



18/SN-287/ME 1 von 14

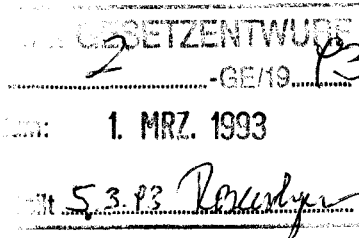
# BUNDESKAMMER DER GEWERBLICHEN WIRTSCHAFT

## Bundeswirtschaftskammer

Bundeswirtschaftskammer · A-1045 Wien · Postfach 107

An das  
Präsidium des  
Nationalrates  
Parlament

1017 Wien



Ihre Zahl/Nachricht vom

Unsere Zahl/Sachbearbeiter  
Sp 744/92/Dr. Mi/MS  
Dr. Miklau

Bitte Durchwahl beachten  
Tel. 501 06/ 4284  
Fax 502 06/ 258

Datum  
25. 2. 1993

Betreff

Entwurf eines Lenkzeitengesetzes

In der Beilage übermitteln wir Ihnen 25 Ausfertigungen unserer an das Bundesministerium für Arbeit und Soziales abgegebenen Stellungnahme zum Entwurf eines Lenkzeitengesetzes zur gefälligen Kenntnisnahme und Verwendung.

BUNDESKAMMER DER GEWERBLICHEN WIRTSCHAFT  
Für den Generalsekretär:

Beilage



# BUNDESKAMMER DER GEWERBLICHEN WIRTSCHAFT

## Bundeswirtschaftskammer

Bundeswirtschaftskammer · A-1045 Wien · Postfach 107

An das  
Bundesministerium für  
Arbeit und Soziales

Stubenring 1  
1010 Wien

Ihre Zahl/Nachricht vom  
52. 020/3-2/92  
10. 12. 1992

Unsere Zahl/Sachbearbeiter  
Sp 744/92/Dr. Mi/MS  
Dr. Miklau

Bitte Durchwahl beachten  
Tel 501 05/ 4284  
Fax 502 06/ 258  
Datum  
25. 2. 1993

Betreff  
Entwurf eines Lenkzeitengesetzes

Zum mit obiger Zahl übermittelten Entwurf eines Lenkzeitengesetzes erlauben wir uns, folgende Stellungnahme abzugeben:

Das Lenkzeitengesetz bezweckt die arbeitnehmerschutzrechtliche Transformation des Europäischen Übereinkommens über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehrs beschäftigten Fahrpersonals (AETR), die Schaffung von arbeitnehmerschutzrechtlichen Begleitmaßnahmen zu den EG-Verordnungen 3280/85 (über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr) und 3821/85 (über das Kontrollgerät im Straßenverkehr). Da mit dem künftigen Inkrafttreten des EWR-Vertrages auch für Österreich eine Übernahme der zwingenden EG-Normen verbunden ist, ist eine Adaptierung der geltenden Vorschriften für Lenker und Beifahrer notwendig. Diese Übernahme gibt allerdings auch die Gelegenheit festzustellen, wie flexibel die EG-Rechtsordnung in manchen Dingen ist. Besonders auffallend ist es, wenn man den Geltungsbereich der Verordnung 3820/85 betrachtet, von dem eine ganze Reihe von Beförderungen mit bestimmten Fahrzeugen ausgenommen werden. Das entspricht offensichtlich der Lebenserfahrung, wonach in diesen Fällen die in der EG-Verordnung vorgesehenen sozialen Schutzbestimmungen überzogen sind und daher keine Notwendigkeit für deren Anwen-



- 2 -

dung besteht.

Leider fehlt dem österreichischen Recht eine derartige Lebensweisheit und man hat schon bisher den Geltungsbereich der "Sonderbestimmungen für Lenker und Beifahrer von Kraftfahrzeugen" des Arbeitszeitgesetzes weitgezogen. Mit der Folge, daß das Recht zumeist nur auf dem Papier steht, da es sinnvollerweise nicht kontrolliert werden kann. Da mit dem vorliegenden Entwurf eine "reine" Übernahme des EWR-Rechtes und seine Einpassung in das österreichische Rechtssystem bezweckt ist, sollte dieser Gedanke aufgegriffen werden. Es sollten daher alle von der EG-Verordnung nicht erfaßten Beförderungen vom Geltungsbereich des Lenkzeitengesetzes ausgenommen werden, da dafür u. E. die entsprechenden straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften ausreichend sind.

