

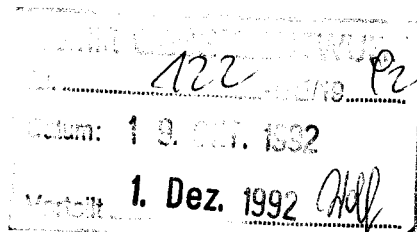
KOPIE

14/SN-253/ME

REPUBLIK ÖSTERREICH
Bundesministerium
für Arbeit und Soziales
Abteilung Europäische
Integration

1010 Wien, den 18. November 1992
Stubenring 1
DVR: 0017001
Telefon (0222) 711 00
Telex 111145 oder 111780
Telefax 7137995 oder 7139311
P.S.K. Kto.Nr. 05070.004
Auskunft: Dr. Hellmer
Klappe: 6210 DW
Zl. 90915/13-AEI/92

An das
Bundesministerium für
öffentliche Wirtschaft
und Verkehr
Radetzkystr. 2
1031 Wien



Betrifft: Entwurf einer Novelle zum Kraftfahrgesetz 1967
(EWR-Anpassungs-Novelle) Zl. 124.115/112-I/2-92

Das Bundesministerium für Arbeit und Soziales bedauert, die Frist für die Übermittlung der ho. Stellungnahme überschritten zu haben und ersucht um nachträgliche Berücksichtigung im Rahmen des Begutachtungsverfahrens.

Zum Entwurf einer Novelle zum Kraftfahrgesetz 1967 (EWR-Anpassungs-Novelle) ist von seiten des Sozialressorts folgendes zu bemerken:

Art. 5 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 enthält Vorschriften über das Mindestalter für Lenker, die ebenfalls unmittelbar gelten werden. Diese Geltung müßte jedoch in den §§ 102 Abs. 11a (Kontrolle durch die Exekutive), Abs. 11d (AETR-Durchführung, da dieses ebenfalls Bestimmungen über das Mindestalter enthält), 102 Abs. 12 lit. k (Abstellen des Fahrzeuges) und 134 Abs. 1 und 3 (Strafbestimmungen) berücksichtigt werden.

Durch die teilweise unterschiedlichen Altersgrenzen in Art. 5 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 und in § 64 KFG ergeben sich Probleme. So darf bei Vollendung des 21. Lebensjahres nach dem unmittelbar geltenden Art. 5 bereits ein Autobus gelenkt werden, obwohl nach § 64 KFG noch keine Lenkerberechtigung erworben

werden kann. Andererseits kann nach Vollendung des 18. Lebensjahres bereits eine Lenkerberechtigung für Lastkraftwagen erworben werden, die auch bei einem höchstzulässigen Gesamtgewicht von mehr als 7,5 Tonnen gilt, andererseits dürfen gem. Art. 5 derartige Fahrzeuge noch nicht gelenkt werden. Sofern nicht an eine Rechtsbereinigung gedacht ist, hätte eine Klarstellung in den Erläuterungen über die Weitergeltung des § 64 KFG zu erfolgen. Schließlich müßte im Zusammenhang mit dem Mindestalter geregelt werden, welche Befähigungsnachweise bereits bei Vollendung des 18. Lebensjahres zum Lenken von Lastkraftwagen mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht von mehr als 7,5 Tonnen und im Personenverkehr im Umkreis von mehr als 50 Kilometer um den Standort (Art. 5 Abs. 1 lit. b und Abs. 2 lit. c der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85) berechtigen. Dafür könnte der Abschluß des Lehrberufes Berufskraftfahrer herangezogen werden. Weiters wäre klarzustellen, wann die Voraussetzungen des Art. 5 Abs. 2 lit. b der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 erfüllt sind. Diese Regelungen könnten allenfalls in der KDV erfolgen.

Zu Ziffer 3:

Die in Abs. 2a enthaltene Ausnahme für Traktoren könnte auch hinsichtlich der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 gelten (vgl. Art. 13 Abs. 1 lit. k. dieser Verordnung).

