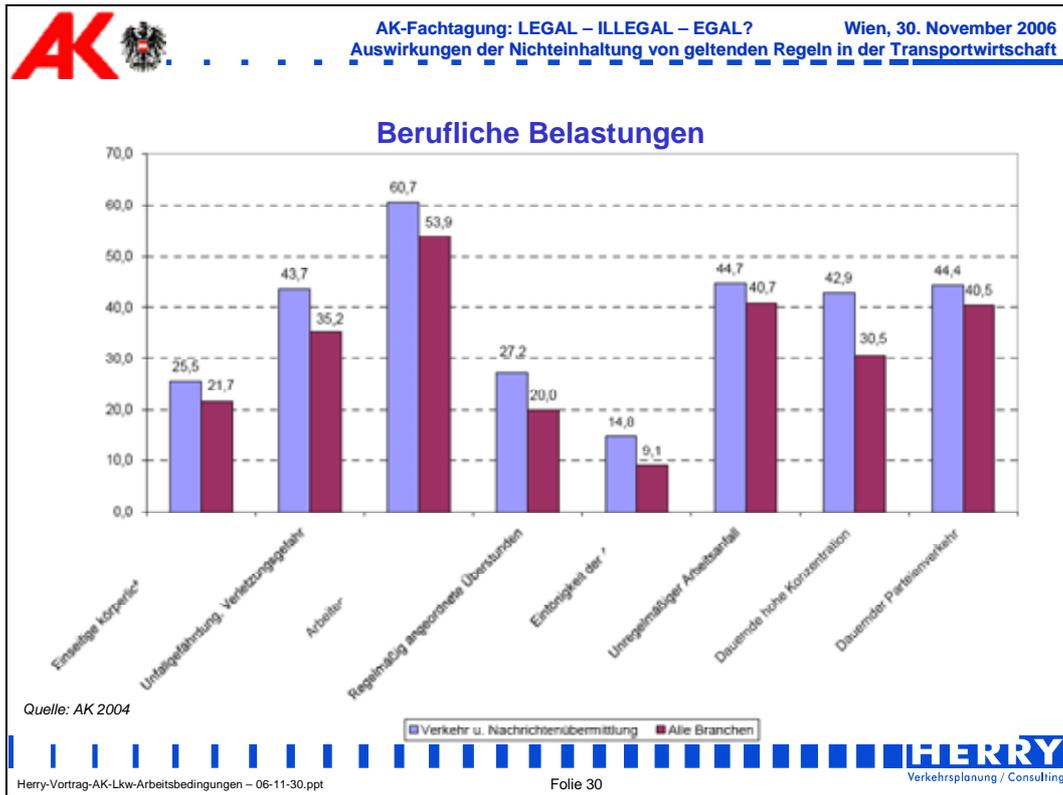


Kategorie	Verkehr u. Nachrichtenübermittlung	Alle Branchen
Witterung	41,7	23,8
Verkehrslärm	43,3	16,0
Erschütterungen	11,8	5,4

Quelle: AK 2004

HERRY Verkehrsplanung / Consulting

Herry-Vortrag-AK-Lkw-Arbeitsbedingungen – 06-11-30.ppt Folie 29



Wien, 30. November 2006
AK-Fachtagung: LEGAL – ILLEGAL – EGAL?
 Auswirkungen der Nichteinhaltung von geltenden Regeln in der Transportwirtschaft

Hauptsächliche Risiken durch Umwelteinflüsse und Belastungen am Arbeitsplatz im europäischen Vergleich

Risikofaktoren	B	DK	D	EL	E	F	IR	I	L	NL	A	P	FI	S	UK
Lärm	•	•		•p	•	•					•		•	•	•
Vibrationen	•	•		•p	•				•	•	•		•	•	•
Licht													•		
Wechselnde Temperatur/Hitze		•		•p		•							•	•	
Abgase/Kontakt mit gefährlichen Stoffen	•			•p	•				•				•	•	•
Staub				•p											
Anstrengende Positionen/Hochheben	•	•g	•						•	•		•	•	•	•
Langes Sitzen	•	•	•						•		•		•	•	•
Repetitive Arbeit		•p											•		
Straßensicherheit	•	•		•	•			•	•				•	•	•

Quelle: AK 2004

•p = Personentransport; •g = Gütertransport; • = beide Subsektoren

HERRY
Verkehrsplanung / Consulting

Herry-Vortrag-AK-Lkw-Arbeitsbedingungen – 06-11-30.ppt Folie 31

AK  AK-Fachtagung: LEGAL – ILLEGAL – EGAL? Wien, 30. November 2006
Auswirkungen der Nichteinhaltung von geltenden Regeln in der Transportwirtschaft

Das Europäische Übereinkommen über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR¹), das auf dem EWR-Abkommen (Übernahme der Verordnung (EWG) 3820/85) basiert, gilt für alle untersuchten Staaten.

Im Osten existieren bislang jedoch keine Verwaltungsvorschriften oder Körperschaften, die die Einhaltung der Regelungen des AETR-Abkommens überprüfen.

Es sind in den Oststaaten daher weder Kontrollen noch Strafen bei Zuwiderhandeln bekannt.

¹⁾ Accord européen relatif au travail des Equipages des véhicules effectuant des Transports internationaux par Route

HERRY
Verkehrsplanung / Consulting

Herry-Vortrag-AK-Lkw-Arbeitsbedingungen – 06-11-30.ppt Folie 32

AK  AK-Fachtagung: LEGAL – ILLEGAL – EGAL? Wien, 30. November 2006
Auswirkungen der Nichteinhaltung von geltenden Regeln in der Transportwirtschaft

GLIEDERUNG:

- 1 Verkehrliche Zusammenhänge
- 2 Rahmenbedingungen
- 3 Auswirkungen
- 4 Wie weiter?
- 5 „ → “

HERRY
Verkehrsplanung / Consulting

Herry-Vortrag-AK-Lkw-Arbeitsbedingungen – 06-11-30.ppt Folie 33

AK  **AK-Fachtagung: LEGAL – ILLEGAL – EGAL?** **Wien, 30. November 2006**
Auswirkungen der Nichteinhaltung von geltenden Regeln in der Transportwirtschaft

Auswirkungen auf die Transportkosten

Herry-Vortrag-AK-Lkw-Arbeitsbedingungen – 06-11-30.ppt Folie 34 **HERRY**
Verkehrsplanung / Consulting

AK  **AK-Fachtagung: LEGAL – ILLEGAL – EGAL?** **Wien, 30. November 2006**
Auswirkungen der Nichteinhaltung von geltenden Regeln in der Transportwirtschaft

Kostenreduktion durch Regelüberschreitungen im Straßengüterverkehr

- **Überschreitung der tatsächlichen Fahrtzeit:**
Durchschnitt der Angaben: **11%**
- **Geschwindigkeitsüberschreitung:**
Durchschnitt der Angaben: **7%**
- **Überladung:**
Durchschnitt der Angaben: **12%**

Quelle: HERRY und SOFTICE

Herry-Vortrag-AK-Lkw-Arbeitsbedingungen – 06-11-30.ppt Folie 35 **HERRY**
Verkehrsplanung / Consulting

AK  **AK-Fachtagung: LEGAL – ILLEGAL – EGAL?** Wien, 30. November 2006
Auswirkungen der Nichteinhaltung von geltenden Regeln in der Transportwirtschaft

Daraus ergibt sich eine Kostenreduktion von bis zu 33%.

Das bedeutet aber, dass sich die Transportkosten bei Einhaltung der Vorschriften bis um die Hälfte erhöhen würden!

Quelle: HERRY und SOFTICE

HERRY
Verkehrsplanung / Consulting

Herry-Vortrag-AK-Lkw-Arbeitsbedingungen – 06-11-30.ppt Folie 36

AK  **AK-Fachtagung: LEGAL – ILLEGAL – EGAL?** Wien, 30. November 2006
Auswirkungen der Nichteinhaltung von geltenden Regeln in der Transportwirtschaft

**Anteil der Übertretungen
(Basis: kontrollierte Lkw)**

- 1996: 37%
- 1997: 66%
- 1998: 78%
- 1999: 78%
- 2001: 79%

Quelle: HERRY

HERRY
Verkehrsplanung / Consulting

Herry-Vortrag-AK-Lkw-Arbeitsbedingungen – 06-11-30.ppt Folie 37

AK  **AK-Fachtagung: LEGAL – ILLEGAL – EGAL?** **Wien, 30. November 2006**
Auswirkungen der Nichteinhaltung von geltenden Regeln in der Transportwirtschaft

Auswirkungen auf den Verkehr

Herry-Vortrag-AK-Lkw-Arbeitsbedingungen – 06-11-30.ppt **HERRY** Verkehrsplanung / Consulting
Folie 38

AK  **AK-Fachtagung: LEGAL – ILLEGAL – EGAL?** **Wien, 30. November 2006**
Auswirkungen der Nichteinhaltung von geltenden Regeln in der Transportwirtschaft

Auswirkungen auf den Straßengüterverkehr

- Beim „einigermaßen“ Einhalten der Sozialvorschriften im Straßengüterverkehr:
→: Durch Verlagerungen zur Schiene würde der Straßengüterverkehr um bis zu 15% sinken und ...

Herry-Vortrag-AK-Lkw-Arbeitsbedingungen – 06-11-30.ppt **HERRY** Verkehrsplanung / Consulting
Folie 39

 AK-Fachtagung: LEGAL – ILLEGAL – EGAL? Wien, 30. November 2006
Auswirkungen der Nichteinhaltung von geltenden Regeln in der Transportwirtschaft

Auswirkungen auf den Schienengüterverkehr

- Beim „einigermaßen“ Einhalten der Sozialvorschriften im Straßengüterverkehr:

... und der Schienengüterverkehr würde um **bis zu 30% steigen!**

Herry
Verkehrsplanung / Consulting

Herry-Vortrag-AK-Lkw-Arbeitsbedingungen – 06-11-30.ppt Folie 40

 AK-Fachtagung: LEGAL – ILLEGAL – EGAL? Wien, 30. November 2006
Auswirkungen der Nichteinhaltung von geltenden Regeln in der Transportwirtschaft

Auswirkungen auf die Umwelt

Herry
Verkehrsplanung / Consulting

Herry-Vortrag-AK-Lkw-Arbeitsbedingungen – 06-11-30.ppt Folie 41

AK  **AK-Fachtagung: LEGAL – ILLEGAL – EGAL?** **Wien, 30. November 2006**
Auswirkungen der Nichteinhaltung von geltenden Regeln in der Transportwirtschaft

Auswirkungen auf die Umwelt

- Beim „einigermaßen“ Einhalten der Sozialvorschriften im Straßengüterverkehr ...

➔: ... würden sich die externen Kosten um **bis zu 15% verringern!**

Herry-Vortrag-AK-Lkw-Arbeitsbedingungen – 06-11-30.ppt Folie 42 **HERRY** Verkehrsplanung / Consulting

AK  **AK-Fachtagung: LEGAL – ILLEGAL – EGAL?** **Wien, 30. November 2006**
Auswirkungen der Nichteinhaltung von geltenden Regeln in der Transportwirtschaft

Infrastruktur-Kosten und Externe Kosten des Straßenverkehrs in Österreich

Kosten des Infrastrukturressourcenverbrauchs:
ca. 5 Mrd. € pro Jahr

Externe Kosten:
ca. 10 Mrd. € pro Jahr

Herry-Vortrag-AK-Lkw-Arbeitsbedingungen – 06-11-30.ppt Folie 43 **HERRY** Verkehrsplanung / Consulting

 AK-Fachtagung: LEGAL – ILLEGAL – EGAL? Wien, 30. November 2006
Auswirkungen der Nichteinhaltung von geltenden Regeln in der Transportwirtschaft

Soziale Auswirkungen

 HERRY
Verkehrsplanung / Consulting

Herry-Vortrag-AK-Lkw-Arbeitsbedingungen – 06-11-30.ppt Folie 44

 AK-Fachtagung: LEGAL – ILLEGAL – EGAL? Wien, 30. November 2006
Auswirkungen der Nichteinhaltung von geltenden Regeln in der Transportwirtschaft

Die schlechten Arbeitsbedingungen sind nicht zuletzt eine Folge der Nicht-Einhaltung von Vorschriften hinsichtlich der maximalen Lenk- und Arbeitszeiten. Erschwerend kommt die **illegale Beschäftigung** von so genannten DrittstaatenlenkerInnen und illegale Konstruktionen (Scheinselbstständigkeit) hinzu, mit denen reguläre Beschäftigungsverhältnisse umgangen werden.

 HERRY
Verkehrsplanung / Consulting

Herry-Vortrag-AK-Lkw-Arbeitsbedingungen – 06-11-30.ppt Folie 45

AK  **AK-Fachtagung: LEGAL – ILLEGAL – EGAL?** **Wien, 30. November 2006**
Auswirkungen der Nichteinhaltung von geltenden Regeln in der Transportwirtschaft

Die (genannte) Struktur der Unternehmen erschwert den Aufbau und die Pflege eines **sozialen Dialoges zwischen Arbeitgeber- und ArbeitnehmerInnenverbänden, der eine Verbesserung der Arbeitsbedingungen durchsetzen könnte.**

Herry-Vortrag-AK-Lkw-Arbeitsbedingungen – 06-11-30.ppt **Folie 46** **HERRY** Verkehrsplanung / Consulting

AK  **AK-Fachtagung: LEGAL – ILLEGAL – EGAL?** **Wien, 30. November 2006**
Auswirkungen der Nichteinhaltung von geltenden Regeln in der Transportwirtschaft

Folgen

Es ist ein direkter Zusammenhang zwischen den „Rennfahrerlöhnen“ und der hohen Anzahl an Todesfällen und unfallbedingten Krankenstandstagen im Sektor festzustellen.

Ein wesentliches Ergebnis von langen Arbeitszeiten, Zeitdruck und schlechten Arbeitsbedingungen ist demnach der außergewöhnlich hohe Anteil an tödlichen Arbeitsunfällen.

Während der Sektor Straßengütertransport weniger als 2% der gesamten Beschäftigung in Österreich ausmacht, ist er für 15% der tödlichen Arbeitsunfälle verantwortlich.

Herry-Vortrag-AK-Lkw-Arbeitsbedingungen – 06-11-30.ppt **Folie 47** **HERRY** Verkehrsplanung / Consulting

AK  **AK-Fachtagung: LEGAL – ILLEGAL – EGAL?** Wien, 30. November 2006
Auswirkungen der Nichteinhaltung von geltenden Regeln in der Transportwirtschaft

Arbeitsunfälle 2001

	Straßengütertransport	Alle Sektoren
Anzahl der Arbeitsunfälle	2.879	107.345
Tödliche Arbeitsunfälle	21	141

Quelle: AK 2004

HERRY
Verkehrsplanung / Consulting

Herry-Vortrag-AK-Lkw-Arbeitsbedingungen – 06-11-30.ppt Folie 48

AK  **AK-Fachtagung: LEGAL – ILLEGAL – EGAL?** Wien, 30. November 2006
Auswirkungen der Nichteinhaltung von geltenden Regeln in der Transportwirtschaft

Gesundheitliche Folgen im europäischen Vergleich

Je länger die Arbeitszeit, desto größer ist die Gefahr, dass Fahrer unter Schlaf- und Verdauungsstörungen leiden. Dazu kommen Reizbarkeit und geschwollene untere Gliedmaßen.

In Irland leiden viele Menschen unter Hörproblemen, der Transportsektor ist für 11% dieser Fälle verantwortlich.

Auch in Deutschland sind Hörprobleme die häufigste Berufskrankheit unter Fahrern: Zwischen 1994 und 1998 waren 51,7% aller anerkannten Fälle von Berufskrankheit auf Lärm zurückzuführen.

Krankheiten der Lendenwirbelsäule in Folge von Heben und Tragen stehen an zweiter Stelle, gefolgt von Hauterkrankungen.

HERRY
Verkehrsplanung / Consulting

Herry-Vortrag-AK-Lkw-Arbeitsbedingungen – 06-11-30.ppt Folie 49

AK  **AK-Fachtagung: LEGAL – ILLEGAL – EGAL?** Wien, 30. November 2006
Auswirkungen der Nichteinhaltung von geltenden Regeln in der Transportwirtschaft

Gesundheitliche Folgen im europäischen Vergleich

Spanien berichtet, dass die Anzahl von Berufskrankheiten, die zu Arbeitsunterbrechungen führen, im Transportsektor merklich angestiegen ist – deutlich mehr als im nationalen Durchschnitt.

In Österreich hat der Anteil des Sektors an der gesamten Zahl von Invaliditätspensionen in den letzten Jahren kontinuierlich zugenommen.

Eine Studie zu Arbeitsbedingungen in Finnland zeigt, dass nur ein Drittel der Fahrer glaubt, dass sie keine Frühpensionierung aufgrund von Gesundheitsproblemen in Betracht ziehen müssen. Straßentransportarbeiter rauchen häufiger, bewegen sich weniger und haben mehr Gewichtsprobleme als Beschäftigte in anderen Sektoren.

 **HERRY**
Herry-Vortrag-AK-Lkw-Arbeitsbedingungen – 06-11-30.ppt Folie 50 Verkehrsplanung / Consulting

AK  **AK-Fachtagung: LEGAL – ILLEGAL – EGAL?** Wien, 30. November 2006
Auswirkungen der Nichteinhaltung von geltenden Regeln in der Transportwirtschaft

Gesundheitliche Folgen im europäischen Vergleich

Folglich leiden Fahrer unter Bluthochdruck und anderen Herz- und Gefäßerkrankungen, Schlafstörungen, Übergewicht, Stress sowie Rücken-, Hals- und Schultererkrankungen.

Es gibt Anzeichen dafür, dass diese Erkrankungen mit dem Alter zunehmen.

Vermutlich arbeiten nur wenige Lkw- und Busfahrer bis zum normalen Pensionsalter von 65 Jahren.

 **HERRY**
Herry-Vortrag-AK-Lkw-Arbeitsbedingungen – 06-11-30.ppt Folie 51 Verkehrsplanung / Consulting

AK  AK-Fachtagung: LEGAL – ILLEGAL – EGAL? Wien, 30. November 2006
Auswirkungen der Nichteinhaltung von geltenden Regeln in der Transportwirtschaft

GLIEDERUNG:

- 1 Verkehrliche Zusammenhänge
- 2 Rahmenbedingungen
- 3 Auswirkungen
- 4 Wie weiter?
- 5 „→“

HERRY Verkehrsplanung / Consulting

Herry-Vortrag-AK-Lkw-Arbeitsbedingungen – 06-11-30.ppt Folie 52

AK  AK-Fachtagung: LEGAL – ILLEGAL – EGAL? Wien, 30. November 2006
Auswirkungen der Nichteinhaltung von geltenden Regeln in der Transportwirtschaft

Wie weiter?

→: Technologie

HERRY Verkehrsplanung / Consulting

Herry-Vortrag-AK-Lkw-Arbeitsbedingungen – 06-11-30.ppt Folie 53

AK  **AK-Fachtagung: LEGAL – ILLEGAL – EGAL?** **Wien, 30. November 2006**
Auswirkungen der Nichteinhaltung von geltenden Regeln in der Transportwirtschaft

Wie weiter? → Technologie:

Der digitale Tachograph

 **HERRY**
Verkehrsplanung / Consulting

Herry-Vortrag-AK-Lkw-Arbeitsbedingungen – 06-11-30.ppt Folie 54

AK  **AK-Fachtagung: LEGAL – ILLEGAL – EGAL?** **Wien, 30. November 2006**
Auswirkungen der Nichteinhaltung von geltenden Regeln in der Transportwirtschaft

Der digitale Tachograph:

EU-Regelung: Ab 1. Mai ist der digitale Tachograph Pflicht für neue Lkw über 3,5 t und Busse mit mehr als 8 Passagierplätzen.

Eine Studie zeigt hohen Bedarf an Schulungs- und Trainingslösungen für Fahrer:

70 % der Befragten fürchten, dass ihre Fahrer nicht ausreichend auf die neue Technik vorbereitet sind

 **HERRY**
Verkehrsplanung / Consulting

Herry-Vortrag-AK-Lkw-Arbeitsbedingungen – 06-11-30.ppt Folie 55

AK  **AK-Fachtagung: LEGAL – ILLEGAL – EGAL?** **Wien, 30. November 2006**
Auswirkungen der Nichteinhaltung von geltenden Regeln in der Transportwirtschaft

Wie weiter?

➔: Kontrollen

Herry-Vortrag-AK-Lkw-Arbeitsbedingungen – 06-11-30.ppt Folie 56 **HERRY** Verkehrsplanung / Consulting

AK  **AK-Fachtagung: LEGAL – ILLEGAL – EGAL?** **Wien, 30. November 2006**
Auswirkungen der Nichteinhaltung von geltenden Regeln in der Transportwirtschaft

Mindestmaß an Kontrollen

Jährlich sind 1% der Fahrtage jedes Fahrers - davon mindestens 25% durch Betriebskontrollen und mindestens 15% durch Straßenkontrollen – zu kontrollieren.

Herry-Vortrag-AK-Lkw-Arbeitsbedingungen – 06-11-30.ppt Folie 57 **HERRY** Verkehrsplanung / Consulting

AK  **AK-Fachtagung: LEGAL – ILLEGAL – EGAL?** **Wien, 30. November 2006**
Auswirkungen der Nichteinhaltung von geltenden Regeln in der Transportwirtschaft

1998 einigten sich die Verkehrsminister der EU auf eine einheitliche Lkw- Stichprobe am Straßenrand.

Herry-Vortrag-AK-Lkw-Arbeitsbedingungen – 06-11-30.ppt Folie 58 **HERRY** Verkehrsplanung / Consulting

AK  **AK-Fachtagung: LEGAL – ILLEGAL – EGAL?** **Wien, 30. November 2006**
Auswirkungen der Nichteinhaltung von geltenden Regeln in der Transportwirtschaft

Kontrollen – Was ist los:

- Seltene Schwerpunkt-Straßenkontrollen, die nicht zwischen den zuständigen Stellen koordiniert sind
- Fehlende Kontrollstellen und Kontrollkonzepte an Autobahnen
- Wenig Zeit für die Kontrollen durch das AI und Koordination AI mit Exekutive
- Kein einheitliches, meist zu niedriges Strafausmaß

Herry-Vortrag-AK-Lkw-Arbeitsbedingungen – 06-11-30.ppt Folie 59 **HERRY** Verkehrsplanung / Consulting

AK  **AK-Fachtagung: LEGAL – ILLEGAL – EGAL?** **Wien, 30. November 2006**
Auswirkungen der Nichteinhaltung von geltenden Regeln in der Transportwirtschaft

Wie weiter?

➔: Rahmenbedingungen

HERRY Verkehrsplanung / Consulting

Herry-Vortrag-AK-Lkw-Arbeitsbedingungen – 06-11-30.ppt Folie 60

AK  **AK-Fachtagung: LEGAL – ILLEGAL – EGAL?** **Wien, 30. November 2006**
Auswirkungen der Nichteinhaltung von geltenden Regeln in der Transportwirtschaft

Die für die **fairen Wettbewerbsbedingungen** maßgeblichen Rahmenbedingungen:

- werden sich **noch eine Zeit lang weiter verschlechtern**:
 - nach der Änderung der Wettbewerbssituation beim Auslaufen der Übergangsfristen (aus der EU-Erweiterung: Arbeitnehmerfreizügigkeit und Kabotage) und
 - mit dem EU-Beitritt von weiteren osteuropäischen Ländern
- sich **danach aber verbessern** (da ansonsten die Transportwirtschaft in weiten Teilen zusammenbrechen würde).

HERRY Verkehrsplanung / Consulting

Herry-Vortrag-AK-Lkw-Arbeitsbedingungen – 06-11-30.ppt Folie 61

AK  AK-Fachtagung: LEGAL – ILLEGAL – EGAL? Wien, 30. November 2006
Auswirkungen der Nichteinhaltung von geltenden Regeln in der Transportwirtschaft

GLIEDERUNG:

- 1 Verkehrliche Zusammenhänge
- 2 Rahmenbedingungen
- 3 Auswirkungen
- 4 Wie weiter?
- 5 „→“

HERRY Verkehrsplanung / Consulting

Herry-Vortrag-AK-Lkw-Arbeitsbedingungen – 06-11-30.ppt Folie 62

AK  AK-Fachtagung: LEGAL – ILLEGAL – EGAL? Wien, 30. November 2006
Auswirkungen der Nichteinhaltung von geltenden Regeln in der Transportwirtschaft

- Kernpunkt für die Nichteinhaltung von geltenden Regelungen im Güterverkehr sind insbesondere:
 - die (schlechten) Arbeitsbedingungen und
 - die (verzerrten) Wettbewerbsbedingungen im Güterverkehr.

HERRY Verkehrsplanung / Consulting

Herry-Vortrag-AK-Lkw-Arbeitsbedingungen – 06-11-30.ppt Folie 63

AK  **AK-Fachtagung: LEGAL – ILLEGAL – EGAL?** **Wien, 30. November 2006**
Auswirkungen der Nichteinhaltung von geltenden Regeln in der Transportwirtschaft

Resümee

Beim Straßengütertransport handelt es sich um einen Sektor mit ausgesprochen unvorteilhaften Arbeitsbedingungen. Manches davon hängt mit der Natur der Arbeit zusammen, wie etwa Verkehrslärm und Abgase sowie lange Perioden des Sitzens und der Abwesenheit von zu Hause. Einiges könnte durch die Initiative des/der FahrerIn verbessert werden – bspw. durch eine gesündere Ernährung, mehr Bewegung in den Pausen und durch Teilnahme an Sicherheitsfahrkursen und anderen Fortbildungsmaßnahmen.

Vieles ist aber das Resultat von unzureichenden Kontrollen und Strafen sowie eines beinhaltenen Wettbewerbs, in dem jene Unternehmen, die sich an die gesetzlichen und kollektivvertraglichen Vorschriften halten, aufgrund von Preisdumping davon bedroht sind, aus dem Geschäft gedrängt zu werden.

 **HERRY**
 Verkehrsplanung / Consulting

Herry-Vortrag-AK-Lkw-Arbeitsbedingungen – 06-11-30.ppt Folie 64

AK  **AK-Fachtagung: LEGAL – ILLEGAL – EGAL?** **Wien, 30. November 2006**
Auswirkungen der Nichteinhaltung von geltenden Regeln in der Transportwirtschaft

Resümee **Forts.**

Die Folgen sind extrem lange Arbeitszeiten und ein enormer Zeitdruck. Dieser wird in vielen Fällen zusätzlich dadurch verstärkt, dass das Einkommen des Fahrers/der Fahrerin zumindest teilweise von zurückgelegten Kilometern und/oder von der Menge der transportierten Güter abhängt.

Das leistungsabhängige Einkommen ermöglicht es FahrerInnen zwar in kurzer Zeit relativ viel Geld zu verdienen – die Betonung liegt hier auf relativ –, allerdings zum Preis von extrem langen Arbeitszeiten. Umgerechnet auf Stunden sind diese Löhne in vielen Fällen mehr als bescheiden.

Viele FahrerInnen missachten deshalb regelmäßig die gesetzlichen und/oder kollektivvertraglichen Lenk- und Arbeitszeiten.

 **HERRY**
 Verkehrsplanung / Consulting

Herry-Vortrag-AK-Lkw-Arbeitsbedingungen – 06-11-30.ppt Folie 65

AK  **AK-Fachtagung: LEGAL – ILLEGAL – EGAL?** Wien, 30. November 2006
Auswirkungen der Nichteinhaltung von geltenden Regeln in der Transportwirtschaft

Resümee **Forts.**

Aufgrund des allgemeinen Mangels an BerufskraftfahrerInnen könnte man eigentlich erwarten, dass sich die Situation sowohl hinsichtlich der Löhne als auch der Arbeitsbedingungen verbessern sollte.

Bisher ist eine solche Verbesserung allerdings nicht in Sicht. Einer der Gründe ist, dass Unternehmer durch illegale Beschäftigung von DrittstaatenlenkerInnen versuchen, das Verhältnis von Angebot und Nachfrage zu ihren Gunsten zu beeinflussen, um damit die Preise niedrig zu halten.

Eine andere Erklärung ist, dass im Straßengütertransport in Europa noch immer Überkapazitäten bestehen. Nachdem die Unternehmen zu viele Fahrzeuge angeschafft haben, versuchen sie verzweifelt, diese Kapazitäten auszulasten, und das können sie nur, indem sie ihre Preise senken. Deshalb können sie auch keine höheren Löhne bezahlen.

 **HERRY**
Herry-Vortrag-AK-Lkw-Arbeitsbedingungen – 06-11-30.ppt Folie 66 Verkehrsplanung / Consulting

AK  **AK-Fachtagung: LEGAL – ILLEGAL – EGAL?** Wien, 30. November 2006
Auswirkungen der Nichteinhaltung von geltenden Regeln in der Transportwirtschaft

Resümee **Forts.**

Auf jeden Fall herrscht aber ein enormer Wettbewerbsdruck, der sowohl auf den Unternehmen als auch auf den Beschäftigten lastet.

Viele glauben, dass die niedrigen Transportpreise eine wichtige Voraussetzung für das Funktionieren eines gesamteuropäischen Marktes darstellen.

Das stimmt jedoch so nicht, da die (teilweise viel zu niedrigen) Transportpreise die wertschöpfungsrelevante Wirkung der Transportwirtschaft ignorieren!

 **HERRY**
Herry-Vortrag-AK-Lkw-Arbeitsbedingungen – 06-11-30.ppt Folie 67 Verkehrsplanung / Consulting

AK  **AK-Fachtagung: LEGAL – ILLEGAL – EGAL?** Wien, 30. November 2006
Auswirkungen der Nichteinhaltung von geltenden Regeln in der Transportwirtschaft

Resümee **Forts.**

Das kann aber nur mit einer **angemessenen „Preiskorrektur“** passieren, die dann auch eine entsprechend notwendige weitere Wertschöpfungssteigerung nach sich ziehen kann (und damit auch die Preise rechtfertigt!).

Bisher haben es die verschiedenen Gesetze und Verordnungen der Europäischen Kommission aber noch nicht geschafft, den wettbewerbsbedingten Negativeffekten auf Löhne und Arbeitsbedingungen einen Riegel vorzuschieben.

Herry-Vortrag-AK-Lkw-Arbeitsbedingungen – 06-11-30.ppt Folie 68 **HERRY**
Verkehrsplanung / Consulting

AK  **AK-Fachtagung: LEGAL – ILLEGAL – EGAL?** Wien, 30. November 2006
Auswirkungen der Nichteinhaltung von geltenden Regeln in der Transportwirtschaft

Hinsichtlich der Arbeitsbedingungen im Straßen-Güterverkehr scheinen, mit Variationen, überall in Europa dieselben Probleme zu bestehen.

Die dabei erzeugte **„außerwettbewerbliche“** **Kostenreduktion durch Regelüberschreitungen im Straßengüterverkehr** erreicht eine Größenordnung von bis zu einem Drittel der Transportkosten auf der Straße, was aber bedeutet, dass sich die Transportkosten bei Einhaltung der Vorschriften **bis um die Hälfte erhöhen würden!**

Herry-Vortrag-AK-Lkw-Arbeitsbedingungen – 06-11-30.ppt Folie 69 **HERRY**
Verkehrsplanung / Consulting

AK  **AK-Fachtagung: LEGAL – ILLEGAL – EGAL?** **Wien, 30. November 2006**
Auswirkungen der Nichteinhaltung von geltenden Regeln in der Transportwirtschaft

- Eine solche Erhöhung hätte jedoch gewaltige Auswirkungen auf
 - den Verkehr (Straße bis zu –15%, Schiene: bis zu + 30%),
 - die Umweltbelastung (bis zu 15% geringer)
 - die sozialen Bedingungen (volkswirtschaftliche Belastungen sinken).

Herry-Vortrag-AK-Lkw-Arbeitsbedingungen – 06-11-30.ppt **HERRY** Folie 70 Verkehrsplanung / Consulting

AK  **AK-Fachtagung: LEGAL – ILLEGAL – EGAL?** **Wien, 30. November 2006**
Auswirkungen der Nichteinhaltung von geltenden Regeln in der Transportwirtschaft

Zukunft / Entwicklung der Rahmenbedingungen:

- Übergangsfristen (aus der EU-Erweiterung: Arbeitnehmerfreizügigkeit und Kabotage),
- osteuropäische Frächter,
- Transportkosten werden dennoch wieder steigen:
 - Rückkehr eines „produktiven“ Wettbewerbs
 - Löhne und Gehälter werden (nach den Übergangsfristen) wieder steigen
 - Weiterentwicklung der Eurovignetten-Richtlinie 2006/38/EG: (schrittweise) Einbindung der externen Kosten in die Maut

Herry-Vortrag-AK-Lkw-Arbeitsbedingungen – 06-11-30.ppt **HERRY** Folie 71 Verkehrsplanung / Consulting

AK  **AK-Fachtagung: LEGAL – ILLEGAL – EGAL? Wien, 30. November 2006**
Auswirkungen der Nichteinhaltung von geltenden Regeln in der Transportwirtschaft

EXTERNE KOSTEN 2000 für Fahrzeuge über 3,5 t hzG auf Autobahnen und Schnellstraßen in Österreich

Kostenart	Kosten	EUR-Cent
	in Mio. EUR	pro Fz-km
Unfallkosten	74	2,5
Lärmkosten	257	8,7
Luftverschmutzung - Gesundheitskosten	246	8,3
Luftverschmutzung - Gebäude	39	1,3
Luftverschmutzung - Vegetationschäden	22	0,7
Klimakosten	174	5,9
Summe der externen Kosten	812	27,4

Herry 2004

Herry  Verkehrsplanung / Consulting

Herry-Vortrag-AK-Lkw-Arbeitsbedingungen – 06-11-30.ppt Folie 72

AK  **AK-Fachtagung: LEGAL – ILLEGAL – EGAL? Wien, 30. November 2006**
Auswirkungen der Nichteinhaltung von geltenden Regeln in der Transportwirtschaft

Resümee

Dadurch

- wird es und
- muss es

wieder zu einem kooperativen Wettbewerb kommen.

Herry  Verkehrsplanung / Consulting

Herry-Vortrag-AK-Lkw-Arbeitsbedingungen – 06-11-30.ppt Folie 73

AK  **AK-Fachtagung: LEGAL – ILLEGAL – EGAL?** Wien, 30. November 2006
Auswirkungen der Nichteinhaltung von geltenden Regeln in der Transportwirtschaft

Ist also die Einhaltung der
Sozialvorschriften möglich? **→ JA!**

- Aber, die **Rahmenbedingungen** müssen dazu geändert werden.
- Die **Politik** muss es wollen.
- Die **Wirtschaft** könnte es schaffen.
- Der **Umwelt** würde es gut tun.
- Das **soziale Umfeld** braucht es.

HERRY Verkehrsplanung / Consulting

Herry-Vortrag-AK-Lkw-Arbeitsbedingungen – 06-11-30.ppt Folie 74

AK  **AK-Fachtagung: LEGAL – ILLEGAL – EGAL?** Wien, 30. November 2006
Auswirkungen der Nichteinhaltung von geltenden Regeln in der Transportwirtschaft

Damit hat auch der umweltfreundlich(er)e
Verkehr eine Zukunft.

Aber diese Zukunft mit:

- höherer Arbeitsproduktivität
- ausgeglichenen Wettbewerbsbedingungen
- Einbeziehung der externen Kosten
- Einhaltung der Sozialvorschriften
- aktive Mitgestaltung der EU-Entwicklung

Aber diese Zukunft muss auch
die Verkehrspolitik
wollen!

HERRY Verkehrsplanung / Consulting

Herry-Vortrag-AK-Lkw-Arbeitsbedingungen – 06-11-30.ppt Folie 75



Danke,
für Ihre Aufmerksamkeit!

Dr. Max Herry, HERRY Consult
T: 01-504 12 58
E: office@herry.at
www.herry.at

6. Was erleben die Organe der KIAB bei Straßenkontrollen?

Edwin Zauchner, Finanzministerium/KIAB



Kontrollen im Straßengüterverkehr

Ausgangssituation

- regelmäßige konzertierte Aktionen von Finanz, KIAB, GKK, Gewerbebehörde und Verkehrsabteilung unter Einbindung der Landesprüfanstalt für Kraftfahrzeugwesen

Vermietung von Kfz Situation vor dem 01.05.2004

- Behauptung der Vermietung an ausländische Tochterunternehmung
- Umgehung der Bestimmungen des AusIBG

Vermietung von Kfz Situation vor dem 01.05.2004

- Inländische Zulassung blieb aufrecht, Lenker vorgeblich Dienstnehmer der ausländischen Tochterunternehmung
- Frachtpapiere weiter auf inländischen Frachtführer ausgestellt

Vermietung von Kfz Situation vor dem 01.05.2004

- Minimierung der Kosten durch Ersparnis der Lohnnebenkosten (Steuern- und Sozialversicherungsbeiträgen)

Vermietung von Kfz Situation vor dem 01.05.2004

- Einholung von arbeitsmarktbehördlichen Genehmigungen unterblieb

Vermietung von Kfz Situation vor dem 01.05.2004

- Änderung der Vorgangsweise seit Einführung der EU – Fahrerbescheinigung per 19.03.2003
- „Vermietung“ ging schlagartig zurück

Vermietung von Kfz Situation nach dem 01.05.2004

- Kfz mit ausländischen Kennzeichen werden angemietet
- Behauptung des Vorliegens der Werkverkehrsregelung

Vermietung von Kfz Situation nach dem 01.05.2004

- Unternehmer bedient sich des angemieteten Fahrzeuges aus EU - Staat - als „eigenes“ Betriebsmittel anzusehen
- eigene Produkte werden transportiert

Vermietung von Kfz Situation nach dem 01.05.2004

- eigenes Personal kommt zum Einsatz - Ausländer mit arbeitsmarktbehördlicher Genehmigung
- Vorteil für Unternehmer – Kostenminimierung bei Betrieb (Versicherung, Abgaben)

Vermietung von Kfz Situation nach dem 01.05.2004

- Mietverträge oft nur tageweise oder wochenweise befristet
- Kraftfahrzeugsteuer für angemietetes Fahrzeug – Schwierigkeit des Beweises

Umgehung des Güterbeförderungsgesetzes

- „Vermietung des Kfz an Lenker“
- Zulassung bleibt weiter aufrecht

Umgehung des Güterbeförderungsgesetzes

- Frachtpapiere weiter auf Unternehmer ausgestellt
- Konzession des Unternehmers wird mitgeführt

Vorteile für Unternehmer

- Ersparnis von Lohnkosten
- „Mieter“ trägt sämtliche mit dem Betrieb in Zusammenhang stehenden Kosten (Versicherung, Treibstoff, Service, etc.)
- Mietpauschale für Lkw

Vorteile für Unternehmer

- Betrag für Zurverfügungstellung der Konzession
- Exklusivbindung des „Subunternehmers“

Vorteile für Unternehmer

- Nachteile für „ehemaligen“ Dienstnehmer
- Selbstversicherung bei SVA

Vorteile für Unternehmer

- keine Entgeltfortzahlung im Krankheitsfall
- kein Urlaubs – oder Weihnachtsgeld

Vorteile für Unternehmer

- keine Ansprüche im Insolvenzfall
- kein Anspruch auf Arbeitslosengeld

Schwierigkeit bei Kontrolle:

- Lenker sind instruiert, sich als Dienstnehmer darzustellen
- Nachweis von möglichen Umgehungen erst durch SV – Abfragen vor Ort und daran anschließende niederschriftliche Einvernahmen möglich

Konsequenzen für den Lenker

- Anzeige gegen „ehemaligen“ Dienstnehmer wegen unbefugter Gewerbeausübung

Konsequenzen für den Unternehmer

- Anzeige an Gewerbebehörde wegen Anstiftung zur unbefugten Gewerbeausübung
- Anzeige an Finanz

Konsequenzen für den Unternehmer

- Anzeige an Sozialversicherungsträger
- Ersuchen um Überprüfung der Zuverlässigkeit an die Gewerbebehörde

Gegenwärtige Situation

- vermehrte Aufgriffe von Arbeitslosengeldbeziehern bzw. Notstandshilfengeldbeziehern

Gegenwärtige Situation

- tätig werden ohne jegliche Gewerbeberechtigung

Gegenwärtige Situation

- fehlende Möglichkeit, sofort die Weiterfahrt zu unterbinden

Gegenwärtige Situation

- Auffälligkeit bei in Wien zugelassenen Fahrzeugen das Fehlen des GT (gilt nur für Wien)
- ausweichen auf das Wiener Umland

Gegenwärtige Situation

- Anzeige auch gegen den Auftraggeber
gem. § 367 Zi. 54 GewO
- hier ist Wissentlichkeit gefordert, jedoch
erweist sich die Beweisführung als
schwierig

7. Ausflagen im Transportgewerbe aus Sicht der Sozialversicherung

Harald Tastl, Niederösterreichische Gebietskrankenkasse



Konsequenzen für die Sozialversicherung?

- Abwanderung von Versicherten
- Beitragseinnahmen gehen verloren

} geringere Kostenbelastung der Unternehmen durch das „AUSFLAGGEN“ von Personal

- Erhöhter Prüfungsbedarf (Scheingeschäfte)

© Harald Tastl/NÖGKK

NÖGKK

Aufgaben der KV-Träger

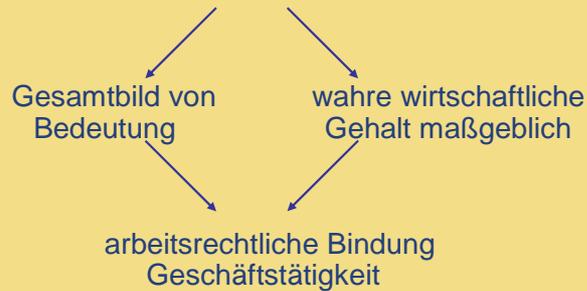
- Durchführung von Prüfungen (GPLA)
- in bestimmten Fällen
 - Zusammenarbeit mit Behörden und SV-Trägern anderer Staaten (Verbindungsstellen)
 - umfangreiche Erhebungen
 - rechtliche Beurteilung
 - Führen von Verwaltungsverfahren = Rechtssicherheit

© Harald Tastl/NÖGKK

NÖGKK

Beurteilung durch die Gebietskrankenkasse

- Scheinverträge und Umgehungsgeschäfte sind **NICHTIG**
- Wer ist tatsächlich Dienstgeber der LKW-Fahrer?



© Harald Tastl/NÖGKK

NÖGKK

Rechtliche Grundlagen

EU-Verordnung

- **VO (EWG) 1408/71**
- Eigene Bestimmungen für das fahrende Personal, welches für Transportunternehmen im internationalen Verkehrswesen in mehreren Ländern tätig wird (Art. 14 Abs. 2 lit. a)

Anknüpfungspunkt ist je nach Lagerung des Falles:

- Wohnort des Dienstnehmers (fast auszuschließen)
- Sitz des Unternehmens
- Zweigstelle

© Harald Tastl/NÖGKK

NÖGKK

Rechtliche Grundlagen

- Zwischenstaatliche Abkommen
- Nationale Bestimmungen:
 - § 3 ASVG – Beschäftigung im Inland
 - § 4 Abs. 2 ASVG - Dienstnehmerbegriff

© Harald Tastl/NÖGKK

NÖGKK

Wie wird den KV-Trägern die Abwanderung von Personal in andere Länder bekannt?

- Überprüfung ergibt dass:
 - Anzahl der Fahrzeuge bleibt gleich bzw. erhöht sich
 - ABER: Fahrer werden von der SV in Ö abgemeldet
- Anzeigen (KIAB, Unternehmen, LKW-Fahrer etc.)
- DG-Konto wird aufgelöst

© Harald Tastl/NÖGKK

NÖGKK

Prüfung in einem konkreten Fall

- In Ö ansässiges Transportunternehmen gründete
- Transportunternehmen in England (Ltd.)
- Fahrerpersonal in Ö wurde von der Sozialversicherung abgemeldet
- Anmeldung der LKW-Fahrer erfolgte in England

© Harald Tastl/NÖGKK

NÖGKK

Welches Personal arbeitet für das Ö-Unternehmen in Ö?

- Buchhaltungsangestellte
 - Lohnverrechnungspersonal
 - Mehrere Disponenten
 - Fuhrparkleiter
 - Geschäftsführer
- } 10 Personen

© Harald Tastl/NÖGKK

NÖGKK

Über welche Infrastruktur sowie Betriebsmittel verfügt das Ö-Unternehmen?

- Büroräumlichkeiten (DISPO etc.) am Firmensitz in Ö sowie Büroausstattung (Computer, Satellitensystem)
- LKWs
- LKW Abstellplatz
- Werkstatt in der kleine Reparaturen durchgeführt werden
- Sicherheitsausrüstung
- Firmenhandys
- Sämtliche Dokumente

© Harald Tastl/NÖGKK

NÖGKK

Welche Aufgaben nimmt das Ö-Unternehmen wahr?

- Anwerbung der Fahrer (Zeitschriften etc.)
- Vorstellungsgespräch
- Einstellung der Fahrer
- Übergabe der Fahrzeuge
- Dispo in Ö
- Instandhaltung und Betankung der Fahrzeuge auf Kosten des Ö-Unternehmens
- Lohnverrechnung
- Kundenaquisition
- Bearbeitung der Kundenaufträge
- Lieferscheine
- Rechnung an Kunden
- Übernahme der Fahrerkuverts (Tourenberichte etc.)
- Ablage der Frachtpapiere (CMRs) sowie Lohnunterlagen in Ö

© Harald Tastl/NÖGKK

NÖGKK

Über welches Personal verfügt das englische Unternehmen?

- 1 Mitarbeiter

© Harald Tast/NÖGKK

NÖGKK

Über welche Infrastruktur sowie Betriebsmittel verfügt das englische Unternehmen?

- 1 kleiner, angemieteter Raum, eingerichtet mit üblicher Büroausstattung

© Harald Tast/NÖGKK

NÖGKK

Welche Aufgaben nimmt das englische Unternehmen wahr?

- Anmeldung der Fahrer in England
- diesbezügliche Behördenwege

© Harald Tastl/NÖGKK

NÖGKK

Welche Verträge liegen vor?

- Dienstverträge (LKW-Fahrer – englische Unternehmen)
- Personalleasingverträge zwischen dem Ö-Unternehmen und E-Unternehmen
- Verträge über die Nutzung von Fahrzeugen

© Harald Tastl/NÖGKK

NÖGKK

Ergebnis

- Arbeitsrechtliche Bindung gegenüber dem Ö-Unternehmen
- Keine Geschäftstätigkeit des E-Unternehmens
- Geschäftstätigkeit wurden vom Ö-Unternehmen entfaltet
- Scheinvereinbarungen (Umgehung) – Personalleasingverträge etc.
- Keine Übereinstimmung der vertraglichen Vereinbarungen mit dem wahren wirtschaftlichen Gehalt
- Ö Unternehmen ist Dienstgeber
- Einbeziehung der LKW-Fahrer in die Pflichtversicherung nach dem ASVG
- Bescheide der Kasse
- Verwaltungsverfahren

8. AK: Harmonisierung der Vorschriften auf den gesamten Flussläufen muss oberstes Ziel jeder Schifffahrtspolitik sein

Gregor Lahounik, Arbeiterkammer Wien

Der überwiegende Teil des Binnenschiffsverkehrs wird europaweit über die Flüsse Rhein und Donau abgewickelt. Am Rhein existieren durch die rechtlich bindenden Festsetzungen der Zentralkommission für Rheinschifffahrt klare Bestimmungen für die Schifffahrt. Diese reichen von der Verkehrsregelung bis zu Festsetzungen über die Mindestbesatzung. Dadurch unterscheidet sich der Rhein grundsätzlich von der Donau. Die Donau ist eine internationale Wasserstraße mit einem freien Zugang für die Schifffahrt aus allen Anliegerstaaten. Neben den einzelnen nationalen Festsetzungen bilden zahlreiche weitere Regelungswerke (wie beispielsweise die der EU und der Donaukommission) den rechtlichen Rahmen. Gerade hier zeigt sich allerdings, dass dieser Rahmen in seiner Gesamtheit alles andere als einheitlich ist. Während die Festsetzungen der EU für deren Mitgliedstaaten rechtlich bindend sind, stellen die Regelungen der Donaukommission, mit Ausnahme des Marktzugangs und der Verkehrsregelung, lediglich Empfehlungen dar. Die Donauschifffahrt der Unionsstaaten (Deutschland, Österreich, Slowakei, Ungarn, Rumänien und Bulgarien) hat demnach in Teilbereichen, wie etwa in der Schiffstechnik, verbindliche Standards einzuhalten. Diese Festsetzungen müssen die weiteren Donauanrainerstaaten (Kroatien, Serbien und Montenegro, Moldawien und die Ukraine sowie das assoziierte Russland) allerdings nicht einhalten, da ihnen über internationale Altverträge (wie der Belgrader Konvention) der freie Zugang zur Donau gestattet ist. Es entstehen daher jenen Unternehmen Vorteile, die ihre Tätigkeit in Ländern mit verhältnismäßig niedrigen gesetzlichen Standards ausüben.

Als äußerst problematisch erweisen sich beispielsweise die unterschiedlichen Anknüpfungspunkte in den einzelnen Regelungsbereichen der Binnenschifffahrt, wie Schifffahrtsrecht, Gewerberecht, Arbeits- und Sozialrecht, Ausländerbeschäftigungsgesetz etc je Mitgliedstaat. Die daraus resultierende Undurchschaubarkeit eröffnet ein Eldorado an Umgehungsmöglichkeiten für findige Rechtsanwälte und Unternehmer. Schwarzarbeit und die Umgehung von Steuer- und Sozialvorschriften ist unseren Wahrnehmungen nach in der Binnenschifffahrt weit verbreitet. Lohn- und Arbeitsbedingungen werden in vielen Fällen nicht oder nur mangelhaft eingehalten. Um Sozialdumping und Schwarzarbeit wirksam bekämpfen zu können, muss eine umfassende europäische Kontrollmöglichkeit geschaffen

werden (zB Chipkarte für ArbeitnehmerInnen, einheitliche Kontrollmechanismen, Europäisches Amt für Binnenschifffahrt).

Hinsichtlich der Arbeitsbedingungen zeigt sich in Österreich die prekäre Lage, dass nur mehr wenige ArbeitnehmerInnen in regulären Arbeitsverhältnissen angestellt sind und eine Vielzahl an Mitarbeitern aus Nicht-EU-Staaten mit diversen Vertragskonstruktionen, wie beispielsweise Leiharbeitsverträgen, unter Umgehung der österreichischen Arbeitnehmerschutzgesetzgebung (ua auch des Kollektivvertrages) beschäftigt werden. Angesichts des Zusammenwachsens der europäischen Staaten ist das Vorhandensein einer Vielzahl von intransparenten Regelungen und Verträgen als hoch problematisch zu qualifizieren.

Dringende Aufgabe der EU ist es daher die Schaffung gesamteuropäischer Schifffahrtsregelungen im Bereich Binnenschifffahrt voranzutreiben. Natürlich ist dabei primär der unmittelbare geographische Wirkungsbereich (EU-27) zu berücksichtigen. Im Interesse einer nachhaltigen Schifffahrtspolitik dürfen die Harmonisierungsbestrebungen allerdings nicht an der Gemeinschaftsgrenze stoppen, sonst bleiben die derzeitigen Wettbewerbsverzerrungen mit ihren katastrophalen Auswirkungen auf den Wirtschaftsstandort und auf die Beschäftigten weiter bestehen.

Die Bundesarbeitskammer fordert daher mit Nachdruck das bestehende Regelungsvakuum rasch zu beseitigen, die Harmonisierung voran zu treiben und kurzfristig verbindliche Maßnahmen zu setzen. Oberstes Ziel einer nachhaltigen Schifffahrtspolitik muss ein rechtlich bindender Rahmen sowohl bei den technischen als auch bei den sozialen Vorschriften sein. Das bedeutet unter anderem

- klare gemeinsame Regelungen für die geistige und physische Anforderung an das Personal unter besonderer Berücksichtigung der Ausbildungsinhalte und Ausbildungsdauer,
- klare Regelungen in den Bereichen Mindestbesatzung in Abhängigkeit der Betriebsart sowie im Bereich der Arbeits- und Ruhezeit (Mindestbesatzungsverordnung),
- klare und einheitliche technische Standards insbesondere in sicherheitsrelevanten Bereichen, im Umweltschutz und im Arbeitnehmerschutz und
- klare Zuständigkeiten und Anknüpfungspunkte für die Kontrolle der Vorschriften.

Dementsprechend ist ein neuer Organisationsrahmen – etwa in Form einer Behörde – vorzusehen. Entscheidend dabei ist keinesfalls ob diese Behörde in der Europäischen Kommission selbst, als nachgelagerte Dienststelle der Europäischen Kommission oder in den Flusskommissionen angesiedelt wird. Entscheidend ist, dass die Behörde

- ausreichend finanziell und personell ausgestattet wird,
- ausreichende Durchgriffsrechte besitzt,
- demokratisch legitimiert ist,

- die alleinige Zuständigkeit besitzt,
- verbindliche Vorschriften auf den gesamten Flussläufen (also auch außerhalb der EU-27) festsetzt,
- Vorsorge für die Kontrolle der Vorschriften trifft,
- den gesamten Sachverstand des Sektors (Vertreter der Mitgliedstaaten, Flusskommissionen, Europäischen Kommission, Industrie, Arbeitgeber und Arbeitnehmer) berücksichtigt,
- sämtliche Anrainerstaaten der Flüsse (also auch jene außerhalb der EU-25 wie zB Kroatien, Serbien und Montenegro, Rumänien, Bulgarien, Moldawien und die Ukraine sowie das assoziierte Russland) einbezieht.

9. Besonderheiten der Kontrollen auf der Donau

Herbert Zwettler, Schifffahrtspolizei

Polizeiinspektion Handelskai

- ca. 60 Polizeibeamte
- Grenzkontrolle der ein- und ausfahrenden Großschiffe auf der Donau (Schengengrenze):
 - ca. 23.000 Schiffseinheiten pro Jahr
 - ca. 650.000 Personen pro Jahr
 - 2006: 32 Zurückweisungen, 14 Anzeigen nach AuslBG, 10 Anzeigen wegen Mängel bei den Urkunden
- Kontrollen im Rahmen des Schifffahrtsgesetzes

Problemfelder bei der Beschäftigung der Besatzungen:

- Beschäftigung von Drittstaatsangehörigen durch österreichische Firmen
- Verschleierung des tatsächlichen Firmenstandortes durch
 - unterschiedliche Maßnahmen bei der Registrierung und Zulassung der Schiffe
 - Betreiben von im Ausland registrierten/zugelassenen Schiffen
 - mehrfache Zulassungen
- Erleichterung der Manipulation durch unterschiedliche Gesetzesgrundlagen in den Donauländern

Gesetzliche Grundlagen:

- Fremdenpolizeigesetz
- Ausländerbeschäftigungsgesetz
- Arbeitskräfteüberlassungsgesetz

Lösungsansätze:

- Schaffung einheitlicher europäischer Bestimmungen hinsichtlich der Registrierung, Zulassung
- und des Firmensitzes des betreibenden Unternehmens.

Autorenverzeichnis

Richard **Ruziczka**, Mag., Referent in der Abteilung Umwelt und Verkehr der Arbeiterkammer Wien; E-Mail: richard.ruziczka@akwien.at

David **Gulda**, Dr., seit 2003 Eigentümerversorger Berger Logistik, Radfeld/Tirol; E-Mail: fkq@berger-logistik.com

Uli **Röhm**, Wirtschaftsredakteur und Fernsehjournalist ZDF – Redaktion WISO, Autor des Schwarzbuchs „Tatort Autobahn“; E-Mail: roehm.u@zdf.de

Max **Herry**, Dr., Geschäftsführer von Herry Consult GmbH - Büro für Verkehrsplanung, Wien. E-Mail: office@herry.at

Edwin **Zauchner**, Dr., Bundesministerium für Finanzen/KIAB (Kontrolle der illegalen Arbeitnehmerbeschäftigung); Wien; E-Mail: edwin.zauchner@bmf.gv.at

Harald **Tastl**, Rechtsberater der Gebietskrankenkasse Niederösterreich; St. Pölten; E-Mail: Harald.Tastl@noegkk.at

Gregor **Lahounik**, DI., Referent in der Abteilung Umwelt und Verkehr der Arbeiterkammer Wien; E-Mail: gregor.lahounik@akwien.at

Herbert **Zwettler**, Bundesministerium für Inneres, Schifffahrtspolizei, Wien; E-Mail: Herbert.Zwettler@polizei.gv.at

Verkehr und Infrastruktur

"Verkehr und Infrastruktur" sind unregelmäßig erscheinende Hefte, in denen aktuelle Fragen der Verkehrspolitik behandelt werden. Sie sollen in erster Linie Informationsmaterial und Diskussionsgrundlage für an diesen Fragen Interessierte darstellen.

- Nr 1: City-Logistik – Ein Ausweg aus der Wiener Verkehrsmisere, 1996
- Nr 2: Auswirkungen des Lkw- und Busverkehrs aus Osteuropa, 1997
- Nr 3: Internationale Beispiele und Erfahrungen mit verschiedenen Modellen der Nahverkehrsfinanzierung, 1997
- Nr 4: Weißbuch: Semmering, 1997
- Nr 5: Auswirkungen des Lkw- und Busverkehrs aus Osteuropa – Aktualisierung, 1998
- Nr 6: Telekommunikation - Zwischen Markt und Regulierung, Tagungsband, 1999
<http://wien.arbeiterkammer.at/www-403-IP-6946.html>
- Nr 7: Grenzüberschreitender Güterverkehr in Österreich, 2000
<http://wien.arbeiterkammer.at/www-403-IP-6936.html>
- Nr 8: Trend- und Extremsportarten in Österreich, 2000
<http://wien.arbeiterkammer.at/www-403-IP-6932.html>
- Nr 9: Lkw-Unfallgeschehen auf Autobahnen, 2000
<http://wien.arbeiterkammer.at/www-403-IP-6933.html>
- Nr 10: Lkw-Geschwindigkeiten und Lkw-Abstandsverhalten auf Autobahnen, 2000
<http://wien.arbeiterkammer.at/www-403-IP-6934.html>
- Nr 11: Wohin fährt die Bahn? Zukunft Liberalisierung, Tagungsband, 2. ergänzte Auflage, 2002
<http://wien.arbeiterkammer.at/www-403-IP-6904.html>
- Nr 12: Qualifizierung in touristischen Dienstleistungsberufen – MitarbeiterInnen-zufriedenheit als Grundlage für zukünftige Angebotserstellung, 2001
<http://wien.arbeiterkammer.at/www-403-IP-6931.html>
- Nr 13: Personennahverkehr zwischen Liberalisierung und Daseinsvorsorge, Materialiensammlung, 2001

- Nr 13a: Personennahverkehr zwischen Liberalisierung und Daseinsvorsorge, Ergänzungsband zur Materialiensammlung, 2002
<http://wien.arbeiterkammer.at/www-403-IP-6888.html>
- Nr 14: Transportpreise und Transportkosten der verschiedenen Verkehrsträger im Güterverkehr, 2001
<http://wien.arbeiterkammer.at/www-403-IP-6920.html>
- Nr 15: Eisenbahnliberalisierung: Sicherheit am Abstellgleis? Anforderungen für einen fairen Wettbewerb auf Österreichs Schienen, 2003
<http://wien.arbeiterkammer.at/www-403-IP-6885.html>
- Nr 16: EU-Erweiterung und Alpen transit, Tagungsband, 2003
<http://wien.arbeiterkammer.at/www-403-IP-7131.html>
- Nr 17: Strafrechtliche Haftung des Arbeitgebers bei Lkw-Unfällen mit Personenschaden, Rechtsgutachten, 2003
<http://wien.arbeiterkammer.at/www-403-IP-7130.html>
- Nr 18: Tourismus in Österreich: Zukunftsbranche oder Einstieg in die Arbeitslosigkeit ? 2003
<http://wien.arbeiterkammer.at/www-403-IP-11563.html>
- Nr 19: Arbeitsbedingungen im Hotel- und Gastgewerbe. Eine Branche im Wandel ? 2004
<http://wien.arbeiterkammer.at/www-403-IP-11995.html>
- Nr 20: Werbung für Bus, Bahn und Bim – soft Policies für eine Veränderung der Verkehrsmittelwahl zugunsten des umweltfreundlichen Öffentlichen Personennahverkehrs, 2004
<http://wien.arbeiterkammer.at/www-403-IP-15013.html>
- Nr 21: Speiseplan und Transportaufkommen; Was haben unsere Ernährungsgewohnheiten mit dem LKW-Verkehr zu tun? 2004
<http://wien.arbeiterkammer.at/www-403-IP-14731.html>
- Nr 22: Die unterschlagene Arbeitszeit - Pflichten von Lkw- und Buslenkern vor Fahrtantritt, 2004
<http://wien.arbeiterkammer.at/www-403-IP-17286.html>
- Nr 23: Arbeitsbedingungen im Straßengütertransport, 2004
<http://wien.arbeiterkammer.at/www-403-IP-17287.html>
- Nr 24: Ostverkehr nach der EU-Erweiterung, 2005
<http://wien.arbeiterkammer.at/www-403-IP-20825.html>

- Nr 25: Überfordert durch den Arbeitsweg?
Was Stress und Ärger am Weg zur Arbeit bewirken können, 2006
<http://wien.arbeiterkammer.at/www-403-IP-26535.html>
- Nr 26: Arbeiten im Tourismus: Chance oder Falle für Frauen?, 2006
<http://wien.arbeiterkammer.at/www-403-IP-26626.html>
- Nr 27: Personennahverkehr zwischen Liberalisierung und Daseinsvorsorge
2. Ergänzungsband zur Materialiensammlung, 2006
<http://wien.arbeiterkammer.at/www-3291.html>
- Nr 28: Weichenstellung für Europas Bahnen – Wem nützt der Wettbewerb?
Tagungsband, 2006
<http://wien.arbeiterkammer.at/www-403-IP-28133.html>
- Nr 29: LKW-Roadpricing abseits der Autobahn
Machbarkeit und Auswirkungen einer LKW-Maut am unterrangigen Straßennetz
Tagungsband, 2006
<http://wien.arbeiterkammer.at/www-403-IP-30132.html>
- Nr 30: LKW-Roadpricing – Trends und Ausbaumöglichkeiten, 2007
<http://wien.arbeiterkammer.at/www-403-IP-33893.html>

Außerdem erschienen:

„Endstation Trennung“, Ein Memorandum der AK und der GdE zur
Trennungsdiskussion bei den ÖBB, 2001
<http://wien.arbeiterkammer.at/www-403-IP-6889.html>

Sämtliche Studien sind kostenlos erhältlich bei:

Kammer für Arbeiter und Angestellte für Wien
Abteilung Umwelt und Verkehr
Prinz-Eugen-Straße 20-22, 1040 Wien
Tel: +43 (0) 1 501 65 – 2698
Fax: +43 (0) 1 501 65 – 2105
E-Mail: christine.schwed@akwien.at