

REPUBLIC ÖSTERREICH  
BUNDESMINISTERIUM  
FÜR SOZIALE VERWALTUNG  
Zl. 10.009/56-4/83

II-253 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen

des Nationalrates XVI. Gesetzgebungsperiode

1010 Wien, den 1. August 1983  
Stubenring 1  
Telefon 75 00 Telex 111145 oder 111780  
Auskunft

28 /AB

1983 -08- 04

--

zu 42 /J

Klappe - Durchwahl

B e a n t w o r t u n g

der Anfrage der Abgeordneten Dr. REINHART und Genossen an den Bundesminister für soziale Verwaltung betreffend verbesserter sozial- und arbeitsrechtlicher Schutz für Berufskraftfahrer, Nr. 42/J

Im Hinblick auf die von Jahr zu Jahr steigenden Anforderungen an die Berufskraftfahrer, deren Situation von seiten der Arbeiterkammern und Gewerkschaften zu Resolutionen und Anträgen zur Einführung eines verbesserten sozial- und arbeitsrechtlichen Schutzes für diese Berufsgruppe geführt hat, richten die anfragenden Abgeordneten an mich folgende Fragen:

- "1. Welche Verbesserungen in sozial- und arbeitsrechtlicher Hinsicht sind für die Berufskraftfahrer seitens des Bundesministeriums für soziale Verwaltung geplant und welchen Stand der Verwirklichung haben sie erreicht;
2. Welche Widerstände und von welcher Seite ergeben sich bei diesen Sanierungsmaßnahmen;
3. Bis wann ist mit einem Abschluß der für die legislativen Maßnahmen notwendigen Vorarbeiten zu rechnen bzw. werden diese auch ohne dem Zustandekommen eines allgemeinen Konsenses abgeschlossen?"

In Beantwortung der Anfrage beeche ich mich mitzuteilen:

Zu 1 bis 3:

a) SOZIALVERSICHERUNG:

Für den Bereich der Sozialversicherung haben sich in der Pensionsversicherung für die Beschäftigtengruppe der Be-

- 2 -

rufskraftfahrer insofern Probleme ergeben, als der Beruf eines Kraftfahrers aufgrund des § 255 Abs.2 ASVG und der dazu ergangenen Judikatur generell nicht als angelernter Beruf anerkannt wird (wohl aber individuell). Das bedeutet, daß der Invaliditätsbegriff des § 255 Abs.1 ASVG, wie er für Versicherte in erlernten bzw. angelernten Berufen gilt - und der sich weitgehend mit dem Begriff der Berufsunfähigkeit (§ 273 ASVG) deckt - für Berufskraftfahrer generell keine Anwendung findet.

Mit der 35. Novelle zum ASVG hat der Begriff der Invalidität ab 1. Jänner 1981 durch die Einfügung eines neuen Abs.4 im § 255 ASVG eine Ausweitung erfahren, mit dem Ziel, die Inanspruchnahme der Invaliditätspension zu erleichtern. Die erwähnte Gesetzesstelle hat folgenden Wortlaut:

"(4) War der Versicherte nicht überwiegend in erlernten (angelernten) Berufen im Sinne der Abs.1 und 2 tätig, gilt er auch als invalid, wenn er

- a) das 55. Lebensjahr vollendet hat
- b) in mindestens der Hälfte der Beitragsmonate nach diesem Bundesgesetz während der letzten 15 Jahre vor dem Stichtag (§ 223 Abs.2) eine gleiche oder gleichartige Tätigkeit ausgeübt hat und
- c) infolge seines körperlichen oder geistigen Zustandes nicht mehr imstande ist, durch diese Tätigkeit (lit.b) wenigstens die Hälfte des Entgeltes zu erwerben, das ein körperlich und geistig gesunder Versicherter regelmäßig durch eine solche Tätigkeit zu erzielen pflegt."

Das Wesentliche dieser Änderungen liegt darin, daß bei Versicherten, die nicht überwiegend in erlernten (angelernten) Berufen tätig waren - so wie etwa Berufskraftfahrer - sofern sie das 55. Lebensjahr vollendet haben, im Zusammenhang mit der Feststellung, ob bei ihnen ein Versicherungsfall der geminderten Arbeitsfähigkeit eingetreten ist, die Verweismöglichkeit auf andere Tätigkeiten drastisch einge-

- 3 -

schränkt wurde. Sie können nur mehr auf eine Tätigkeit verwiesen werden, die jener Tätigkeit gleich oder gleichartig ist, die sie zumindestens in der Hälfte der Beitragsmonate der letzten 15 Jahre vor dem Stichtag ausgeübt haben; im Rahmen des neuen § 255 Abs.4 ASVG besteht somit auch für Berufskraftfahrer eine Beschränkung der Verweisungsmöglichkeit, die der für Versicherte in erlernten bzw. angelernten Berufen zumindest gleich kommt.

Insbesondere angesichts dieser Verbesserung und unter Berücksichtigung der finanziellen Situation der Pensionsversicherungsträger und des Bundes sind speziell zugunsten Berufskraftfahrer im Bereich der Sozialversicherung zur Zeit keine weiteren Maßnahmen beabsichtigt.

b) ARBEITSRECHT:

Die Berufskraftfahrer nahmen in den letzten Jahren an den für die übrigen Arbeitnehmer erreichten arbeitsrechtlichen Verbesserungen wie Neuregelung des Urlaubsrechtes, etappenweise Erhöhung des Mindesturlaubes ab 1984, Einführung der Abfertigung für Arbeiter, Entgeltfortzahlung bei Krankheit und Unfall teil. Weiters werden sie, soweit sie nicht im Liniendienst von Post und Bahn und sonstigen Kraftfahrlinien mit gleichwertigen dienstrechtlichen Vorschriften beschäftigt sind, in den Geltungsbereich des am 1. Juli 1984 in Kraft tretenden Arbeitsruhegesetzes einbezogen. Damit kommen sie in den Genuß einer 36-stündigen Wochenend- bzw. Wochenruhe. Durch die Novelle zum Dienstnehmerhaftpflichtgesetz, BGBl.Nr. 169/1983, wurde auch für Berufskraftfahrer ein richterliches Mäßigungsrecht auch bei grober Fahrlässigkeit eingeführt. Bei leichter Fahrlässigkeit kann der Schadenersatz auch gänzlich erlassen werden.

Bei der in Diskussion stehenden Arbeitszeitverkürzung werden die Lenk- und Einsatzzeiten der Lenker sicherlich in die Überlegungen einbezogen werden.

c) ARBEITNEHmerschutz:

Dem Zentral-Arbeitsinspektorat ist auf Grund der auf den Straßen, an den Staatsgrenzen sowie in den Betrieben durchgeführten Kontrollen bezüglich der Einhaltung der sozialrechtlichen Vorschriften im Straßenverkehr die Problematik hinsichtlich der vielseitigen Belastungen, denen Berufskraftfahrer ausgesetzt sind, bekannt. Auf Grund der Erfahrungen der Arbeitsinspektion scheinen eine Reihe von Maßnahmen insbesondere auf legistischem Wege erforderlich, um eine Abwendung der ständig steigenden besonderen Gefahren, denen diese Berufsgruppe ausgesetzt ist, herbeizuführen.

Im Bundesministerium für soziale Verwaltung wurde aus diesem Grund im Zusammenhang mit der Erstellung eines Österreichischen Gesamtverkehrskonzeptes ein Arbeitsausschuß für Arbeitsrecht und Arbeitsplatzgestaltung, betreffend die vorgenannte Berufsgruppe, eingerichtet, dem auch ein Vertreter des Zentral-Arbeitsinspektorates angehört. In den Beratungen dieses Ausschusses wurde seitens des Zentral-Arbeitsinspektorates insbesondere angeregt, nicht nur in arbeitsrechtlicher Hinsicht sondern auch hinsichtlich des technischen Arbeitnehmerschutzes eine Verbesserung der Situation der Berufskraftfahrer an ihrem Arbeitsplatz, d.h. vor allem in der Fahrerkabine, anzustreben. Dies bedeutet, daß Vorschriften für eine bessere Ausstattung der Fahrerkabinen geschaffen werden sollen, die die betroffenen Fahrer soweit als möglich vor gesundheitsschädlichen Einwirkungen, hervorgerufen durch Lärm, Schwingungen und Abgase sowie von gesundheitlichen Schädigungen durch das Vorliegen von länger andauernden Zwangshaltungen, schützen sollen. Ferner sollte auch die Ausgestaltung der Schlafkabinen sowie das Vorhandensein einer entsprechenden Beheizungsmöglichkeit gesetzlich normiert werden. Auch hinsichtlich der Haftung des Lenkers für die transportierten Güter und die gemäß dem Fahrtauftrag mitgeführten Geschäftspapiere, Geldbeträge und anderen Werte, sollte eine dem damit für den Berufskraftfahrer verbundenen Risiko angemessene Regelung getroffen werden. So wäre der Lenker zumindest für die Dauer der einzuhaltenden Ruhepausen und Ruhezeiten von jeder Haftung freizuhalten.

- 5 -

Die Bestimmungen des Arbeitszeitgesetzes sollten dahingehend novelliert werden, daß die gesetzliche Vermutung der Fahruntüchtigkeit des Lenkers besteht, wenn die nach den Bestimmungen des Arbeitszeitgesetzes zu führenden Kontrollaufzeichnungen über die Arbeitszeit (Einsatzzeit, Lenkzeit, Ruhepausen und Ruhezeiten) nicht geführt werden oder wenn aus den Aufzeichnungen das Vorliegen von zu kurzen Ruhezeiten bzw. überlangen Einsatz- oder Lenkzeiten hervorgeht.

Darüberhinaus scheint es auf Grund der gewonnenen Erfahrungen der Arbeitsinspektion (ca. 75 % der festgestellten Beanstandungen betreffen die Nichtführung von Fahrtenbüchern) erforderlich, eine entsprechende Strafbestimmung hinsichtlich der Lenker zu normieren, die ihrer Pflicht zur Führung der Fahrtenbücher nicht oder nicht ordnungsgemäß nachkommen, um letztlich die betroffenen Arbeitnehmer anzuhalten, auch tatsächlich die in Frage stehenden Bestimmungen einzuhalten, die zu ihrem eigenen gesundheitlichen Schutz geschaffen wurden. Selbstverständlich wäre in diesem Fall neben dem betroffenen Lenker auch der Arbeitgeber mit einem entsprechend höheren Geldbetrag (z.B. im Verhältnis 1:10) zu bestrafen.

Die Arbeitsinspektion ist im übrigen bemüht, durch strenge Kontrollen auf der Straße und an den Staatsgrenzen, die gemeinsam mit den Organen der öffentlichen Sicherheit durchgeführt werden, sowie auf Grund von Kontrollen in den einzelnen Betrieben, die Einhaltung der Sonderbestimmungen für Lenker und Beifahrer von Kraftfahrzeugen in großem Maße zu gewährleisten. Es muß jedoch bemerkt werden, daß auf Grund der ungünstigen Personalsituation bei der Arbeitsinspektion die vorgenannten Kontrollen nicht in dem an sich gebotenen Ausmaß durchgeführt werden können.

Der Bundesminister:

*U. v.  
H. L.*