Zu Ziffer 4 (§ 24 Abs. 6):

Zur Verbesserung der Kontrollmöglichkeiten, insbesondere im Zusammenhang mit der allfälligen Abschaffung der Fahrtenbuchpflicht, erscheint die gesetzliche Verankerung der Durchnummerierung der Schaublätter notwendig. In diesem Fall müßte jedoch hinsichtlich inländischer und ausländischer Lenker unterschieden werden. Die Durchnummerierung der Schaublätter ist weiters die Voraussetzung für die Zustimmung der Arbeitnehmer zum Entfall der arbeitsrechtlichen Fahrtenbuchpflicht.

Zu Ziffer 7:

Im Gegensatz zu den übrigen Bestimmungen gilt der letzte Halbsatz nicht nur für Wegstreckenmesser und Fahrtenschreiber, sondern auch für Kontrollgeräte. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sollte diese Regelung daher in einem eigenen Satz erfolgen.

Zu Ziffer 8 (§ 102 Abs. 11a bis d):**1. § 102 Abs. 11a:**

In der Regelung § 102 Abs. 11a wäre im ersten Satz nach den Worten Lenk- und Ruhezeiten die Worte "und Unterbrechungen" einzufügen.

2. § 102 Abs. 11c:

- a) Die vorliegende Formulierung stellt nur auf den Umstand ab, daß ein Lenker "in einem Dienstverhältnis zu einem Unternehmen steht", nicht jedoch darauf, ob das Lenken des Fahrzeuges auch in Erfüllung der dienstlichen Verpflichtung vorgenommen wird. Es könnte auch eine sogenannte Privatfahrt vorliegen.

Es sollte daher anstelle der Formulierung bezüglich des unselbständigen Lenkers wie "der in einem Dienstverhältnis zu einem Unternehmer steht", die Formulierung "der das Fahrzeug im Rahmen eines Arbeitsverhältnisses lenkt" zur Verdeutlichung des Begriffes unselbständige Lenker gewählt werden.

Weiters sollte in diese Bestimmung ausdrücklich eine Verpflichtung der Exekutive zur Feststellung getroffen werden, ob es sich um einen unselbständigen Lenker handelt.

- b) Zum Begriff "örtlich zuständiges Arbeitsinspektorat" wird auf den Entwurf des Arbeitsinspektionsgesetzes 1992 hingewiesen, wonach die Befugnisse für die Feststellung und Anzeige von Übertretungen hinsichtlich auswärtiger Arbeitsstellen sowohl jenem Arbeitsinspektorat zustehen, in dessen Aufsichtsbezirk oder örtlichem Wirkungsbereich die Arbeitsstelle liegt, als auch jenem Arbeitsinspektorat, in dessen Aufsichtsbezirk die Betriebsstätte liegt, zu der diese Arbeitsstelle gehört.

Es sollten daher in den Erläuterungen zum Begriff "örtlich zuständiges Arbeitsinspektorat" folgendes angemerkt werden:

"Es kann sowohl das Arbeitsinspektorat, in dessen Aufsichtsbezirk oder örtlichem Wirkungsbereich die Kontrolle vorgenommen wird, als auch jenes Arbeitsinspektorat, in dessen Aufsichtsbezirk die Betriebsstätte des Lenkers liegt, verständigt werden."

- c) In der Aufzählung der Daten, die dem örtlich zuständigen Arbeitsinspektorat zu übermitteln sind, wäre auch neben den Angaben über Zeit und Ort der Tatbegehung unbedingt die Tat selbst anzuführen.

Dies erscheint notwendig im Hinblick auf die Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes zu den Anforderungen, denen der Spruch eines Straferkenntnisses aufgrund der Vorschrift des § 44 VStG entsprechen muß und in Anbetracht der Tatsache, daß die Bezirksverwaltungsbehörden bei Anzeigen der Arbeitsinspektorate oft nur den in der Anzeige angeführten Tatbestand in den Spruch übernehmen.

In diesem Zusammenhang wird betont, daß ohnedies nur durch eine exakte und umfassende Übermittlung all dieser erforderlichen Daten eine rasche Anzeigenerstattung vom zuständigen Arbeitsinspektorat, allenfalls ohne Betriebsbegehung, ermöglicht wird.

3. § 102 Abs. 11d:

Zu Abs. 11d wird auf folgendes Problem hingewiesen:

Art. 2 Abs. 2 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 ordnet an, daß für bestimmte innergemeinschaftliche Beförderungen anstelle der Verordnung das AETR gilt. In diesem Zusammenhang wurde die Frage aufgeworfen, ob durch die Verordnung zumindest auf diesem Strecken auch das AETR unmittelbar gilt. Eine entsprechende Anfrage hat das Sozialressort bereits vor 2 Jahren an den Verfassungsdienst gestellt. Eine Stellungnahme ist jedoch bisher nicht eingelangt. Sollte das AETR jedoch auf bestimmten Strecken unmittelbar gelten, wäre eine Anpassung der Formulierung des Abs. 11d erforderlich.

Zu Ziffer 10:

Es erscheint fraglich, ob der neue § 109 Abs. 1 lit. a das Gleichbehandlungsgebot der EWR-Staatsbürger mit Inländern erfüllt, da als Voraussetzung für die Erteilung einer Fahrschulbewilligung für österreichische Staatsbürger nicht unbedingt ein Wohnsitz in Österreich gefordert wird (lit. d).

Zu Ziffer 13 (§ 134 Abs. 1):

Festzuhalten ist, daß die überwiegende Zahl der festgestellten Übertretungen Lenker betreffen wird, die das Fahrzeug im Rahmen eines Arbeitsverhältnisses lenken (unselbständige Lenker) und nur in Ausnahmefällen Lenker, die selbst Arbeitgeber sind, bei Kontrollen erfaßt werden. Unselbständige Lenker überschreiten häufig nur deshalb die zulässigen Lenkzeiten bzw. halten oftmals die erforderlichen Ruhezeiten deshalb nicht ein, um den Aufträgen ihrer Arbeitgeber zu entsprechen. Solchen Aufträgen, die zwangsläufig zu Verwaltungsübertretungen führen, wird jedoch selben von den betroffenen Lenkern wegen der Angst, den Arbeitsplatz zu verlieren, widersprochen.

Aufgrund dieses wirtschaftlichen Abhängigkeitsverhältnisses der unselbständigen Lenker erscheint sowohl die Verhängung einer Ersatzstrafe bzw. die Festlegung einer Strafobergrenze bis zu S 30.000,-- für alle Lenker, unbeschadet ob Arbeitnehmer oder Arbeitgeber, bedenklich.

Darüber hinaus wäre klarzustellen, daß auch eine Übertretung der Bestimmungen der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 auf Fahrtstrecken, auf denen nur gemäß § 102 Abs. 11d gleichartige Bestimmungen gelten, strafbar ist. Dies gilt im übrigen auch für Z 14.

Zu Ziffer 16 (§ 136 Abs. 4):

Die Vollziehung dieser Verordnung durch den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr kann nur hinsichtlich ihrer verkehrsrechtlichen Wirkung vorgenommen werden; mit der Vollziehung des Arbeitnehmerschutzes nach dieser Verordnung sind neben dem Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr etwa auch der Bundeskanzler, der Bundesminister für wirtschaft-

liche Angelegenheiten sowie der Bundesminister für Arbeit und Soziales betraut.

Die Zuständigkeit des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr sollte auf die verkehrsrechtliche Wirkung der EG-Verordnungen beschränkt werden.

Zu Art. II Abs. 2:

Es müßte klargestellt werden, daß diese Bestimmung nur für Fahrzeuge gilt, für die eine Kontrollgerätepflicht besteht.

Für den Bundesminister:

H e l l m e r



Für die Richtigkeit
der Ausfertigung: