



ÖSTERREICHISCHER ARBEITERKAMMERTAG

A-1041 Wien, Prinz-Eugen-Straße 20-22 Postfach 534

An das
Präsidium des Nationalrates

Dr-Karl-Renner-Ring 3
1010 Wien

Betrifft	GESETZENTWURF
Z	75 GE 986
Datum:	23. DEZ. 1986
Verteilt	7. Jan. 1987 <i>Reichenberger</i>

Dr. Klausgruber

Ihre Zeichen

-

Unsere Zeichen

VA-ZB-611

Telefon (0222) 65 37 65

Durchwahl 347

Datum

19.12.1986

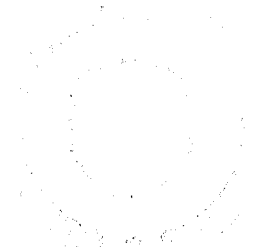
Betreff:

Entwurf eines Bundesgesetzes zur
Erfüllung des Übereinkommens über
die Personenbeförderung im grenz-
überschreitenden Gelegenheitsver-
kehr mit Omnibussen

S t e l l u n g n a h m e

Der Österreichische Arbeiterkammertag übersendet 25 Exemplare seiner Stellungnahme zu dem im Betreff genannten Gesetzentwurf zur gefälligen Information.

Der Präsident:



Der Kammeramtsdirektor:
iA

Beilagen



ÖSTERREICHISCHER ARBEITERKAMMERTAG

A-1041 Wien, Prinz-Eugen-Straße 20-22 Postfach 534

An das
Bundesministerium für öffentliche
Wirtschaft und Verkehr

Radetzkystraße 2
1030 Wien

Ihre Zeichen

Unsere Zeichen

Telefon (0222) 65 37 65

Datum

Z1 52.842/3-IV/1/86 VA/Mag Ru/611

Durchwahl 347

11.12.1986

Betreff:

Entwurf eines Bundesgesetzes zur
Erfüllung des Übereinkommens über
die Personenbeförderung im grenz-
überschreitenden Gelegenheitsver-
kehr mit Omnibussen
(S t e l l u n g n a h m e)

Der Österreichische Arbeiterkammertag begrüßt die Grundtendenz des vorliegen-
den Gesetzesentwurfes, der der Erfüllung des am 1. Juni 1986 für Österreich
in Kraft getretenen Übereinkommens über die Personenbeförderung im grenzüber-
schreitenden Gelegenheitsverkehr mit Omnibussen dient, durch das neue Rege-
lungen zur Liberalisierung bestimmter Gelegenheitsverkehrsdienste und zur
Einführung eines vereinfachten und einheitlichen Kontrolldokumentes für den
gesamten Gelegenheitsverkehr mit Omnibussen eingeführt worden sind. Zu einzel-
nen Bestimmungen des Entwurfes wird wie folgt Stellung genommen:

Zu § 4 Abs 2

Zu dieser Regelung, in der die durch das Übereinkommen liberalisierten Per-
sonenbeförderungen definiert werden, wird kritisch angemerkt, daß grundsätz-
lich in Gesetzestexten, auch wenn sie sich nur an einen kleineren Adressaten-

- 2 -

kreis wenden, übersichtliche und leicht faßliche Formulierungen gewählt werden sollten. Daß der hier zur Diskussion stehende Satz hinsichtlich seiner Verständlichkeit neuerlich überarbeitet werden sollte, beweist auch der Umstand, daß es kein Prädikat gibt und somit der Sinn dieses Absatzes noch nicht eindeutig feststellbar ist.

Zu § 5

Hier wird die Organisation der Kontrolle geregelt. Um eine effiziente Kontrolle der Einhaltung der Bestimmungen dieses Gesetzes zu gewährleisten, sollten nach Meinung des Österreichischen Arbeiterkammertages nur unabhängige Kontrollorgane vorgesehen werden, wobei deren Kontrolltätigkeit in Zukunft um Kontrollaufgaben, wie sie das Güterbeförderungsgesetz vorsieht (Frachtbrief und Tarife), erweitert werden sollte. Weiters sollten zur Überprüfung der Befolgung von arbeits- und sozialrechtlichen Vorschriften im Gesetz auch Organe des Arbeitsinspektorats als Kontrollorgane angeführt werden.

Gemäß Abs 2 gelten als Kontrollberechtigte auch Beauftragte der Kammer der gewerblichen Wirtschaft bzw deren Gliederungen. Diese Konstruktion, daß Funktionäre des Fachverbandes bzw der Fachgruppen der Autobusunternehmungen, die zum Teil selbst Unternehmer sind, ihre eigenen Mitglieder kontrollieren dürfen und dabei aus den Fahrtenheften die Geschäftsabwicklung anderer Unternehmen ersehen können, scheint im Hinblick auf strenge Kontrollen nicht ideal zu sein. Es ist nämlich zu befürchten, daß die Einsendungen der Fahrtenhefte aus Konkurrenzgründen unterbleibt bzw unrichtige Eintragungen gemacht werden.

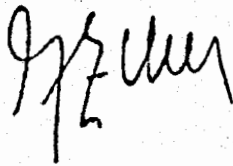
Zu § 11 Abs 1 Ziff 2

Bei der Ahndung von Zuwiderhandlungen werden seitens des Kammertages gegen die Strafbestimmungen, die den Lenker betreffen, Bedenken erhoben. Es wird darauf verwiesen, daß die Lenker aufgrund eines Fahrauftrages handeln und in einem Dienstverhältnis stehen, in dem, wie die Praxis zeigt, nicht immer eine Diskussion über die Richtigkeit und die Rechtmäßigkeit eines Fahrauf-

- 3 -

trages geführt werden kann, ohne sich der Gefahr auszusetzen, den Arbeitsplatz zu verlieren. Da der Unternehmer die Hauptpflicht trägt, das Fahrtenheft und die sonstigen Kontrolldokumente zu führen, sollten die Sanktionen bei Zuwiderhandlungen primär den Unternehmer treffen. Eine Bestrafungsmöglichkeit des Lenkers kann erst dann akzeptiert werden, wenn einwandfrei fest steht, daß der Unternehmer alles veranlaßt hat, um die Bestimmungen dieses Gesetzes einzuhalten. In jeden Fall dürfte der Strafsatz für den Lenker nur einen Bruchteil jenes des Unternehmers betragen.

Der Präsident:



Der Kammeramtsdirektor:

