

14/SN-151/ME

**REPUBLIK ÖSTERREICH**  
**BUNDESMINISTERIUM**  
**FÜR SOZIALE VERWALTUNG**

Zahl: 65.000/36-3/85

Betr.: Neufassung des Verkehrs-  
Arbeitsinspektionsge-  
setzes;  
Stellungnahme des BMS;

1010 Wien, den 22. August 1985  
Stubenring 1  
Telefon 7500 Telex 111145 oder 111780  
Auskunft 75 76 11  
SZYMANSKI  
Klappe 30 Durchwahl

An das

Präsidium des  
Nationalrates

Parlament  
Dr. Karl Renner-Ring 3  
1017 Wien

21	GESETZENTWURF
	90 GE/19 85
Datum:	26. AUG. 1985
Verteilt:	28.8.85 Kfz

*St Klausgruber*

Das Bundesministerium für soziale Verwaltung beeht sich, dem Präsidium des Nationalrates in der Anlage 25 Exemplare seiner Stellungnahme zum Entwurf einer Neufassung des Verkehrs-Arbeitsinspektionsgesetzes zuzuleiten.

Anlagen

Für den Bundesminister:

Felix

Für die Richtigkeit  
der Ausfertigung:

*Heller*

**REPUBLIK ÖSTERREICH**  
**BUNDESMINISTERIUM**  
**FÜR SOZIALE VERWALTUNG**

Zahl: 65.000/36-3/85

Betr.: Neufassung des Verkehrs-  
Arbeitsinspektionsgesetzes;  
Stellungnahme.

1010 Wien, den 22. August 1985  
 Stubenring 1  
 Telefon 7500 Telex 111145 oder 111780  
 Auskunft 75 76 11  
 SZYMANSKI  
 Klappe 30 Durchwahl

An das

Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr  
 Präsidialsektion  
 Gruppe Verkehrs-Arbeitsinspektorat

Am Hof 4  
1010 Wien

Das Bundesministerium für soziale Verwaltung nimmt zu dem mit do. Schreiben vom 30. April 1985, Zl. 12.953/2-6-1985, übermittelten Entwurf einer Neufassung des Verkehrs-Arbeitsinspektionsgesetzes Stellung wie folgt:

Zunächst muß mit Befremden festgestellt werden, daß das Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr bei Ausarbeitung eines Gesetzesvorhabens, das den Wirkungsbereich der Arbeitsinspektion in doch so weitgehender Weise berührt, vor Zuleitung des Entwurfs zum allgemeinen Begutachtungsverfahren nicht eine Besprechung mit dem Zentral-Arbeitsinspektorat gesucht hat, um die gegenseitigen Standpunkte abzugrenzen bzw. anzunähern.

Grundsätzliche Bemerkungen

Die Erlassung des Verkehrs-Arbeitsinspektionsgesetzes 1952 wurde damit begründet, daß für Bahn und Post, die damals ausschließlich der Hoheitsverwaltung zugeordnet waren, eine eigene Arbeitsaufsicht geschaffen werden sollte. Die Ausweitung des Geltungsbereiches des Verkehrs-Arbeitsinspek-

- 2 -

gesetzes auch auf Luft- und Schiffahrtsunternehmen resultierte daraus, daß diese Betriebe keine Gewerbebetriebe waren und daher besser in den "Verkehrsbereich" eingefügt werden konnten.

Die geschichtliche Entwicklung der Arbeitsinspektion ist durch die Erweiterung ihres Wirkungsbereiches gekennzeichnet, sodaß heute nicht mehr nur die "Gewerbebetriebe", sondern grundsätzlich "Betriebe aller Art" ihrer Aufsicht unterliegen.

In diesem Zusammenhang sei bemerkt, daß in den Erläuterungen zum ggst. Gesetzesentwurf darauf hingewiesen wird, daß - da es sich bei bestimmten Betrieben um keine "Gewerbebetriebe" handelt - durch die Neufassung des Verkehrs-Arbeitsinspektionsgesetzes "eine Lücke geschlossen werden soll". Da aufgrund der umfassenden Zuständigkeit der Arbeitsinspektion jedoch keine Lücke vorliegt, besteht auch keine Notwendigkeit, eine solche zu schließen.

