



REPUBLIK ÖSTERREICH
BUNDESMINISTERIUM
FÜR WIRTSCHAFTLICHE ANGELEGENHEITEN

A-1011 Wien, Stubenring 1
DVR 37 257
Fernschreib-Nr. 111145 reggeb a, 111780 reggeb a
Telefax 713 79 95, 713 93 11
Telefon 0222/71100 Durchwahl
Name/Tel.-Klappe des Sachbearbeiters:

Geschäftszahl 15.000/5-Pr/7/94

Mag. Kölbl/2054

An das
Präsidium des
Nationalrates

Bitte in der Antwort die
Geschäftszahl dieses
Schreibens anführen.

Parlament
1016 Wien

Betreff:
Arbeitszeitgesetz; Arbeitsruhegesetz;
Stellungnahme

BUNDESGESETZENTWURF	
Zl. 8	-GE/19 84
Datum: 14. MRZ. 1994	
Verteilt 15. März 1994	

H. Kogel

Das Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten beehrt sich, in der Anlage 25 Ausfertigungen seiner an das Bundesministerium für Arbeit und Soziales gerichteten Stellungnahme zum Entwurf der im Betreff genannten Bundesgesetze zu übermitteln.

Beilagen

Wien, am 8. März 1994
Für den Bundesminister:
Dr. Benda

Für die Richtigkeit
der Ausfertigung:

Teyer



REPUBLIK ÖSTERREICH
BUNDESMINISTERIUM
FÜR WIRTSCHAFTLICHE ANGELEGENHEITEN

A-1011 Wien, Stubenring 1
DVR 37 257
Fernschreib-Nr. 111145 reggeb a, 111780 reggeb a
Telefax 713 79 95, 713 93 11
Telefon 0222/71100 Durchwahl
Name/Tel.-Klappe des Sachbearbeiters:

Geschäftszahl 15.000/6-Pr/7/94

Mag. Kölp1/2054

An das
Bundesministerium für
Arbeit und Soziales

Bitte in der Antwort die
Geschäftszahl dieses
Schreibens anführen.

im H a u s e

Betreff:
Änderung des Arbeitszeit- und
Arbeitsruhegesetzes;
Ressortstellungnahme

zu do. Zl. 52.015/1-2/94 vom 3.1.1994

Das Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten beehrt sich, zu dem im Betreff angeführten Gesetzesentwürfen folgendes mitzuteilen:

Das do. Ressort macht von den in der EWG-Verordnung Nr. 3820/85 eingeräumten Möglichkeiten Gebrauch, für Lenker von im Inland zugelassenen Fahrzeugen höhere Mindest- oder niedrigere Höchstwerte festzusetzen, so daß jene österreichischen Vorschriften, die strenger als die internationalen Bestimmungen sind, aufrecht erhalten werden. Sehen die internationalen Normen und die österreichischen Vorschriften gleich strenge Regelungen vor oder ist die internationale Norm strenger, gilt allein internationales Recht.

Daraus ergibt sich eine Unübersichtlichkeit zwischen nationalem österreichischem Recht und Gemeinschaftsrecht, die für den Rechtsanwender und den Normadressaten kaum noch durchschaubar ist. Besonders unbefriedigend in diesem Zusammenhang ist die Tatsache, daß es bei der Regelung ein und derselben Materie (zB Ruhezeit) zu einer enormen Unübersichtlichkeit zwischen österreichischem und Gemeinschaftsrecht kommt, da es notwendig ist, mit

- 2 -

archivarischer Akribie Absatz für Absatz dieser Bestimmungen durchzugehen und zu prüfen, welche Norm nun tatsächlich strenger ist.

Gerade in den Fragen der Lenkzeiten, der Ruhepausen und Ruhezeiten würde eine Harmonisierung idente internationale wirtschaftliche Rahmenbedingungen schaffen und gleichzeitig ein sowohl für die Arbeitgeber- als auch für die Arbeitnehmerseite flexibleres Arbeitszeit- und Lenkzeitenmodell des im Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals mit sich bringen.

Auch der Meinung, daß das flexiblere EU-Niveau nur im Wege von gesetzlichen Kollektivvertragsermächtigungen erreicht werden kann, kann nicht zugestimmt werden. Eine Bindung der für die Verkehrswirtschaft günstigeren und flexibleren Regelungen, wie es die EU-Sozialvorschriften für den Straßenverkehr und das AETR vorsehen, an Kollektivvertragsermächtigungen ist vom Standpunkt der Verkehrswirtschaft abzulehnen, da dies letztlich auf eine permanente Einladung zur "Forderung von Gegenleistungen" zu Lasten der Verkehrsunternehmer hinausläuft.

Angesichts des angestrebten EU-Beitritts und der Bedeutung der Regelungen der Arbeits- und der Lenkzeit für die Wettbewerbsfähigkeit des heimischen Transportgewerbes, vertritt das ho. Ressort den Standpunkt, daß der Gesetzgeber gefordert ist, mit einer eindeutigen legislativen Regelung eine Angleichung der österreichischen an die internationalen Sozialvorschriften im Straßenverkehr vorzunehmen. Eine Diskriminierung würde im Hinblick auf die EU-Verkehrspolitik zu einem eklatanten Wettbewerbsnachteil der österreichischen Verkehrswirtschaft führen, wenn man berücksichtigt, daß österreichische Transportunternehmer international bestehen müssen und auch ausländische Transporteure entsprechend den EU-Liberalisierungstendenzen im Verkehrsbereich vermehrt am lukrativen heimischen Markt teilhaben wollen.

Im Kraftfahr-, im Güterbeförderungs- und im Gelegenheitsverkehrs-Gesetz wurden die begleitenden Bestimmungen zu den sozialrechtlichen Vorschriften an die entsprechenden EU-Normen

angepaßt. Sollten die österreichischen Lenk- und Ruhezeiten nicht an dieses Niveau angeglichen werden, würde es zu schwerwiegenden Wettbewerbsnachteilen der gesamten österreichischen Wirtschaft gegenüber den Konkurrenten der EU und den neuen Reformländern im Osten kommen.

Nach Ansicht des Bundesministeriums für wirtschaftliche Angelegenheiten darf die notwendige Harmonisierung mit dem europäischen Rechts- und Sozialsystem in der momentanen schwierigen politischen und wirtschaftlichen Phase nicht zum Schauplatz kollektivvertraglicher Auseinandersetzungen werden.

Ganz besonders hinweisen möchte das Ressort auch auf die spezielle Problematik betreffend Anerkennung der auf der rollenden Landstraße verbrachten Zeit als Ruhezeit. Darüber wurde der Herr Bundesminister für Arbeit und Soziales mit Schreiben vom 10. Jänner 1994, GZl. 20.143/1-I/A/2/94, schon informiert. Wie jedoch aus dem Schreiben des Herrn Bundesministers, Zl. 52.015/2-2/94, hervorgeht, wird do. eine Angleichung an die Bestimmung der EG-Verordnung durch Kollektivvertrag als ausreichend angesehen. Das ho. Ressort möchte noch einmal betonen, daß auch in diesem Problembereich eine Lösung durch Kollektivvertragsermächtigung im Sinne der Rechtssicherheit und im Interesse der Arbeitnehmer wie auch der Transportwirtschaft als nicht ausreichend angesehen wird.

Wien, am 8. März 1994

Für den Bundesminister:

Dr. Benda

Für die Richtigkeit
der Ausfertigung:

