



aktiv für Sie

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

Bundeskammer
für Arbeiter und Angestellte

Präsidium des Nationalrates
Dr-Karl-Renner-Ring 3
1010 Wien

III GESETZENTW.
75 -GE/19. 13
am: 19. NOV. 1993
19. Nov. 1993
Balmy.

Prinz-Eugen-Straße 20-22
A-1041 Wien, Postfach 534
☎ (0222) 501 65

Ihr Zeichen

Unser Zeichen

Bearbeiter/in

☎ DW 2348

Datum

-

AN-6411

Heider

FAX 2230

16.11.1993

Betreff:

Bundesgesetz über die Verkehrs- Arbeits-
inspektion (VAIG 1993)

Die Bundeskammer für Arbeiter und Angestellte übersendet 25 Exemplare ihrer Stellungnahme zu dem im Betreff genannten Gesetzentwurf zur gefälligen Information.

Der Präsident:

Mag Heinz Vogler



Der Direktor:

IA

Mag Hans Schramhauser

Beilagen

DVR 0063673



aktiv für Sie

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

Bundesministerium für
öffentliche Wirtschaft und Verkehr
Radetzkystraße 2
1031 Wien

Bundeskammer
für Arbeiter und Angestellte

Arbeitnehmerschutz

Prinz-Eugen-Straße 20-22

A-1041 Wien, Postfach 534

☎ (0222) 50165

1993 -11- 1 0

Ihr Zeichen

ZI 430.347/1-
IV/4/93

Unser Zeichen

AN-Sc-6411

Bearbeiter/in

Heider

☎ DW 2348

FAX 2230

Datum

08.11.93

430.347/1-234

Betreff:

Bundesgesetz über die Verkehrs-Arbeitsinspektion (VAIG 1993)

Die Bundeskammer für Arbeiter und Angestellte nimmt zum vorliegenden Entwurf wie folgt Stellung:

Mit zeitlicher Verzögerung liegt nunmehr für den Verkehrsbereich der Entwurf eines Bundesgesetzes über die Verkehrs-Arbeitsinspektion vor. Im wesentlichen wurden die Vorschriften des seit 1. April 1993 in Kraft befindlichen Arbeitsinspektionsgesetzes 1993, für die Verkehrs-Arbeitsinspektion adaptiert, übernommen.

Mit der Vorlage dieses Entwurfes sieht sich die Bundesarbeitskammer veranlaßt, einige grundsätzliche Bemerkungen zum Geltungsbereich und damit auch zur Abgrenzung der Kompetenzen zwischen der allgemeinen Arbeitsinspektion und der Verkehrs-Arbeitsinspektion zu machen.

Wie auch anlässlich des Begutachtungsverfahrens zum Arbeitsinspektionsgesetz 1993 zum Ausdruck gebracht wurde, wäre eine bessere Koordination der Aufsichtsbehörden

im Arbeitnehmerschutz auch in organisatorischer Hinsicht wünschenswert. Die Bedachtnahme auf berufsspezifische Besonderheiten würde damit nicht in Widerspruch stehen. Die Bundesarbeitskammer nimmt aber zur Kenntnis, daß die Zusammenführung der verschiedenen Aufsichtsbehörden zu einer einzigen Arbeitsinspektionsbehörde derzeit nicht in Betracht gezogen wird. Umso stärker ist es aber notwendig, durch klare Abgrenzungen Doppelzuständigkeiten, Überschneidungen und Zuständigkeitsstreitigkeiten zu vermeiden.

Im Rahmen des Bundesministerengesetzes hat das Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr die Kompetenz zur Regelung von Angelegenheiten des Arbeitnehmerschutzes für Arbeitnehmer/innen der Verkehrsbetriebe. Der Wirkungsbereich der Verkehrs-Arbeitsinspektion kann sich deshalb nur auf diesen Bereich erstrecken. Eine Ausweitung der Kompetenzen auf Betriebsstätten, die mit dem öffentlichen Verkehrswesen im eigentlichen Sinn nichts zu tun haben, kann von der Bundesarbeitskammer nicht befürwortet werden. Der Entwurf schließt nach Auffassung der Bundesarbeitskammer im Geltungsbereich aber derartige Betriebsstätten ein, obwohl in den Erläuterungen bemerkt wird, daß dies nicht beabsichtigt sei. Es wird daher vorgeschlagen, eine unmißverständliche Textierung des Geltungsbereich vorzunehmen.

Die derzeitigen Regelungen hinsichtlich der "Rollenden Landstraße", wonach Verladearbeiten auf ÖBB-Waggons vom Verkehrs-Arbeitsinspektorat kontrolliert und die Mannschaftswaggons im Hinblick auf Ausstattung und Arbeitshygiene vom örtlich zuständigen Arbeitsinspektorat überprüft werden, ist äußerst unbefriedigend. Für den begleitenden Güterverkehr auf der Schiene wird vorgeschlagen, daß die Überwachung des technischen und arbeitshygienischen Arbeitnehmerschutzes von Lenkern und Beifahrern auch vom Verkehrs-Arbeitsinspektorat, und zwar ab dem Zeitpunkt des Auffahrens bis zum Verlassen der "Rollenden Landstraße", wahrgenommen werden kann.

Um auch die Forderung von Gewerkschaften und Arbeiterkammern nach effektiver Überwachung der Einhaltung des betrieblichen Arbeitnehmerschutzes umzusetzen, bedarf es neben klaren Vorschriften über die Arbeitsaufsicht überdies einer Aufstockung der Zahl der Arbeitsinspektoren, verbunden mit einer leistungsgerechten Entlohnung. Hochqualifi-

ziertes Personal in der Arbeitsinspektion wird nur durch adäquate Entlohnung ansprechbar sein.

Zu den einzelnen Bestimmungen:

Zu § 1 Abs 2 Z 1 lit b

Im Gegensatz zu den Erläuterungen werden nicht nur Betriebsstätten erfaßt, die im Bereich der Bahnhöfe Vorbereitungsarbeiten für die Belieferung der Schlaf- und Speisewagen durchführen, sondern auch solche, die außerhalb des Bahnhofbereiches liegen. Dies bedeutet eine Ausweitung des Geltungsbereiches, der seitens der Bundesarbeitskammer nicht zugestimmt werden kann. Außerdem ist unklar, was unter Arbeiten, die unmittelbar dem Schlaf- und Speisewagenbetrieb dienen, verstanden wird. So könnten darunter auch reine administrative Verwaltungstätigkeiten subsumiert werden. Die bisherige Formulierung im geltenden Verkehrs-Arbeitsinspektionsgesetz im § 1 Abs 2 Z 1 lit c erscheint klarer und durchaus ausreichend.

Zu § 1 Abs 2 Z 1 lit c

Auch hier erfolgt eine sachlich nicht gerechtfertigte und daher abzulehnende Ausdehnung des Geltungsbereiches. Es ist nicht einsichtig, daß ein Gastgewerbebetrieb der sich zufällig auf dem Grundstück des Eisenbahnunternehmens befindet oder dessen Kundenkreis hauptsächlich aus der Belegschaft des Eisenbahnunternehmens besteht, der Aufsicht der Verkehrs-Arbeitsinspektion unterliegen soll.

Zu § 1 Abs 2 Z 1 lit f

Es gelten prinzipiell die gleichen Einwände wie zu § 1 Abs 2 Z 1 lit c. Betriebsstätten, die sich zufällig auf dem Gelände oder in Gebäuden der Post- und Telegrafverwaltung befinden, sollten nicht in den Wirkungsbereich der Verkehrs-Arbeitsinspektion fallen.

Zu § 1 Abs 2 Z 1 lit j

Dem Wirkungsbereich der Verkehrs-Arbeitsinspektion sollen nur jene Betriebsstätten der gewerbsmäßigen Schifffahrt zugeordnet werden, die in unmittelbarer örtlicher Einheit mit Schifffahrtsanlagen betrieben werden.

Zu § 1 Abs 2 Z 1 lit l

Die Absicht der Verkehrs-Arbeitsinspektion, Betriebsstätten von Luftfahrtunternehmen und von Zivilluffflugschulen in ihren Wirkungsbereich auch dann einzubeziehen, wenn sie sich nicht auf dem Gelände von Zivilflugplätzen befinden, wird abgelehnt. Die Betriebsstätten, die der Erfüllung von Verkehrsaufgaben im eigentlichen Sinn auf Flughäfen dienen, sollten auch in Zukunft der Aufsicht der Verkehrs-Arbeitsinspektion unterliegen. Für die Einbeziehung von Büro- bzw. Verwaltungs- oder Dienstleistungsbetrieben besteht nach Auffassung der Bundesarbeitskammer keine sachlich begründende Berechtigung.

Zu § 1 Abs 2 Z 1 lit n

Hier sollten in bewährter Weise auch in Zukunft nur Arbeiten erfaßt werden, die unmittelbar der Betankung, Wartung und Instandhaltung von Luftfahrzeugen dienen. Banken, Wechselstuben, Versicherungen oder soziale Einrichtungen, die sich auf dem Gelände von Flughäfen befinden, dürfen auch künftig nicht dem Wirkungsbereich der Verkehrs-Arbeitsinspektion zugeordnet werden.

Zu § 1 Abs 2 Z 2 lit a

Für Arbeitnehmer der Länder, Gemeinden und Gemeindeverbände, die nicht in Betrieben beschäftigt werden, kann aus verfassungsrechtlichen Gründen die Kompetenz der Arbeitsaufsicht nicht der Verkehrs-Arbeitsinspektion übertragen werden. Auf Art. 21 Abs 2 BVG wird hingewiesen.

Zu § 1 Abs 2 Z 2 lit b

Der Begriff "Betrieb von Schlaf- und Speisewagen" wäre auf Tätigkeiten einzuschränken, die in den Wagen ausgeübt werden und die der Belieferung und Entsorgung vor Ort dienen. Aus dem Wortlaut dieser Bestimmung geht im Gegensatz zu den Erläuterungen diese eingeschränkte Auslegung nicht hervor.

Zu § 1 Abs 2 Z 2 lit c

Hier wäre klarzustellen, daß auch Arbeitnehmer von Gleisbaubetrieben erfaßt sein sollen.

Zu § 3 Abs 2 Z 5

Die Überwachung der gesetzmäßigen innerbetrieblichen Durchführung der Berufsausbildung Jugendlicher als eine der Aufgaben der Verkehrs-Arbeitsinspektion wird ausdrücklich begrüßt. Dies vor allem deshalb, weil die Einhaltung der Vorschriften über die Lehrlingsausbildung aufgrund der Erkenntnisse in der Praxis nur durch eine effektive Überwachung einigermaßen erreichbar erscheint. Außerdem ist in der dualen Ausbildung von einem sehr engen Zusammenhang zwischen den für die betriebliche Ausbildung geltenden Vorschriften und jenen des Arbeitnehmerschutzes auszugehen.

Zu § 3 Abs 2 Z 6

Der Überwachung der Lohnzahlung, Mindestlohntarife, kollektivvertragliche Vereinbarungen und Betriebsvereinbarungen durch die Verkehrs-Arbeitsinspektion wird ausdrücklich zugestimmt. Damit wird dem von Österreich ratifizierten ILO-Übereinkommen über die Arbeitsaufsicht im Gewerbe und Handel (Übereinkommen Nr. 81, Artikel 3) entsprochen. Darüber hinaus sollten die Organe der Verkehrs-Arbeitsinspektion bei Nichteinhaltung von lohnrechtlichen Bedingungen die gesetzlichen und freiwilligen Interessensvertretungen der Arbeitnehmer darüber informieren, sodaß diese rechtliche Maßnahmen erwägen können.

Zu § 3 Abs 2 Z 7

Der umfassende Gesundheitsbegriff schließt das Wohlbefinden am Arbeitsplatz ein. Überwachung und Kontrolle kann dazu führen, daß das Wohlbefinden empfindlich gestört und die Menschenwürde beeinträchtigt oder verletzt wird. Insbesondere auch im Zusammenhang mit dem zunehmenden Leistungsdruck ist die neue Aufgabenstellung der Verkehrs-Arbeitsinspektion zu befürworten.

Zu § 3 Abs 4

Anstelle des Terminus "Betriebsrat" sollte die Bezeichnung "Organe der Arbeitnehmerschaft" analog § 40 Arbeitsverfassungsgesetz verwendet werden. Auch die Anführung der "Personalvertretung" wäre wünschenswert.

Zu § 4

Nach Ansicht der Bundesarbeitskammer kommt dem Phänomen "Streß" in der Arbeitswelt zunehmende Bedeutung zu. Es erscheint notwendig, darauf zu achten, daß Verkehrs-Arbeitsinspektionsorgane mit besonderen Aufgaben eine entsprechende arbeitspsychologische Ausbildung nachweisen, oder aber Arbeitspsychologen eingestellt werden. Eine im Stadium der Fertigstellung befindliche Studie der Bundesarbeitskammer über die "Streßbelastung der Triebfahrzeugführer der ÖBB" rechtfertigt diese Forderung.

Zu § 6 Abs 4

Die Organe der Arbeitnehmerschaft werden gewählt und nicht, wie aus dem Text hervorgeht, bestellt.

Zu § 7 Abs 1

Die besondere Erwähnung von "Verkehrsmitteln" ist nicht erforderlich, weil der Begriff Arbeitsstellen nach § 2 Abs 1 diese bereits einbezieht.

Zu § 7 Abs 4 und § 8 Abs 1

Hier sollte jeweils die gleiche Formulierung gewählt werden, wie sie bereits in Arbeitsinspektionsgesetz 1993 vorgesehen wurde, um etwaige Auslegungsprobleme auszuschließen.

Zu § 8 Abs 4

Dieser Absatz ist nicht notwendig, weil, sofern für den Arbeitnehmerschutz von Bedeutung, die Verpflichtungen den Arbeitgeber treffen.

Zu § 8 Abs 6

Dieser Absatz ist entbehrlich. Die Befugnisse der Organe der Verkehrs-Arbeitsinspektion ergeben sich bereits aufgrund der §§ 7, 11 und 20 Abs 9. Ob eine Gefahr für Leben oder Gesundheit der Arbeitnehmer besteht, ist unmittelbar durch das Organ der Verkehrs-Arbeitsinspektion zu entscheiden. Abzuwarten, bis Ergebnisse einer akkreditierten Prüfstelle vorliegen, würde den Grundsätzen des vorbeugenden Arbeitnehmerschutzes entgegenstehen.

Zu § 11 Abs 1 und 2

Gegenüber dem geltenden Verkehrs-Arbeitsinspektionsgesetz sieht der vorliegende Entwurf entscheidende Einschränkungen bei der Erstattung von Strafanzeigen vor. Die Regelung hätte zur Folge, daß die Organe der Verkehrs-Arbeitsinspektion nicht mehr in jedem Fall berechtigt sind, ohne vorausgehende Aufforderung eine Strafanzeige zu erstatten. Die Vorwegnahme der Prüfung der Voraussetzungen nach § 21 Verwaltungsstrafgesetz durch die Organe der Verkehrs-Arbeitsinspektion wäre nicht zielführend und sollte weiterhin den Verwaltungsstrafbehörden obliegen.

Zu § 12 Abs 1

Freiwillige Arbeitnehmerschutzmaßnahmen der Arbeitgeber, zu denen sie weder durch gesetzliche Vorschriften noch durch bescheidmäßige Auflagen verpflichtet sind, aber durch "Aufforderung" der Organe der Verkehrs-Arbeitsinspektion nachkommen, sind kein Beitrag zur Rechtssicherheit. Derartige "freiwillige Aufforderungen" stellen keine Verpflichtung für den Arbeitgeber dar. Die getroffenen Maßnahmen können jederzeit widerrufen werden. Es bestehen keinerlei Sanktionsmöglichkeiten. Es wird deshalb vorgeschlagen, den letzten Satzteil ab "ausgenommen" ersatzlos zu streichen.

Zu § 12 Abs 3 (richtig § 13 Abs 3)

Wegen verfassungsrechtlicher Unvereinbarkeit ist der letzte Satz zu streichen. Gegen Entscheidungen der unabhängigen Verwaltungssenate ist keine Berufung zulässig, sondern es kann lediglich eine Beschwerde an den Verwaltungsgerichtshof erhoben werden.

Zu § 19

Nach Artikel 20 ILO-Übereinkommen Nr. 81 über die Arbeitsaufsicht haben die Aufsichtsbehörden innerhalb von zwölf Monaten einen Jahresbericht zu veröffentlichen. Die Verkehrs-Arbeitsinspektion sollte daher, so wie die allgemeine Arbeitsinspektion, jährlich einen Tätigkeitsbericht vorlegen.

Zu § 24

Die Bundesarbeitskammer ist der Auffassung, daß der im Entwurf vorgesehene Strafraum von öS 500,-- bis öS 50.000,-- nicht akzeptiert werden kann, zumal Geldstrafen verhaltenssteuernd wirken sollen. Außerdem wäre bei der Bemessung des beantragten Strafausmaßes auf den durch die Übertretung der jeweiligen Arbeitnehmerschutzvorschrift erzielten Ertrag oder sonstigen wirtschaftlichen Vorteil Bedacht zu nehmen. Neben

der allgemeinen Erhöhung des Strafrahmens und dem Einziehen einer höheren Mindeststrafe wird vorgeschlagen, daß insbesondere im Wiederholungsfall der Strafrahmen zu verdoppeln ist.

Die Bundesarbeitskammer ersucht um Berücksichtigung ihrer Vorschläge und Einwände.

Der Präsident:



Mag Heinz Vogler

Der Direktor:

iA



Dr Bernhard Schwarz