Die derzeitige Konstruktion der Verkehrs-Arbeitsinspektion als dem Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr zugeordnete Aufsichtsbehörde stößt bekanntlich auf scharfe Kritik der Internationalen Arbeitsorganisation in Genf, da Weisung und Aufsicht in einer Hand sind. Aus dieser Konstruktion erwachsen dem Bund überdies beträchtliche Kosten, da die Verkehrs-Arbeitsinspektion über keine Dienststellen außerhalb von Wien verfügt und ausschließlich von Wien aus agiert. So würden beispielsweise die Kosten der Inspektion des Verschubbahnhofes in Wolfurt durch das Arbeitsinspektorat für den 15. Aufsichtsbezirk mit Sitz in Bregenz weitaus geringer sein als jene, die die derzeit von Wien aus erforderliche Überprüfung durch die Verkehrs-Arbeitsinspektion

- 3 -

verursacht. Es wäre daher aus sachlichen und verwaltungsökonomischen Gründen die derzeitige "Verkehrs-Arbeitsinspektion" in die Arbeitsinspektion überzuleiten; ein Verlangen, das vom Österreichischen Arbeiterkammertag schon des öfteren ausgesprochen wurde.

Zu den im ggst. Entwurf vorgeschlagenen Änderungen des Verkehrs-Arbeitsinspektionsgesetzes ist zunächst grundsätzlich festzustellen, daß dem Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr aufgrund der Bestimmungen des Bundesministeriengesetzes lediglich die Kompetenz zur Regelung von Angelegenheiten des Arbeitnehmerschutzes für Arbeitnehmer der Verkehrsbetriebe, wozu insbesondere auch Angelegenheiten des Verkehrs-Arbeitsinspektorate zählen, zukommt.

Aufgrund der bestehenden Kompetenzlage und der übrigen bundesgesetzlichen Vorschriften wäre daher der Wirkungsbereich der Verkehrs-Arbeitsinspektion eher einzuschränken denn auszuweiten. So sollte z.B. die Berechtigung der Zuordnung bestimmter Betriebe und Dienststellen der Post- und Telegraphenverwaltung zum Wirkungsbereich der Verkehrs-Arbeitsinspektion neuerlich geprüft werden. Jedenfalls entschieden abzulehnen ist die Einbeziehung gewerblicher Betriebe in die Zuständigkeit der Verkehrs-Arbeitsinspektion.

#### Zu den einzelnen Bestimmungen des Entwurfs

##### Zu § 1:

Nach Auffassung des Bundesministeriums für soziale Verwaltung sollte der Arbeitnehmerbegriff des Verkehrs-Arbeitsin-

- 4 -

spektionsgesetzes dem weiten Arbeitnehmerbegriff des Arbeitsinspektionsgesetzes 1974 angeglichen werden, nach dem Arbeitnehmer alle Personen sind, die in dem Geltungsbereich des ArbIG 1974 unterliegenden Betrieben in einem Beschäftigungs- oder Ausbildungsverhältnis tätig sind. Dadurch könnte der Klammerausdruck "Lehrlinge" entfallen.

Zu § 1 Z 1 lit b:

In den Erläuterungen zu dieser Bestimmung wird ausgeführt, daß das Verkehrs-Arbeitsinspektorat in Zukunft nicht mehr die Frage zu klären haben soll, ob ein Betrieb für den Bau, Verkehr oder Betrieb der Eisenbahn erforderlich ist. In diesem Zusammenhang wird auf § 18 Abs. 5 des Eisenbahngesetzes verwiesen, nach dem das Eisenbahnunternehmen jedoch ausschließlich dazu berechtigt ist, die für den Bau, Betrieb und Verkehr der Eisenbahn erforderlichen Hilfseinrichtungen selbst zu errichten bzw. Arbeiten durchzuführen, die dem Bau, Betrieb und Verkehr der Eisenbahn dienen. Eisenbahnnebenbetriebe im Sinne des § 50 leg.cit. unterliegen der Gewerbeordnung 1973 und daher der Arbeitsinspektion.