Im Einzelnen erlauben wir uns folgende Feststellungen:

1. Geltungsbereich § 1:

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 dieselben Schutzbestimmungen gelten sollten wie für den Bereich der gewerblichen Wirtschaft. Diesem Anliegen wurde nicht Rechnung getragen, da man damit argumentierte, daß hier keine Befugnis der Arbeitsinspektion bestünde. Allerdings ist in der Zwischenzeit im Arbeitsinspektionsgesetz 1993, BGBl. Nr. 27/1993 in § 1 Abs. 3 der Geltungsbereich für die Aufgaben der Arbeitsinspektion neu definiert worden und sollte für ein neues Lenkzeitengesetz, das ebenfalls dem Aufgabengebiet der Arbeitsinspektion unterliegen wird, Vorbild sein. Danach sind vom Wirkungsbereich der Arbeitsinspektion nur jene Bediensteten des Bundes, der Länder, der Gemeindeverbände und Gemeinden ausge-



- 3 -

nommen, die nicht in Betrieben beschäftigt sind. Dementsprechend sollten daher auch die in den Betrieben des Bundes und der Länder beschäftigten Arbeitnehmer dem Lenkzeitengesetz unterworfen sein.

Es hat sich überhaupt gezeigt, daß die generelle Ausnahme der Arbeitnehmer der Länder, Gemeinden und Gemeindeverbände aus dem Bereich des Arbeitszeitgesetzes nicht dazu geführt hat, für die Dienstnehmer günstigere Regelungen zu ermöglichen. Es hat vielmehr dazu geführt, daß gerade im Gegenteil für die öffentlichen Unternehmungen günstigere Regelungen getroffen wurden, die eine eindeutige Wettbewerbsverzerrung nach sich gezogen haben. 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 Unternehmungen der privaten Wirtschaft nicht möglich sein sollen. Wir sprechen uns daher generell gegen eine derartige Verzerrung unter dem Deckmantel des Arbeitnehmerschutzes aus, im Sinne einer privatwirtschaftlich orientierten Wirtschaftspolitik.

Die Forderung nach einer generellen Ausnahme der auch von der EG-Verordnung ausgenommenen Beförderungen, wurde schon in den einleitenden Bemerkungen konkretisiert.

## 2. Einsatzzeitzeit § 13:

Das Nebeneinander von Bestimmungen über die Lenkzeit (§ 3), die der EWG-Verordnung entsprechen und über die Einsatzzeit (§ 13), sollte harmonisiert werden. Es ermöglicht nämlich § 5 des Entwurfes, entsprechend der EG-Verordnung, daß die Ruhezeiten dreimal wöchentlich bis zu 9 Stunden verkürzt werden können. Das ergibt eine theoretische Einsatzzeit von 15





- 4 -

Stunden. Diese Möglichkeit wird aber dadurch wieder eingeschränkt, daß durch Kollektivvertrag die Einsatzzeit gemäß § 13 auf 14 Stunden festgelegt ist und dieser Reduzierung der Ruhezeit nicht entsprechen kann. Dementsprechend müßte auch die Einsatzzeit in Abs. 2 von den vorgesehenen 12 auf 13 Stunden angehoben werden und die Einsatzzeit, wenn zwei Lenker sich im Fahrzeug befinden, auf bis zu 22 Stunden ausgedehnt werden können.

Es bedurfte erst einer Entscheidung des Verwaltungsgerichtshofes vom 8.10.1990, Zl. 90/19/0037, um einen bis dahin lang andauernden Rechtsstreit, was die Bestimmungen des § 16 Abs. 3 AZG betraf, beizulegen. Mit diesem Erkenntnis wurde klar ausgesprochen, daß dann, wenn ein Kollektivvertrag abgeschlossen und verbindlich geworden ist, das Vorliegen der Voraussetzungen der Arbeitsbereitschaft im Einzelfall nicht mehr zu prüfen ist. Es ist daher unumgänglich, auch im neuen Lenkzeitengesetz, das ja nur eine Übernahme von EG-Vorschriften zum Inhalt hat, eine dem Judikat und der bisherigen Gesetzeslage entsprechende Regelung vorzunehmen. § 13 Abs. 3 hat daher so interpretiert zu werden bzw. ist so zu fassen, daß an der bestehenden und der Praxis des Wirtschaftslebens Rechnung tragenden Rechtssituation nichts geändert wird.

### 3. Fahrtenbuch § 14:

Der Entwurf verweist in Abs. 3 auf eine noch zu erlassende Ausnahme von der Verpflichtung zur Führung eines persönlichen Fahrtenbuches. Hätte man das System der EG-Verordnung übernommen, so könnte man die Ausnahmen gleich in den Gesetzestext übernehmen, was nicht unerheblich zur Rechtssicherheit beitragen würde. Wird aber auch nur der geltende Ausnahmekatalog übernommen, so ist damit zu rechnen, daß,



- 5 -

ählich wie beim Arbeitsruhegesetz, eine Flut von Anträgen auf Ausnahme von der Fahrtenbuchverpflichtung gestellt werden wird, womit dann, nach Jahren der Diskussion, der Rechtsunsicherheit und enormen administrativen Aufwandes vielleicht ein, den jetzigen EG-Vorschriften entsprechender Zustand erreicht sein wird. Eine Aussicht, die jeder Verwaltungsvereinfachung widerspricht. Wir beantragen daher, wie schon einleitend erwähnt, die Aufnahme der von der EG-Verordnung ausgenommenen Beförderungen in den zu erlassenden Ausnahmekatalog von der Verpflichtung zur Führung eines Fahrtenbuches.

#### 4. Strafbestimmungen § 16:

Gezählte 34 Strafbestimmungen für eine Rechtsmaterie mit insgesamt 20 Paragraphen (einschließlich Verweisungen und Bestimmungen über das Inkrafttreten), die noch dazu alle ausschließlich den Arbeitgeber treffen, lassen den vorliegenden Entwurf in einem sonderbaren Licht erscheinen. Hier scheint die Arbeitnehmerschutzbürokratie einen Höhepunkt erreicht zu haben und es wäre vielleicht doch an der Zeit, über eine Entkriminalisierung der Arbeitsrechtsbeziehungen ernsthaft nachzudenken.

Auch wenn man zubilligt, daß in einem Arbeitnehmerschutzgesetz vor allem der Arbeitgeber verpflichtet wird, Schutzbestimmungen einzuhalten, ist das ausschließliche Abstellen der Strafandrohungen auf den Arbeitgeber auch dort, wo nach der EG-Verordnung beide Parteien verpflichtet sind, überzogen. Überzogen erscheinen auch die Strafsätze, die zu den aufgezählten Tatbeständen in keiner Relation stehen.



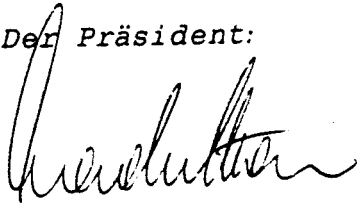
- 6 -

Die Bundeswirtschaftskammer ersucht nachdrücklich, die gewählte Vorgangsweise zu überdenken und einen Beitrag zur "Entkriminalisierung" des Straßenverkehrs zu leisten.

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

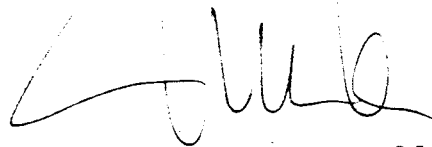
BUNDESKAMMER DER GEWERBLICHEN WIRTSCHAFT

Der Präsident:



Leopold Maderthaner

Der Generalsekretär:



Dr. Günter Stummvoll

