



WIRTSCHAFTSKAMMER

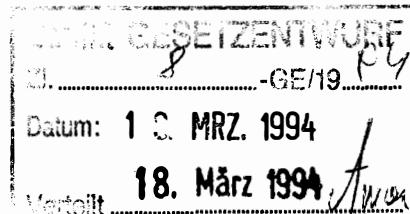
ÖSTERREICH

Wirtschaftskammer Österreich · Wiedner Hauptstraße 63 · A-1045 Wien

An das
Präsidium des
Nationalrates
Parlament

1017 Wien

Ihre Zeichen, Ihre Nachricht vom



Wiedner Hauptstraße 63
A-1045 Wien
Telefon 0222/50105-0
Telefax 0222/50206-250
Sp/Fax DW 3588

St. Kajek

Unsere Zeichen

Durchwahl

Datum

Sp 855/94/Dr. Mi /RM

4284

11. 3. 1994

Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem das Arbeitszeitgesetz und das Arbeitsruhegesetz geändert werden (Lenkzeiten).

In der Beilage übermitteln wir Ihnen 25 Ausfertigungen unserer an das Bundesministerium für Arbeit und Soziales abgegebenen Stellungnahme zum Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem das Arbeitszeitgesetz und das Arbeitsruhegesetz geändert werden (Lenkzeitengesetz) zur gefälligen Kenntnisnahme und Verwendung.

WIRTSCHAFTSKAMMER ÖSTERREICH

Für den Generalsekretär:

Flury

Beilagen



WIRTSCHAFTSKAMMER

ÖSTERREICH

Wirtschaftskammer Österreich · Wiedner Hauptstraße 63 · A-1045 Wien

An das
Bundesministerium für
Arbeit und Soziales

Stubenring 1
1010 Wien

Wiedner Hauptstraße 63
A-1045 Wien
Telefon 0222/50105-0
Telefax 0222/50206-250
Sp/Fax DW 3588

Ihre Zeichen, Ihre Nachricht vom
52. 015/1-2/94
3. 1. 1994

Unsere Zeichen
Sp 855/94/Dr. Mi /RM
Dr. Miklau

Durchwahl
4284
3588

Datum
11. 03. 94

Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem das
Arbeitszeitgesetz und das Arbeitsruhegesetz
geändert werden (Lenkzeiten).

Zu dem vom Bundesministerium für Arbeit und Soziales übermittelten Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem das Arbeitszeitgesetz und das Arbeitsruhegesetz geändert werden (Lenkzeiten) erlaubt sich die Wirtschaftskammer Österreich folgende Stellungnahme abzugeben:

Der nunmehr zu einer offiziellen Stellungnahme versandte Entwurf einer Arbeitszeitgesetzregelung für die im Straßenverkehr beschäftigten Arbeitnehmer hält sich vollinhaltlich an das Konzept vom Oktober 1993. Danach sollen jene Bestimmungen des EG-Rechtes, die eine gewisse Flexibilisierung gegenüber den derzeitigen Arbeitszeitgesetzbestimmungen gebracht hätten, nur über Kollektivvertragsermächtigungen in das österreichische Arbeitsrecht Eingang finden. Schon in den lange währenden Verhandlungen und in den Vorbegutachtungen der ausgesandten Arbeitsentwürfe hat die Wirtschaftskammer Österreich massive Bedenken gegen diese gewählte Vorgangsweise vorgebracht. Es geht der Wirtschaftskammer Österreich nicht darum, Arbeitnehmern den sozialen Schutz zu entziehen, sondern darum, daß den österreichischen Unternehmungen im nunmehr zugänglich gewordenen EWR-

- 2 -

Raum eine Wettbewerbsneutralität zugute kommt. Diese Meinung wird vor allem dadurch unterstützt, daß ja die in Rede stehende EG-Verordnung 3820/85 vor allem eine Wettbewerbsvorschrift ist, die der Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr aus Wettbewerbsgründen dient. Diese Argumentation wird noch dadurch erhärtet, daß seit 1. 1. 1994 mit der Übernahme der EG-Verordnung das Institut der Kabotage auch auf nationale Verkehrsbereiche angewendet wird und somit auch der volle Konkurrenzkampf der ausländischen Unternehmungen auf dem österreichischen Markt stattfinden kann. Unter Berücksichtigung dieses Aspektes erscheint es der Wirtschaftskammer Österreich geradezu als eine Notwendigkeit, dem österreichischen Verkehrsgewerbe auch von Seiten der österreichischen Behörden eine Chance zur Wettbewerbsfähigkeit dadurch einzuräumen, daß sie die für alle übrigen Konkurrenten geltenden Verkehrsvorschriften auch auf ihre Unternehmungen anwenden kann. Unter diesem Gesichtspunkt ist die Vorgangsweise des Bundesministeriums für Arbeit und Soziales, eine derartige Wettbewerbsangleichung nur über den Abschluß zusätzlicher Kollektivverträge zu ermöglichen, eine potentielle Gefahr, die heimische Wirtschaft aus dem Markt zu verdrängen.

Wir ersuchen daher den Bundesminister für Arbeit und Soziales, den schon in den verschiedenen Stellungnahmen vorgebrachten Bedenken der österreichischen Wirtschaft Rechnung zu tragen und die für den gesamten EWR-Raum geltenden Harmonisierungsvorschriften für den österreichischen Geltungsbereich in das Arbeitszeitgesetz vollinhaltlich zu übernehmen.

Da der vorliegende Entwurf inhaltlich nicht vom zuletzt ausgesandten Arbeitsentwurf des Bundesministeriums abweicht, erlauben wir uns, unsere grundsätzlichen Bemerkungen zu wiederholen:

1. Geltungsbereich:

Schon in den Vorbegutachtungen wurde von den Vertretern der Wirtschaft vorgebracht, daß aus Gründen der Wettbewerbsgleichheit auch für die Beschäftigten in den Betrieben von Bund und Ländern

- 3 -

dieselben Schutzbestimmungen gelten sollten wie für den Bereich der gewerblichen Wirtschaft. Es hat sich ja gezeigt, daß die generelle Ausnahme der Arbeitnehmer der Länder, Gemeinden und Gemeindeverbände aus dem Bereich des Arbeitszeitgesetzes nicht dazu geführt hat, für die Arbeitnehmer günstigere Regelungen zu ermöglichen. Es hat vielmehr dazu geführt, daß gerade im Gegen teil für die öffentlichen Unternehmungen wettbewerbsmäßig günstigere Regelungen getroffen wurden. Diese Regelungen zeichnen sich gerade in der Flexibilisierung von Arbeitszeiteinteilungen und in der Gestaltung von Arbeitsplänen aus, die nach den strengen Bestimmungen des Arbeitszeitgesetzes für die Unternehmen der privaten Wirtschaft nicht möglich sein sollen. Mit der Öffnung des EWR für die internationale Wirtschaft steht nunmehr die heimische Transportwirtschaft unter zwei Wettbewerbsbenachteiligungen: einerseits durch die Konkurrenz aus dem EWR-Raum und andererseits durch die Konkurrenz der öffentlichen Betriebe Österreichs mit wesentlich unternehmensflexibleren und günstigeren Bestimmungen.

2. Einsatzzeit § 16 AZG:

Die derzeitige Regelung betreffend die Einsatzzeit sieht in Abs. 3 vor, daß der Kollektivvertrag in Fällen der Arbeitsbereitschaft eine Einsatzzeit bis zu 14 Stunden ermöglichen kann. Wenn man allerdings die EG-Arbeitszeitvorschriften betreffend die Lenker übernehmen will, dann wird man mit einer Beschränkung der Einsatzzeit auf 14 Stunden nicht auskommen können. Wir regen daher an, die Bestimmung des Abs. 3 dahingehend zu erweitern, daß durch Kollektivvertrag in Fällen der Arbeitsbereitschaft die Einsatzzeit bis zu 16 Stunden verlängert werden kann.

3. Fahrtenbuch § 17 AZG:

Die derzeitige rechtlich und praktisch äußerst unbefriedigende Situation ist so, daß die betroffenen Fahrzeuge sowohl mit einem den EG-Vorschriften entsprechenden Kontrollgerät ausgestattet

- 4 -

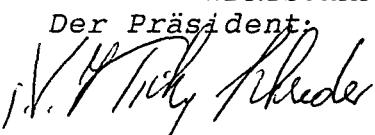
sein müssen, als auch von den Lenkern ein Fahrtenbuch gemäß Arbeitszeitgesetz geführt werden muß. Wir fordern daher nachdrücklich, diesen unbefriedigenden Zustand insofern zu bereinigen, als aus dem Arbeitszeitgesetz die Bestimmung zur Führung des Fahrtenbuches eliminiert wird.

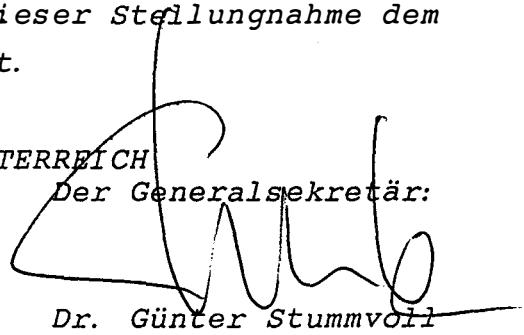
4. Strafbestimmungen:

Entsprechend dem vorliegenden Entwurf sollen die Strafsätze bis auf das 5-fache angehoben werden. Eine derartige Vorgangsweise erscheint uns weder mit dem Gedanken des Arbeitnehmerschutzes, noch mit dem Sinn einer Verwaltungsstrafandrohung vereinbar zu sein und wird daher striktest abgelehnt. Wie überhaupt wir wiederum darauf hinweisen, daß das in Österreich geltende Kumulationsprinzip von Verwaltungsstrafen zu einer nicht mehr tragbaren exorbitanten Strafandrohung für Unternehmen führen kann. Das ist umso unerträglicher, da es derzeit selbst für den eingeweiitesten Unternehmer kaum mehr möglich ist, die gewerbliche Tätigkeit eines Fuhrunternehmers in der Praxis straffrei durchzuführen.

Wir ersuchen daher nochmals das Bundesministerium für Arbeit und Soziales, den Bedenken der Wirtschaft hinsichtlich der Wettbewerbsbenachteiligung der österreichischen Unternehmungen Rechnung zu tragen und eine Übernahme des EU-Rechtes auf gesetzlichem Wege vorzunehmen.

Wunschgemäß werden 25 Ausfertigungen dieser Stellungnahme dem Präsidium des Nationalrates übermittelt.

WIRTSCHAFTSKAMMER ÖSTERREICH
Der Präsident:

Leopold Maderthaner

WIRTSCHAFTSKAMMER ÖSTERREICH
Der Generalsekretär:

Dr. Günter Stummvoil