Die Frage, ob ein Betrieb oder eine Tätigkeit unter § 18 Abs. 5 des Eisenbahngesetzes zu subsumieren ist, oder ob sie § 50 des Eisenbahngesetzes unterliegt und daher einer Gewerbeberechtigung bedarf, würde jedenfalls zu prüfen sein, um die Zuständigkeit der Verkehrs-Arbeitsinspektion feststellen zu können.

Da - wie oben ausgeführt - gesetzeskonform nur die in § 18 Abs. 5 des Eisenbahngesetzes angeführten Tätigkeiten im

- 5 -

Rahmen des Selbstbedienungsrechtes der Eisenbahn ausgeführt werden können, wäre nach Auffassung des Bundesministeriums für soziale Verwaltung diese Bestimmung wie im geltenden Recht zu belassen oder etwa wie folgt zu formulieren: "b) bei allen Hilfseinrichtungen bzw. Arbeiten im Sinne des § 18 Abs. 5 des Eisenbahngesetzes 1957, BGBl.Nr. 60;".

Die in den Erläuterungen zu dieser Bestimmung enthaltenen Ausführungen betreffend die Arbeiten, die nicht dem Betrieb etc. der Eisenbahn dienen (z.B. Lawinensprengungen und Pistenpflege durch Arbeitnehmer von Seilbahnen), wären noch näher zu diskutieren.

Bereits bei geltender Rechtslage besteht kein Zweifel daran, daß Tätigkeiten, die im Auftrag des Eisenbahnunternehmens durch einen anderen Betrieb durchgeführt werden, auch dann, wenn sie auf dem Gelände des Eisenbahnunternehmens durchgeführt werden, jedenfalls der Aufsicht der Arbeitsinspektion unterliegen. Gleiches gilt für Tätigkeiten, die zwar von Eisenbahnunternehmen selbst, jedoch in Form von Betrieben (Restaurants, Souvenirläden, Buffets) durchgeführt werden; auch hier ist bereits bei geltender Rechtslage die Arbeitsinspektion zuständig.

Auch aus diesem Grund scheint die vorgeschlagene Änderung des § 1 Z 1 lit. b des Verkehrs-Arbeitsinspektionsgesetzes weder zielführend noch erforderlich zu sein.

Als weiteres Beispiel sei folgendes angeführt: Ein Industriebetrieb betreibt eine Anschlußbahn. Drei Bedienstete

- 6 -

sind für den "Eisenbahnbetrieb" ausgebildet. An einem halben Tag pro Woche werden Güter mit der Bahn versendet bzw. entladen. Die Anschlußbahn und diese drei Bediensteten unterliegen während ihrer Tätigkeit im Zusammenhang mit der Anschlußbahn der Aufsicht der Verkehrs-Arbeitsinspektion, an den übrigen Tagen der Woche sind sie als Hubstaplerfahrer und Magazinarbeiter tätig. Nur der reine Eisenbahnbetrieb unterliegt der Aufsicht der Verkehrs-Arbeitsinspektion, das Lager, die Entladetätigkeit und die Verwendung der Güter unterliegen selbstverständlich im Rahmen des Industriebetriebes der Arbeitsinspektion.

Zu § 1 Z 1 lit c:

Auch Arbeitnehmer bei "sonstigen Unternehmen, insoweit deren Tätigkeit in Zügen durchgeführt wird", sollen künftig dem Wirkungsbereich der Verkehrs-Arbeitsinspektion unterliegen.

Dazu ist zunächst darauf hinzuweisen, daß gerade dadurch die in den Erläuterungen angestrebte "Entflechtung" und "Abgrenzung" der Wirkungsbereiche der Arbeitsinspektion und der Verkehrs-Arbeitsinspektion wohl kaum gefördert wird. Die Einbeziehung der Schlaf- und Speisewagenunternehmen in den Geltungsbereich des Verkehrs-Arbeitsinspektionsgesetzes war insofern gerechtfertigt, als die Tätigkeit der davon betroffenen Arbeitnehmer praktisch ständig in Zügen erfolgt; die Einbeziehung sonstiger Unternehmen, z.B. eines Kinounternehmens, erscheint insofern nicht gerechtfertigt, als die Tätigkeit der

- 7 -

betroffenen Arbeitnehmer nur zum Teil in Zügen durchgeführt wird; dazu kommt noch, daß Überstunden etc. solcher Arbeitnehmer hinsichtlich deren Tätigkeit in Zügen nicht durch die Arbeitsinspektion, deren Aufsicht das "sonstige Unternehmen" federführend unterliegt, kontrolliert werden könnten und die Verkehrs-Arbeitsinspektion neben der Arbeitsinspektion den "Grundbetrieb" betreten und die Unterlagen jener Arbeitnehmer kontrollieren könnte. Bereits bei geltender Rechtslage bestehen solche Überschneidungen - z.B. Wagon-lits - doch sollten - den Intentionen des Entwurfs folgend - nicht noch weitere Verflechtungen geschaffen werden.

Die beabsichtigte Erweiterung dieser Bestimmung ist daher abzulehnen.

Zu § 1 Z 2:

Zu dieser Bestimmung wird zunächst neuerlich auf die grundsätzlichen Ausführungen zur Frage der Berechtigung der Zuordnung bestimmter Betriebe der Post- und Telegraphenverwaltung zur Verkehrs-Arbeitsinspektion verwiesen.

Jedenfalls entschieden abzulehnen ist die Einbeziehung der Dienststellen, die mit hoheitlichen Aufgaben betraut sind.

Das Verkehrs-Arbeitsinspektionsgesetz nimmt Dienststellen der Hoheitsverwaltung derzeit von seinem Geltungsbereich aus. Das Bundesbediensteten-Schutzgesetz nimmt zwar die Dienststellen, die der Verkehrs-Arbeitsinspektion unterliegen (z.B. die

- 8 -

Flugsicherung), von seinem Geltungsbereich aus, unterstellt jedoch auch die Verwaltungsstellen und Anstalten des Bundes seinem Dienststellenbegriff. Daher sind bei geltender Rechtslage zweifellos die Dienststellen der Post- und Telegraphenverwaltung, die hoheitliche Aufgaben zu erfüllen haben, vom Geltungsbereich des Verkehrs-Arbeitsinspektionsgesetzes ausgenommen. Abgesehen davon, daß dafür daher die Arbeitsinspektion als Aufsichtsbehörde zuständig ist, stellen diese Dienststellen keinesfalls "Verkehrsbetriebe" dar. Dazu kommt noch, daß Regelungen des Bundesbedienstetenschutzes aufgrund des Kompetenztatbestandes "Dienstrecht" erfolgen.

Aus allen diesen Gründen ist die vorgesehene Erweiterung auch auf Dienststellen der Hoheitsverwaltung im Post- und Telegraphenbereich abzulehnen.

Zu lit b dieser Bestimmung ist zunächst zu sagen, daß die beabsichtigte Erweiterung des Wirkungsbereiches der Verkehrs-Arbeitsinspektion auf Betriebe (z.B. die Österreichische Postsparkasse und Restaurantbetriebe) nur aus dem Grund ihrer Unterbringung und weil sie (auch) für die Zwecke der Post- und Telegraphenverwaltung oder ihrer Bediensteten tätig sind, kaum verständlich und daher entschieden abzulehnen ist. Betriebe, die keine Verkehrsbetriebe sind und die auch nicht der "Post- und Telegraphenverwaltung" zugeordnet werden können, können keinesfalls der Zuständigkeit der Verkehrs-Arbeitsinspektion unterworfen werden, da dafür jede sachliche Rechtfertigung fehlt und eine solche Zuständigkeit - wie z.B. bei der Post generell - nicht einmal historisch begründbar erscheint.

- 9 -

Dieser Regelung des Entwurfes kann daher keinesfalls zugestimmt werden.

Zu § 1 Z 3:

Gegen die Einbeziehung der Radio Austria AG wird wegen des engen Zusammenhangs der Tätigkeiten dieses Unternehmens mit den von der Post- und Telegraphenverwaltung durchgeföhrten Tätigkeiten und des derzeitigen Verwaltungsbrauches kein Einwand erhoben. Anders bei der ÖFEG, die von der Arbeitsinspektion kontrolliert wird, deren Betriebsstruktur bzw. Aufgabenbereich anders gelagert ist und die daher weiterhin dem Wirkungsbereich der Arbeitsinspektion unterliegen soll.

Zu § 1 Z 4:

Zu dieser Bestimmung ist zunächst zu sagen, daß eine Ausbildungsanstalt wohl kaum als Verkehrsbetrieb anzusehen ist. Es handelt sich dabei wohl um eine Einrichtung, in der für den Verkehr bedeutsame Kenntnisse und Fertigkeiten vermittelt werden, nicht jedoch um einen Verkehrsbetrieb im eigentlichen Sinn. Daher sollten solche Anstalten, die derzeit ausnahmslos der Aufsicht der Arbeitsinspektion unterliegen, auch in deren Wirkungsbereich verbleiben. Denn würde man die vorgebrachte Idee weiter verfolgen, so würden auch einige Hochschulen der Verkehrs-Arbeitsinspektion nur deshalb unterliegen können, weil dort "Elektrische Bahnen" (TU) oder "Verkehrsrecht" im Unterrichtsplan vorgesehen sind.

- 10 -

Zu den Arbeiten, die von Schiffen, schwimmenden Anlagen etc. ausgeführt werden (lit b) ist, sofern diese Arbeiten nicht in Eigenregie durch ein Schiffahrtsunternehmen durchgeführt werden, zunächst auf die Ausführungen zur Doppelzuständigkeit (Z 1 lit c) zu verweisen sowie darauf, daß eine weitere Verflechtung der Zuständigkeitsbereiche der Verkehrs-Arbeitsinspektion seitens des Bundesministeriums für soziale Verwaltung entschieden abgelehnt wird.

Als Beispiel sei in diesem Zusammenhang folgendes angeführt:

Ein Bauunternehmen errichtet eine Donaubrücke. Bei der Errichtung der Strompfiler werden ein Zugboot, zwei Kähne zum Materialtransport und ein Motorboot für den Personentransport verwendet. Die Schiffe gehören einem Schiffahrtsunternehmen und unterliegen daher der Verkehrs-Arbeitsinspektion. Die Durchführung der Bauarbeiten bzw. der Taucherarbeiten durch das Bauunternehmen unterliegen auch dann, wenn sie von diesen Schiffen aus durchgeführt werden, als auswärtige Arbeitsstelle der Aufsicht der Arbeitsinspektion. Daran soll sich auch in Zukunft nichts ändern. Auch handelt es sich bei Fremdfirmen, die zufällig von Schiffen aus agieren, um keine Verkehrsbetriebe.

In diesem Zusammenhang ist auch darauf hinzuweisen, daß die bewährte geltende Rechtslage, reine Bürobetriebe von Schiffahrtsunternehmen (DDSG) im Geltungsbereich der Arbeitsinspektion zu belassen, auch in Zukunft beizubehalten ist.

- 11 -

Zu lit c ist zu sagen, daß dieser Erweiterung des Gel-tungsbereiches der Verkehrs-Arbeitsinspektion nicht zugestimmt werden kann. Es handelt sich nämlich bei Betrieben, die (unter anderem) auch Arbeiten durchführen oder Anlagen betreiben, die einer Bewilligung nach dem Schiffahrtsanlagengesetz bedürfen, um keine Verkehrsbetriebe, sondern um sonstige Betriebe, die dem Wirkungsbereich der Arbeitsinspektion unterliegen und für deren Einbeziehung in den Wirkungsbereich der Verkehrs-Arbeitsinspektion keine Berechtigung bzw. Begründung gesehen werden kann, da diese Betriebe nicht der Schifffahrt zugeordnet werden können.

Auch diese Bestimmung ist daher entschieden abzulehnen.

Grundsätzlich sei zur Schifffahrt ergänzend darauf hin-gewiesen, daß lediglich die Arbeitnehmer von Schiffahrtsunter-nehmen bei ihrer Tätigkeit auf Schiffen der Verkehrs-Arbeits-inspektion, nicht jedoch z.B. Arbeitnehmer eines Gewerbe-be-triebes, die Tätigkeiten (Reparaturarbeiten) auf einem Schiff durchführen, der Verkehrs-Arbeitsinspektion unterliegen und in Zukunft unterliegen sollen. Dies folgt klar aus der Kom-petenzverteilung zwischen Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr und dem Bundesministerium für soziale Verwaltung entsprechenden Formulierung "Die Wahrnehmung des gesetzlichen Schutzes der Dienstnehmer ..... bei der Schif-fahrt". Davon sind keinesfalls Arbeitnehmer anderer Betriebe erfaßt, die nur zufällig ihre Arbeit auf einem Schiff ver-richten.

- 12 -

Zu § 1 Z 5:

Dazu ist zunächst auf die Ausführungen zu den Schiffs-führerschulen zu verweisen. Auch die Aufnahme der Zivilluft-fahrerschulen in den Geltungsbereich des Verkehrs-Arbeitsin-spektionsgesetzes ist daher abzulehnen.

Die Formulierung hinsichtlich der Hilfsbetriebe ist in der im Entwurf gewählten weiten Form abzulehnen. Gemäß § 75 des Luftfahrtgesetzes darf der Zivilflugplatzhalter z.B. nur jene Hilfsbetriebe führen, die "unmittelbar und ausschließ-lich den Verkehrsaufgaben" dienen. Gleiches gilt gemäß § 103 Abs. 2 leg.cit. für Luftverkehrsunternehmen.

Die im vorliegenden Entwurf ohne nähere Definition ge-wählte Formulierung lässt daher offen, ob nicht unter "Hilfs-betrieben" auch z.B. Restaurantbetriebe, als Betriebe, die nicht unmittelbar den Verkehrsaufgaben dienen, zu verstehen sein sollen; dies umso mehr, als diese Bestimmung auch alle in Eigenregie durchgeführten Arbeiten der Luftverkehrsunternehmen der Verkehrs-Arbeitsinspektion unterstellen will. Es sei nach-drücklich darauf verwiesen, daß Betriebe, die nicht den Ver-kehrsaufgaben unmittelbar dienen, keinesfalls der Verkehrs-Arbeitsinspektion überlassen werden können. Eine diesbezüg-liche Klarstellung (Buffet, Restaurant etc.) ist unbedingt erforderlich. Daher wäre nach Auffassung des Bundesministe-riums für soziale Verwaltung die Abgrenzung des geltenden Rechtes ("insoweit die Dienstnehmer dieser Betriebe bei Aus-übung ihrer Tätigkeit den den auf Luftfahrtgeländen eigentüm-lichen Gefahren ausgesetzt sind"), die sich bewährt hat, bei-zubehalten.

- 13 -

Zu lit c dieser Bestimmung ist zu sagen, daß auch diese Formulierung als zu weit erachtet wird; dies insbesondere auch im Hinblick auf die gemäß dem Luftfahrtgesetz erforderliche Bewilligung von Ladengruppen in Flughafengebäuden. Festzuhalten ist, daß Betriebe die nicht von Luftfahrtunternehmen geführt werden und nicht unmittelbar den Verkehrsaufgaben dienen, bzw. Tätigkeiten, die von Luftfahrtunternehmen zwar in Eigenregie entfaltet werden, z.B. Restaurantbetriebe, also gleichfalls nicht unmittelbar der Luftfahrt dienen, keine Verkehrsbetriebe sind, der Gewerbeordnung 1973 unterliegen und daher nicht der Verkehrs-Arbeitsinspektion unterliegen können. Daher hätte diese Bestimmung zu entfallen.

Abschließend wird zu § 1 nachdrücklich betont, daß ausschließlich die Verkehrsbetriebe im eigentlichen Sinn bzw. deren Hilfseinrichtungen, die unmittelbar dem Verkehr dienen, aufgrund der Kompetenzlage der Verkehrs-Arbeitsinspektion zugeordnet werden können.

Zu § 2:

Im Hinblick auf die Ausführungen zu § 1 Z 2 wäre Abs. 1 wie im geltenden Recht beizubehalten.

Zu § 3:

Zu Abs. 4 wird bemerkt, daß es richtig "Interessenvertretungen", nicht "Interessensvertretungen" zu lauten hätte.

Es erhebt sich überdies die Frage, ob das Verkehrs-Arbeitsinspektorat in grundsätzlichen Angelegenheiten des Ar-

- 14 -

beitnehmerschutzes nicht auch - oder vor allem - auf die Zusammenarbeit mit dem Bundesministerium für soziale Verwaltung Bedacht zu nehmen haben sollte.

Zu § 8:

Zu § 8 Abs. 1 wäre noch klarzustellen, was die Verkehrs-Arbeitsinspektion zu tun hat, wenn der Leiter einer Dienststelle ein Bundesminister ist (Ministerverantwortlichkeit).

Abs. 4 dieser Bestimmung sollte nach Auffassung des Bundesministeriums für soziale Verwaltung der Bestimmung des § 6 Abs. 4 ArbIG 1974 angeglichen werden, da die Setzung von Sanktionen gegenüber Beamten durch nicht dem Ressortbereich angehörende Dienststellen mit dem Grundsatz der Ministerverantwortlichkeit unvereinbar ist (Erl. zum BSG, 408 d. Beil., sten. Prot. Nr., XIV. GP). Dies gilt auch für die übrigen Gebietskörperschaften.

Zu § 9:

Abs. 1 letzter Satz wäre dem § 6 ArbIG 1974 anzugleichen (Entsprechung der Aufforderung zur Herstellung des gesetzmäßigen Zustandes, nicht der - nicht ausreichend determinierten - Aufforderung, "Abhilfe zu schaffen"). Zu der vorgeschlagenen Bestimmung wird bemerkt, daß diese Regelung sich nicht bewährt hat und daher von ihr bei der Neufassung des ArbIG 1974 Abstand genommen wurde.

- 15 -

Zu § 9 Abs. 3 wäre zu klären, ob das hier vorgesehene "Quasi-Mandatsverfahren" mit dem "echten" Mandatsverfahren nach § 57 AVG 1950 vereinbar ist. Auf den Wortlaut des § 7 Abs. 3 ArbIG 1974 wird hingewiesen.

Zu § 12:

Hiezu wird bemerkt, daß aufgrund des VwGG 1985 dem Verkehrs-Arbeitsinspektorat keine Beschwerdelegitimation vor diesem Gerichtshof zusteht. Es könnte lediglich dem zuständigen Bundesminister diese Beschwerdelegitimation zukommen.

Die Bestimmung des § 12 Abs. 1 ist unklar und bedarf einer Klarstellung.

Zu § 14 Abs. 3:

Es wäre zu überlegen, ob nicht auch Unfälle in Dienststellen zu melden wären.

Zu § 22 :

Diese Bestimmung stellt keine Organisationsvorschrift, die im Verkehrs-Arbeitsinspektionsgesetz anzusiedeln wäre, dar. Wenn eine solche Regelung im Hinblick auf die derzeit bestehenden Arbeitszeitvorschriften, deren Vollziehung für die der Verkehrs-Arbeitsinspektion unterliegenden Betriebe ohnehin dieser zukommt, überhaupt erforderlich scheint, wäre sie in der jeweiligen Arbeitnehmerschutzvorschrift anzusiedeln.

- 16 -

Im übrigen gibt der Entwurf dem Bundesministerium für soziale Verwaltung keinen Anlaß zu Bemerkungen.

25 Ausfertigungen dieser Stellungnahme wurden unter einem dem Präsidium des Nationalrates zugeleitet.

Für den Bundesminister:

Felix

Für die Richtigkeit  
der Ausfertigung:

Hallenweg