



BUNDESKAMMER DER GEWERBLICHEN WIRTSCHAFT

Bundeswirtschaftskammer

Bundeswirtschaftskammer · A-1045 Wien · Postfach 107

An das
Präsidium des
Nationalrates
Parlament

1017 Wien

GESETZENTWURF

75 -GE/19-13

Datum: 17. NOV. 1993

Verteilt: 19. Nov. 1993

Baumgartner

Ihre Zahl/Nachricht vom

Unsere Zahl/Sachbearbeiter

Bitte Durchwahl beachten

Datum

Sp 830/93/Mag. Ke/MS
Mag. Kellner

Tel. 501 05/ 4288
Fax 502 06/ 3588

10. 11. 1993

Betreff

Entwurf eines Bundesgesetzes über die
Verkehrs-Arbeitsinspektion (VAIG 1993)

In der Beilage übermitteln wir Ihnen 25 Ausfertigungen unserer an das Bundesministerium für Arbeit und Soziales abgegebenen Stellungnahme zum Entwurf eines Bundesgesetzes über die Verkehrs-Arbeitsinspektion (VAIG 1993) zur gefälligen Kenntnisnahme und Verwendung.

BUNDESKAMMER DER GEWERBLICHEN WIRTSCHAFT
Für den Generalsekretär:
i. A.

Beilage



BUNDESKAMMER DER GEWERBLICHEN WIRTSCHAFT

Bundswirtschaftskammer

Bundswirtschaftskammer A-1045 Wien Postfach 107

An das
Bundesministerium für öffentliche
Wirtschaft und Verkehr
Verkehrs-Arbeitsinspektorat

Stubenring 1
1010 Wien

Ihre Zahl/Nachricht vom	Unsere Zahl/Sachbearbeiter	Bitte Durchwahl beachten	Datum
430. 347/1-IV/4/93 22. 9. 1993	Sp 830/93/Mag. Ke/MS Mag. Kellner	Tel 501 05/ 4288 Fax 502 06/ 3588	10. 11. 1993

Betreff

Entwurf eines Bundesgesetzes über die
Verkehrs-Arbeitsinspektion (VAIG 1993)

Zum gegenständlichen Gesetzentwurf erlauben wir uns, nach Durchführung des kammerinternen Begutachtungsverfahrens wie folgt Stellung zu nehmen:

Es ist offenkundig, daß der vorliegende Entwurf eine Angleichung an die verschärften Bestimmungen des ArbIG 1993 beabsichtigt. Damit erfüllt er aber in keiner Weise jene Erwartungen, die die von ihm erfaßten Mitgliedsbetriebe aus dem Verkehrsbereich an ein entsprechendes Kontrollgesetz stellen. Es fällt auf, daß der vorliegende Entwurf - wie schon das ArbIG 1993 - die Kontrollrechte verschärft, die vorsorgenden, belehrenden und unterstützenden Aufgaben der Verkehrs-Arbeitsinspektion jedoch vernachlässigt. Es ist daher zu erwarten, daß bei unveränderter Gesetzwerdung dieses Entwurfes die seit dem Inkrafttreten des ArbIG 1993 aufgetretenen Probleme auch auf die einschlägigen Verkehrsbetriebe zukommen werden. Der mit der EG-Anpassungsnotwendigkeit betriebene Etikettenschwindel findet sich auch in diesem Gesetz. Das ArbIG 1993 hat bei unseren Mitgliedsbetrieben bekanntlich beträchtlichen Unmut und Widerstände ausgelöst und auch gewisse Unsicherheiten bei den Arbeitsin-

- 2 -

spektionsorganen bewirkt, die erst mit Erlässen einigermaßen klargestellt werden konnten. Im Hinblick darauf erscheint es nur logisch, daß wir darauf dringen müssen, daß diese schlechten Erfahrungen, die unsere Mitgliedsbetriebe mit dem ArbIG 1993 gemacht haben, beim neuen VAIG 1993 vermieden werden müssen. Es wäre daher für unsere Mitgliedsbetriebe unverständlich, wenn wir diesem kopierten Gesetzentwurf unsere Zustimmung geben würden.

Von diesen allgemeinen Bemerkungen abgesehen, erlauben wir uns im Detail folgendes auszuführen:

1. Zu § 1 Abs. 2 Z. 1 lit n:

Wir sprechen uns mit Nachdruck dafür aus, auch Betriebsstätten von Gewerbebetrieben, wie z. B. Betriebe des Handels und des Dienstleistungsgewerbes im Bereich der Infrastruktur von Flughäfen der Zuständigkeit des Verkehrs-Arbeitsinspektorates zu unterstellen, damit alle Gewerbebetriebe innerhalb der bescheidmäßig festgelegten Grenzen eines Zivilflugplatzes einer einzigen Kontrollbehörde unterliegen. Dies erscheint uns vor allem deshalb wichtig, weil der Betrieb eines Flughafens als umfassende Verkehrseinrichtung mit allen seinen Aufgaben als Einheit zu sehen ist. Alle Einrichtungen und Anlagen, welche nach der allgemeinen Verkehrsauffassung für den internationalen Standard eines Flughafens als erforderlich angesehen werden, sollten den gleichen Rechtsgrundlagen und denselben Behörden unterliegen. Eine Unterscheidung des Betriebszweckes in "unmittelbar" und "mittelbar" der Luftfahrt dienend erscheint nicht zielführend, da es diese Betriebe im Bereich der Infrastruktur erst ermöglichen, daß der Flughafen als umfassende Verkehrseinrichtung seine Aufgaben im Bereich des nationalen und internationalen Verkehrs erfüllen kann.

Auch der Verwaltungsgerichtshof hat in seinem Erkenntnis Zl. 92/17/0020 vom 30. April 1993 in einer analogen Angelegenheit diesen Standpunkt eingenommen.

2. Zu § 1 Abs. 2 Z. 2 lit. g:

Nach dieser Bestimmung sollen auch Arbeitsstellen in Luftfahrzeugen in den Wirkungsbereich der Verkehrs-Arbeitsinspektion fallen. Dem ist entgegenzuhalten, daß die Gestaltung und Genehmigung der Arbeitsplätze in Luftfahrzeugen der Luftfahrtbehörde unter Beachtung internationaler Vorschriften obliegt, weshalb dem Verkehrs-Arbeitsinspektorat in diesem Bereich keine Kompetenz zustehen kann. Außerdem verfügen die Beamten des Verkehrs-Arbeitsinspektorates im Gegensatz zur Luftfahrtbehörde nicht über die notwendigen luftfahrtspezifischen Kenntnisse. Die lit. g wäre daher zu streichen.

3. Zu § 2 Abs. 1:

Die vorstehenden Ausführungen gelten auch für die Definition von Betriebsstätten, von denen Arbeitsstellen in Luftfahrzeugen aus obigen Gründen auszunehmen wären.

4. Zu § 3 Abs. 2 Z. 5:

Wir sind nach wie vor der Auffassung, daß Fragen der Berufsausbildung nicht in die Kompetenz der Arbeitsinspektion fallen, weil es für die Überprüfung der Einhaltung der Ausbildungsvorschriften ein eigenes Instrumentarium nach dem Berufsausbildungsgesetz gibt, wie insbesondere den Berufsausbildungsbeirat und die Lehrlingsstellen. Die Worte "die Ausbildung und" hätten daher zu entfallen.

5. Zu § 3 Abs. 2 Z. 6:

Wie bereits in den Erläuternden Bemerkungen zum § 3 des ArbZG 1993 zutreffend ausgeführt wurde, sind Vorschriften betreffend Lohnzahlung, Mindestlohntarife, Kollektivverträge und Betriebsvereinbarungen nicht dem Arbeitnehmerschutzrecht zuzurechnen und wurden daher nicht in den Aufgabenbereich der Arbeitsinspektion übernommen. Das gleiche hätte konsequenterweise auch für das Verkehrs-Arbeitsinspektionsgesetz zu gelten, weshalb Ziffer 6 ersatzlos zu streichen wäre.

6. Zu § 3 Abs. 2 Z. 7:

Die Verkehrs-Arbeitsinspektion ist die zur Wahrnehmung des gesetzlichen Schutzes der Arbeitnehmer berufene Behörde und zwar in bezug auf die körperliche und geistige Integrität des arbeitenden Menschen, sohin für die Überprüfung der Einhaltung des technischen Arbeitnehmerschutzes und des sogenannten Verwendungsschutzes. Weder der Schutz der Privatsphäre noch der Schutz der persönlichen Würde am Arbeitsplatz - was immer auch darunter zu verstehen wäre - fällt darunter. Diese Ziffer hätte daher ebenfalls zu entfallen.

7. Zu § 3 Abs. 3:

Die Aufgabe der Arbeitsinspektoren, zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern zu vermitteln, zu beraten und zu unterstützen, sollte verstärkt hervorgehoben werden. In diesem Sinn wären im 1. Satz nach dem Wort "anzuhalten" die Worte "und dabei auf deren Verlangen" einzufügen. Im 2. Satz wäre das Wort "nötigenfalls" zu streichen.

- 5 -

8. Zu § 3 Abs. 4:

Das Teilnahmerecht der Verkehrs-Arbeitsinspektorate an den Betriebsversammlungen wäre im Hinblick auf die Nichtöffentlichkeit von Betriebsversammlungen (§ 48 ArbVG) nur zu rechtfertigen, wenn "es tagesordnungsgemäß um Belange geht, die auch die Verkehrs-Arbeitsinspektion berühren." Dem 1. Satz wäre daher dieser inkludierte Satzteil anzufügen.

9. Zu § 3 Abs. 6:

Die erforderlichen Veranlassungen zur Weiterentwicklung des Arbeitnehmerschutzes müßten konkretisiert werden. Eine wie im Entwurf vorgesehene pauschale Grundlage für behördliches Handeln wird jedenfalls abgelehnt.

10. Zu § 3 Abs. 7:

Der 2. Satz räumt dem Verkehrs-Arbeitsinspektorat das Recht ein, innerbetriebliche Regelungen (auch Betriebsvereinbarungen) über Arbeitszeitvorschriften aus arbeitsmedizinischen Gründen einschränken oder abändern zu dürfen. Hier wird massiv in das Betriebsverfassungsrecht bzw. in die Anordnungsbefugnis des Arbeitgebers eingegriffen, weil das Verkehrs-Arbeitsinspektorat auf diese Weise die Möglichkeit hätte, eine gesetzlich zulässige Arbeitszeit aus arbeitsmedizinischen Gründen einzuschränken. Wir sprechen uns daher nachdrücklichst gegen diese beabsichtigte Regelung aus und möchten in diesem Zusammenhang zu bedenken geben, daß die Einsatzzeit des Bordpersonals in behördlich genehmigten Flight-Operation-Manuels festgehalten ist, zu deren Einhaltung jedes Luftfahrtunternehmen verpflichtet ist. Um weitere Einschränkungen dieser Limits sowie Doppelgeleisigkeiten bei den diesbezüglichen Behördenvorschriften zu vermeiden,

- 6 -

sprechen wir uns entschieden gegen diese Kompetenz des Verkehrs- Arbeitsinspektorates aus.

11. Zu § 4 Abs. 3 und 4:

Die hier vorgesehene Quotenregelung für Arbeitsinspektoren für die Überprüfung von Jugendlichen und weiblichen Arbeitnehmern halten wir für äußerst problematisch, weil dies vermutlich zu einer Vermehrung der Dienstposten führen dürfte. Außerdem wird die Festlegung dieser Quotenregelung bei den Jugendlichen als Kann-Bestimmung und bei den Frauen verpflichtend vorgesehen, wofür die Erläuternden Bemerkungen keine Erklärung abgeben.

12. Zu § 5 Abs. 1:

Das jederzeitige Zutrittsrecht und dessen Handhabung durch die Arbeitsinspektionsorgane hat in letzter Zeit zu heftigen Protesten seitens unserer Mitgliedsbetriebe geführt. Zusammen mit der im Abs. 5 vorgesehenen Vorsorgeverpflichtung des Arbeitgebers im Falle seiner Abwesenheit könnte diese Bestimmung dazu führen, daß gleichsam ein Bereitschaftsdienst für allfällige Arbeitsinspektionskontrollen eingerichtet werden müßte. Nach dem Wortlaut dieser Bestimmung würde dies nämlich auch für stillgelegte Arbeitsstellen gelten. Das heißt, daß es beispielsweise bei einer während der Sommermonate stillgelegten Sesselliftanlage bzw. während der Nacht oder an Tagen, an dem der Sessellift nicht in Betrieb ist, notwendig wäre, auch während dieser Zeit des Nichtbetriebes der Anlage eine Person für den allfälligen Empfang der Arbeitsinspektion bei dieser Anlage vorzusehen. Aus den leidvollen Erfahrungen dieser Bestimmung auf Grund des ArbIG 1993 müssen wir daher darauf bestehen, daß analog der bisherigen Judikatur des Verwaltungsgerichtshofs zu § 4 ArbIG 1993 bezüglich des Zutritts-

rechtes der Arbeitsinspektion auf die Betriebs-, Öffnungs- und Offenhaltezeiten abgestellt werden muß (siehe VwGH vom 8. 10. 1992, Zl. 92/18/0037). Schwere Bedenken haben wir auch gegen den über das ArbIG 1993 hinausgehenden Zusatz, wonach dieses jederzeitige Zutrittsrecht des Arbeitsinspektionsorgans auch dann gegeben sein soll, wenn auf Grund anderer Rechtsvorschriften oder behördlicher Verfügungen die Zugänglichkeit zu diesen Bereichen für die Allgemeinheit verboten oder eingeschränkt ist. Derartige gesetzliche Verbote werden sehr genau darauf zu prüfen sein, ob sie dessen ungeachtet einen jederzeitigen Zutritt von Verkehrs-Arbeitsinspektionsorganen als mit dem Sinn dieser Gesetzesbestimmung vereinbar erscheinen lassen.

13. Zu § 5 Abs. 2:

Das hier vorgesehene Recht insbesondere des Befahrens auch von Flughäfen erscheint uns insoferne bedenklich, als die Verständigung des Arbeitgebers nicht in jedem Fall zwingend vorgeschrieben ist und es daher eine Gefährdung sowohl der Arbeitsinspektionsorgane als auch unbeteiligter Dritter geben könnte. In Verkehrsbetrieben und -anlagen ist es jedenfalls aus Sicherheitsgründen nicht möglich, ein jederzeitiges Zutrittsrecht uneingeschränkt zu gewährleisten.

14. Zu § 5 Abs. 3:

Dieser Absatz wurde dem § 4 Abs. 3 des ArbIG 1993 nachgebildet. Es kommt ihm aber im Verkehrsbereich durch die allfällige Inbetriebnahme von Verkehrsmitteln noch wesentlich größere Bedeutung im Hinblick auf die Notwendigkeit und kostenmäßige Vertretbarkeit dieser Maßnahme zu. Wir würden daher vorschlagen, daß die Inbetriebnahme nicht verlangt werden kann, "wenn eine für die Inbetriebnahme erforderliche fachkundige Person nicht anwesend ist oder eine Inbe-

- 8 -

triebnahme aus betrieblichen, organisatorischen oder wirtschaftlichen Gründen nicht zumutbar ist."

15. Zu § 5 Abs. 4:

Nach § 5 Abs. 1 des ArbIG 1993 kann bei Verdacht auf eine Gefährdung der Gesundheit von Arbeitnehmern zur Durchführung von Messungen und Untersuchungen in den Betriebsstätten und auf der Arbeitsstelle der Zutritt mittels Organe der öffentlichen Sicherheit erzwungen werden. Wir sind der Ansicht, daß solche Gefahrensituationen nur in Betriebsstätten bzw. Arbeitsstellen auftreten, nicht jedoch in Unterkünften, wie dies im vorliegenden Abs. 4 vorgesehen ist. Für einen erzwingbaren Zutritt in Unterkünfte der Arbeitnehmer besteht u. E. kein vertretbarer Grund.

16. Zu § 6 Abs. 1 und 2:

Die Notwendigkeit der Ausweisleistung ergibt sich bei Flughäfen nicht erst beim Eintreffen an der Betriebsstätte, sondern bereits bei der Einfahrt. Während im § 6 Abs. 1 primär die Verpflichtung der Verkehrs-Arbeitsinspektoren festgelegt ist, von ihrer betrieblichen Anwesenheit den Arbeitgeber in Kenntnis zu setzen, wird diese Verpflichtung durch Abs. 2 wieder abgeschwächt. Hier wäre klarzustellen, daß die Unterlassung der Mitteilung unter "Begründungspflicht" steht und die Gründe für die unterlassene Mitteilung auf Verlangen des Arbeitgebers nachträglich bekanntzugeben sind.

17. Zu § 6 Abs. 3:

Hier fehlt eine dem § 4 Abs. 7 vorletzter und letzter Satz entsprechende Bestimmung, wenn der Arbeitgeber aus wichtigen Gründen an der Teilnahme verhindert ist, eine entspre-

chend informierte Person zu entsenden.

18. Zu § 6 Abs. 5:

Hier sollte klargestellt werden, daß es im Zusammenhang mit § 6 Abs. 6 (unnötige Verzögerungen) nicht zu Pflichtverletzungen auf Arbeitgeberseite kommt. Die dort genannten Personen sollten vom Arbeitgeber oder dessen Beauftragten nur insoweit unverzüglich zu verständigen sein, als diese auch erreichbar sind.

19. Zu § 6 Abs. 6:

In jenen Fällen, in denen der Arbeitgeber an der Besichtigung teilnehmen will, sollte es diesem ermöglicht werden, indem ein kurzfristiges Zuwarten den Arbeitsinspektoren zumutbar ist. Dadurch käme es auch nicht zu unnötigen Verzögerungen. Der Arbeitgeber hätte jedoch die Möglichkeit, seine persönliche Teilnahme kurzfristig zu disponieren.

20. Zu § 7 Abs. 1:

Hier wäre ergänzend hinzuzufügen, daß die vom Arbeitsinspektorat durchgeführten Messungen, Kontrollen und Untersuchungen unter entsprechendem Begründungszwang stehen. Die Arbeitsinspektorate wären daher verpflichtet, ihre Maßnahmen zumindest nachträglich zu begründen.

21. Zu § 8 Abs. 1:

In Erweiterung des § 6 Abs. 1 ArbIG 1993 sieht dieser Absatz nunmehr vor, daß die Verständigung von Abnehmern über die Gefährlichkeit bestimmter Produkte nunmehr nachweislich erfolgen muß. Wir möchten daran erinnern, daß wir die Bekanntgabe von Kundenlisten dem Arbeitsinspektorat gegenüber

- 10 -

strikte abgelehnt haben und nur einer Verpflichtung der Vertreiber zur Information ihrer Abnehmer zugestimmt haben. Die Nachweislichkeit dieser Information würde de facto dazu führen, daß nun wieder die Kunden dem Verkehrs-Arbeitsinspektorat bekannt würden. Dies wird jedoch entschieden abgelehnt.

22. Zu § 8 Abs. 4 und 6:

Durch die Bestimmung im Abs. 4 wird dem Arbeitsinspektorat das Recht eingeräumt, mittelbar die Qualifikation von Arbeitnehmern zu prüfen. Weiters normiert Abs. 6 die Verpflichtung der akkreditierten Stellen zu Nachprüfungen oder Stichprobenüberprüfungen. Derartige weitgehende Informationsrechte des Verkehrs-Arbeitsinspektorates, die sich an völlig unbeteiligte dritte Behörden richten, umfangreiche Auskünfte zu erteilen, werden abgelehnt. Wir sind auch der Meinung, daß die im Abs. 4 vorgesehene Qualifikationskontrolle über die Schutzaufgaben des Arbeitsinspektorates hinaus geht und daher nicht in den Aufgabenbereich der Arbeitsinspektion fällt.

23. Zu § 9:

Wenn einerseits im Abs. 1 vorgesehen wird, daß das Verkehrs-Arbeitsinspektionsorgan berechtigt ist, die Vernehmung einer Person ohne Gegenwart dritter Personen durchzuführen, sollte andererseits ebenso sichergestellt werden, daß über ausdrückliches Verlangen einer einzuvernehmenden Person diese berechtigt ist, eine Vertrauensperson beizuziehen. Die Arbeitsinspektoren wären zu verpflichten, die zu vernehmenden Personen auf dieses Recht aufmerksam zu machen. Der Formulierungsvorschlag könnte wie folgt lauten: "Der Vernehmung sind Vertrauenspersonen beizuziehen, wenn es die Person, die vernommen werden soll, verlangt."

- 11 -

Im Abs. 2 wäre klarzustellen, daß sich die schriftlichen Auskünfte ausschließlich auf Belange beziehen dürfen, die zur Wahrnehmung der Arbeitsinspektionsaufgaben erforderlich sind. In diesem Sinne wäre dieser Absatz zu ergänzen.

Die Vorladung von Arbeitgebern zur Vernehmung sollte - so wie bisher - nur in außergewöhnlich dringlichen Fällen vom Verkehrs-Arbeitsinspektorat angewendet werden. Wir würden daher dringend darum ersuchen, im Abs. 3 einen entsprechenden Hinweis anzubringen.

Der im § 9 Abs. 5 vorgesehene pauschale Ausschluß bestimmter Weigerungsgründe im Sinne des § 49 AVG (Gefahr eines Vermögensnachteiles bzw. Geschäfts- oder Betriebsgeheimnisses) wird abgelehnt. Ob ein Weigerungsgrund im Sinne der verwaltungsrechtlichen Bestimmungen zur Anwendung kommt, muß auf Grund einer eingehenden Interessensabwägung im Einzelfall beurteilt werden. Ein genereller und nicht weiters begründeter Ausschluß derartiger in der allgemeinen Verwaltungsrechtsordnung anerkannter Interessen der Verfahrensparteien wäre rechtspolitisch bedenklich.

24. Zu § 10:

Die im Abs. 1 vorgesehene Vorlagepflicht geht zu weit, zumal wie eingangs erwähnt, Lohnzahlungsbestimmungen und Ausbildungsvorschriften nicht in die Kompetenz des Verkehrs-Arbeitsinspektorates fallen. Auf Grund der Probleme mit dem neuen ArbIG 1993 wird gefordert, daß bei Anforderungen von Unterlagen die Verkehrs-Arbeitsinspektorate klarstellen, zu welchem Zweck die geforderten Unterlagen benötigt werden. Es kann jedenfalls nicht angehen, daß die Arbeitsinspektorate dies dann ganz "leerformelhaft" mit der "Erfüllung ihrer Aufgaben" rechtfertigen.

- 12 -

Die Neuaufnahme der Möglichkeit des Zugangs zu EDV-Anlagen im Abs. 2 gefährdet u. E. Belange des Datenschutzes. Außerdem findet sich für den Abs. 2 keine vergleichbare Bestimmung im ArbIG 1993.

Im Abs. 4 wäre das Wort "umgehend" zu streichen, weil dies einerseits über die vergleichbare Bestimmung des ArbIG 1993 hinaus geht und außerdem wiederum einen Straftatbestand schaffen könnte. Außerdem sollte die Verpflichtung zur Kopienherstellung und Übermittlung von Unterlagen insofern eingeschränkt werden, als diese Verpflichtungen nicht bestehen sollten, wenn eine betriebliche Einsichtnahme bei Kostenvergleich der Arbeitgeberaufwendungen und der Aufwendungen des Arbeitsinspektorates zugunsten des Betriebes ausfällt.

25. Zu § 11 Abs. 1 und 2:

Erfreulicherweise ist festzustellen, daß die Verkehrs-Arbeitsinspektion im Gegensatz zur Arbeitsinspektion grundsätzlich vor Anzeigeerstattung den Auftrag zu erteilen hat, einen den Rechtsvorschriften entsprechenden Zustand herzustellen. Dieser Auftrag kann im Unterschied zum ArbIG 1993 auch mündlich erteilt werden. Ebenso positiv wird vermerkt, daß das Verkehrs-Arbeitsinspektorat im Gegensatz zum ArbIG 1993 berechtigt und nicht verpflichtet ist, eine Übertretung ohne vorhergehende Aufforderung anzuzeigen, wenn das Verschulden und die Folgen der Übertretung nicht geringfügig zu bewerten sind. Allerdings hat die Praxis mit dem Arbeitsinspektionsgesetz gezeigt, daß es die Arbeitsinspektoren nicht verantworten, die Geringfügigkeit einer Übertretung eigenständig zu beurteilen und daher vorsichtshalber immer gleich anzeigen. Wenngleich die Erläuternden Bemerkungen eine Interpretation dieser Gesetzesstelle versuchen,

erscheinen uns diese Hinweise noch nicht ausreichend für eine einwandfreie Handhabung durch die Verkehrs-Arbeitsinspektoren zu sein.

26. Zu § 11 Abs. 3:

Abzulehnen ist die Übermittlungsverpflichtung an die Interessensvertretung der Arbeitnehmer im Anschluß an gemeinsam durchgeführte Betriebsbesichtigungen. Diese Bestimmung räumt der Interessensvertretung der Arbeitnehmer gleichsam eine Parteistellung ein und setzt damit das Verkehrs-Arbeitsinspektorat de facto unter Verfolgungszwang. Auch ist zu bedenken, daß die Anzeige selbst bei positivem Ausgang des Verfahrens für den Arbeitgeber bei der Interessensvertretung der Arbeitnehmer verbleibt und dort registriert wird.

27. Zu § 12:

Im Abs. 1 wäre im Hinblick auf die eingangs gemachten Ausführungen der Begriff "Privatsphäre" zu streichen.

Im Abs. 2 sollte sichergestellt werden, daß neben dem Betriebsrat und den Sicherheitsvertrauenspersonen auch dem Arbeitgeber Kopien allfälliger Anträge gemäß Abs. 1 zu übergeben sind.

28. Zu § 12 Abs. 3 und 4:

Diese beiden Absätze wurden den korrespondierenden Bestimmungen des § 10 Abs. 3 und 4 ArbIG 1993 nachgebildet, ohne jedoch zu berücksichtigen, daß gerade in den Bereichen Luftfahrt, Schifffahrt und Eisenbahn eigenständige Behörden existieren, die speziell auch für die Wahrung der Sicherheit dieser Verkehrsmittel zuständig sind und die Kompetenz für die Erlassung spezieller Schutzmaßnahmen haben. Einer

- 14 -

Kompetenzerweiterung der Verkehrs-Arbeitsinspektion können wir in diesem Bereich nicht zustimmen.

29. Zu § 14 Abs. 2:

Auch wenn diese Bestimmung dem § 12 Abs. 1 ArbIG 1993 entspricht, ist nicht einzusehen, weshalb die Verkehrs-Arbeitsinspektion das Recht auf Zusendung der Verhandlungsunterlagen haben sollte, wenn es an der mündlichen Verhandlung nicht teilgenommen hat. Obwohl die Verwaltungsstrafbehörden gemäß § 11 Abs. 5 binnen zwei Wochen ab Anzeige durch das Verkehrs-Arbeitsinspektorat entscheiden sollen, nimmt sich das Verkehrs-Arbeitsinspektorat dafür inklusive der einwöchigen Antragsfrist insgesamt fünf Wochen für die Beantwortung Zeit. Damit werden Verwaltungsverfahren unnötig verzögert. Wir sprechen uns daher für eine zweiwöchige Stellungnahmefrist aus.

30. Zu § 16 Abs. 3:

Das hier den Arbeitsinspektoren eingeräumte Recht, vor Durchführung betrieblicher Maßnahmen, die den Arbeitnehmerschutz betreffen, die Zustimmung des Arbeitsinspektorates einzuholen, ist abzulehnen. Die Einholung der Zustimmung des Verkehrs-Arbeitsinspektorates würde de facto die Einführung eines gesonderten VAI-Verfahrens anstelle des - wegen Geringfügigkeit der Maßnahme - entfallenden behördlichen Verfahrens bedeuten. Diese Bestimmung ist völlig unzureichend determiniert, weil nicht festgelegt ist, welche Maßnahmen zustimmungspflichtig sind. Sie enthält auch keine beispielsweise Aufzählung, aus der geschlossen werden könnte, von welchem Gewicht die zustimmungspflichtigen Maßnahmen sind. Der Gesetzentwurf ist diesbezüglich jedenfalls verbesserungswürdig.

31. Zu § 17:

Die hier vorgesehene Beteiligung des Verkehrs-Arbeitsinspektorates an Ermittlungen und Untersuchungen von Unfällen wird in den Erläuternden Bemerkungen damit begründet, daß die von speziellen Untersuchungskommissionen erhobenen Informationen nicht weitergegeben werden könnten, solange die entsprechenden Untersuchungen nicht offiziell abgeschlossen sind. Wenn in einzelnen Gesetzen bzw. in den für das Tätigwerden dieser Kommissionen zugrundeliegenden Rechtsmaterien eine derartige Weitergabe insbesondere auch an das Verkehrs-Arbeitsinspektorat ausgeschlossen wird, sollte davon nicht abgegangen werden.

32. Zu § 19:

Im Hinblick auf eine größere Aktualität der Tätigkeitsberichte der Verkehrs-Arbeitsinspektion sollte die Berichtspflicht auf zwei Jahre verkürzt werden.

33. Zu § 20 Abs. 7:

Im Hinblick auf die besonderen Kenntnisse, die die Verkehrs-Arbeitsinspektion von den einzelnen Betrieben hat und unter Bedachtnahme auf die Verschwiegenheitspflicht der Organe der Verkehrs-Arbeitsinspektion und unter Berücksichtigung der Vertrauenssituation dem Arbeitgeber gegenüber, sollte in Analogie zu § 3 Abs. 8 die Verkehrs-Arbeitsinspektion auch keine Berechtigung erhalten, an außenstehende Stellen, die Förderungen aus Bundesmitteln vergeben, Auskünfte über allfällige Übertretungen von Arbeitnehmerschutzvorschriften zu erteilen.

34. Zu § 23 Abs. 3:

- 16 -

Die aus dem ArbIG 1993 wortgleich übernommene Bestimmung, wonach nur leitende Angestellte zu verantwortlichen Beauftragten bestellt werden können, erscheint im Bereich des Verkehrs-Arbeitsinspektionsgesetzes nicht zweckmäßig, zumal beispielsweise Disponenten und auch sonstige nicht als leitende Angestellte qualifizierte Mitarbeiter für Arbeitszeiteinteilungen im Verkehrsbereich zuständig sind. Es würde an der Praxis vorbeiführen, wenn diese unmittelbar für den Einsatz von Mitarbeitern verantwortlichen Personen nicht auch nach diesem Gesetz verantwortlich gemacht werden könnten. Es wäre daher zu ergänzen, daß unter leitenden Angestellten im Sinne dieser Bestimmung auch jene verstanden werden, die über den Einsatz der Mitarbeiter selbstverantwortlich disponieren. Dabei wäre auch klarzustellen, daß als verantwortliche Beauftragte in Betriebsstätten gemäß § 1 Abs. 2 Z. 1a jedenfalls ein im Sinne des § 21 Eisenbahngesetzes für das betreffende Unternehmen ernannter verantwortlicher Betriebsleiter bestellt werden kann. Die faktisch ohnehin gegebene selbstverantwortliche Ausübung maßgeblicher Führungsaufgaben durch diesen Personenkreis sollte auch rechtlich klargestellt werden.

35. Zu § 24:

Die Anhebung der Strafen - vor allem die mehr als Verdreifachung der Höchststrafen auf S 50.000,-- - wird ganz entschieden abgelehnt. Wir weisen darauf hin, daß die Verwaltungsstrafverfahren durch die hohen angedrohten Geldstrafen ein Ausmaß erreichen, das üblicherweise nur durch ordentliche Gerichte abzuwickeln wäre. Zu berücksichtigen ist in diesem Zusammenhang auch das nach wie vor im Verwaltungsstrafrecht geltende Kumulationsprinzip und auch die Entscheidungspraxis des Verwaltungsgerichtshofes, die in den seltensten Fällen ein einheitliches Delikt annimmt. Auch die neuen Strafbestimmungen verstärken den Eindruck des

- 17 -

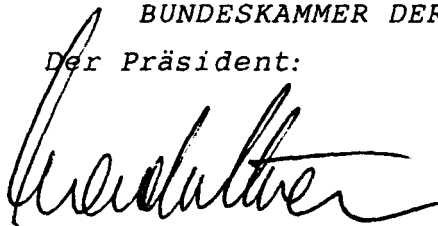
Entwurfes, daß Kontrollmaßnahmen und Strafsanktionen im Vordergrund stehen. In keiner einzigen Bestimmung ist das Bemühen erkennbar, den betreffenden Arbeitgebern und Arbeitnehmern die Sinnhaftigkeit der Arbeitnehmerschutzbestimmungen zu verdeutlichen. Die Praxis der letzten Jahre hat jedenfalls keinen offenkundigen Handlungsbedarf zur Erhöhung der Strafen geliefert. Die vorgesehene Erhöhung - insbesondere der Höchststrafen - erscheint sachlich nicht gerechtfertigt und wird daher abgelehnt.

Durch die Übertragung zusätzlicher Kompetenzen auf das Verkehrs-Arbeitsinspektorat wird diese Behörde de facto zu einer übergeordneten Behörde, bei der umfangreiche Informationen konzentriert sind. Darüber hinaus ist das Verkehrs-Arbeitsinspektorat gleichzeitig ermittelnde Behörde mit der Tendenz, das gesamte Ermittlungsverfahren dort zu konzentrieren und nur formell die Strafverfahren auf eine Verwaltungsbehörde zu übertragen. Es bleibt daher offen, ob der Grundsatz der Gewaltenteilung, der verfassungsrechtlich garantiert ist, hier nicht schon unterlaufen wird.

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

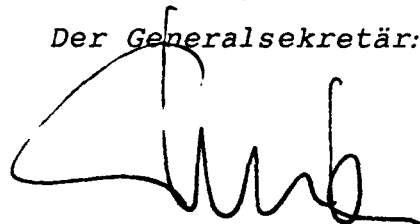
BUNDESKAMMER DER GEWERBLICHEN WIRTSCHAFT

Der Präsident:



Leopold Maderthaner

Der Generalsekretär:



Dr. Günter Stummvoll