

II-6707 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode

REPUBLIK ÖSTERREICH
Bundesministerium
für Arbeit und Soziales

Zl. 10.009/122-4/92

1010 Wien, den 10. Juli 1992
Stubenring 1
DVR: 0017001
Telefon: (0222) 711 00
Telex 111145 oder 111780
Telefax 7137995 oder 7139311
P.S.K.Kto.Nr. 05070.004
Auskunft: --
Klappe: - DW

2943 IAB

1992 -07- 13

zu 2897/J

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

der Anfrage der Abgeordneten Anschöber, Freunde
und Freundinnen an den Bundesminister für Arbeit und
Soziales betreffend katastrophale Arbeitsbedin-
gungen für LKW-Fahrer, Nr. 2897/J.

Zu den aus der beiliegenden Ablichtung der gegenständlichen
Anfrage ersichtlichen Fragen führe ich folgendes aus:

Zu Frage 1:

Die Arbeitsinspektoren überprüfen einerseits im Rahmen der
betrieblichen Kontrollen u.a. auch die Einhaltung der Bestim-
mungen des Arbeitszeitgesetzes und des Arbeitsruhegesetzes
hinsichtlich der Lenker und Beifahrer von LKW's. Andererseits
werden von den Arbeitsinspektoren gemeinsam mit Organen der
öffentlichen Sicherheit auf den Straßen und an den Staatsgrenzen
Kontrollen von Fahrzeugen durchgeführt, wobei die Organe der
öffentlichen Sicherheit aufgrund kraftfahrrechtlicher Regelungen
Fahrzeuge anhalten und eine Überprüfung der Einhaltung der
kraftfahrrechtlichen Vorschriften vornehmen und die Arbeitsin-
spektoren die Einhaltung der Bestimmungen des Arbeitszeitgesetzes
sowie des Arbeitsruhegesetzes hinsichtlich der Lenker, sofern
diese Arbeitnehmer sind, durchführen. Über die von den Arbeits-
inspektoraten im Laufe eines Kalenderjahres durchgeführten
Betriebskontrollen bzw. Kontrollen auf den Straßen und an den
Staatsgrenzen werden jährlich entsprechende Berichte erstellt.

- 2 -

Die Berichte über die Kontrollen auf den Straßen und an den Staatsgrenzen enthalten im Detail Zahlen betreffend die kontrollierten Kraftfahrzeuge (Nichtführung von Fahrtenbüchern, Lenkzeitüberschreitungen und zwar im Rahmen von 8 bis 10 Stunden, 10 bis 14 Stunden und über 14 Stunden, Ruhepausen, Ruhezeiten und Einsatzzeiten) sowie Zahlen betreffend die Feststellung von krassen Übertretungen, die die Organe der öffentlichen Sicherheit veranlaßt haben, die Lenker an der Weiterfahrt zu hindern.

In den Berichten betreffend die Kontrollen im Betrieb werden die Gesamtzahl der kontrollierten Betriebe, die Gesamtzahl der dort beschäftigten Lenker und Beifahrer, die Gesamtzahl der kontrollierten Lenker und Beifahrer sowie die Zahl der Übertretungen und zwar betreffend die Führung von Fahrtenbüchern, betreffend Lenkzeitüberschreitungen (und zwar 8 bis 10 Stunden und über 10 Stunden), sowie betreffend Einsatzzeit, Lenk- und Ruhepausen sowie Ruhezeiten registriert.

Weiters werden in diesen Berichten die Zahl der gestellten Strafanträge, der Gesamtsumme der beantragten Geldstrafen sowie die Gesamtsumme der rechtskräftig verhängten Geldstrafe (diese Gesamtsumme beinhaltet zum Teil die in den Vorjahren beantragten Geldstrafen) genannt.

Die Berichte der Ämter über die durchgeführten Kontrollen gehen im Regelfall im Februar des folgenden Jahres im Bundesministerium für Arbeit und Soziales (Zentral-Arbeitsinspektorat) ein und werden dort zusammengefaßt. Die Detaillergebnisse sind den nachfolgenden Fragebeantwortungen zu entnehmen. Ein Auszug dieser Zusammenfassung ist im Tätigkeitsbericht der Arbeitsinspektion, der gemäß Arbeitsinspektionsgesetz dem Nationalrat zur Verfügung zu stellen ist, zu entnehmen.

Zu Frage 2:

Übertretungen betreffend die Ruhezeiten wurden im Jahr 1989 bei Betriebskontrollen in 40 Fällen, bei Straßen- bzw. Grenzkon-

- 3 -

trollen in 335 Fällen, im Jahr 1990 bei Betriebskontrollen in 539 Fällen und bei Straßen- bzw. Grenzkontrollen in 346 Fällen und im Jahr 1991 bei Betriebskontrollen in 496 Fällen und bei Straßen- bzw. Grenzkontrollen in 371 Fällen festgestellt.

Zu Frage 3:

Gesonderte statistische Aufzeichnungen betreffend Nichteinhaltung der Wochenendruhe von Lenkern und Beifahrern werden nicht geführt. Statistisch werden diesbezüglich festgestellte Beanstandungen nur für eine gesamte Wirtschaftsklasse erfaßt. Lenker und Beifahrer sind jedoch in verschiedenen Wirtschaftsklassen (= Wirtschaftsbereichen) tätig.

Zu Frage 4:

Statistisch werden lediglich unter dem Beanstandungstitel "Allgemeines, Übergreifendes, Sonstiges", gegliedert nach verschiedenen Wirtschaftsklassen, u.a. auch die Beanstandungen betreffend unzureichende Arbeitszeitaufzeichnungen für alle Arbeitnehmer geführt. Die überwiegende Zahl dieser Beanstandungen betreffen allerdings tatsächlich Beanstandungen von unzureichenden Arbeitszeitaufzeichnungen. Statistische Aufzeichnungen über unzureichende Arbeitszeitaufzeichnungen ausschließlich betreffend Lenker und Beifahrer liegen demnach nicht vor.

Zu Frage 5:

Beanstandungen betreffend die Tachoscheiben werden nicht ausgewiesen, sondern nur die Nichtführung bzw. die mangelhafte Führung von Fahrtenbüchern. Hiezu muß bemerkt werden, daß aufgrund der bestehenden Regelungen des Arbeitszeitgesetzes bzw. der Fahrtenbuchverordnung ausschließlich Übertretungen betreffend Nichtführung bzw. mangelhafte Führung des Fahrtenbuches angezeigt werden können, während die Führung oder Nichtführung von Tachographenscheiben nicht in die Überwachungskompetenz der Arbeitsinspektion fällt.

- 4 -

Es werden jedoch zur Feststellung der erforderlichen Daten betreffend die Lenkzeit, die Lenkpausen etc. sehr wohl im Rahmen der Straßen- und Grenzkontrollen bzw. im Rahmen der Betriebskontrollen von der Arbeitsinspektion die Tachographenscheiben überprüft. Ergeben sich aufgrund der Überprüfung von Tachographenscheiben Übertretungen des Arbeitszeitgesetzes, werden die entsprechenden Anzeigen erstattet. Die Grenz- bzw. Straßenkontrollen haben im Jahr 1989 bei 11 502 überprüften Kraftfahrern in 4 464 Fällen eine Nichtführung bzw. mangelhafte Führung von Fahrtenbüchern, im Jahr 1990 bei 9 737 überprüften Kraftfahrern in 4 187 Fällen eine Nichtführung bzw. mangelhafte Führung von Fahrtenbüchern und im Jahr 1991 bei 9 415 überprüften Kraftfahrern in 3 881 Fällen eine Nichtführung bzw. mangelhafte Führung von Fahrtenbüchern ergeben.

Bei Betriebskontrollen wurde im Jahr 1989 bei 10 954 überprüften Kraftfahrern insgesamt 1 693 Übertretungen, im Jahr 1990 bei 8 817 überprüften Kraftfahrern insgesamt 1 724 Übertretungen und im Jahr 1991 bei 6 455 überprüften Kraftfahrern insgesamt 1 483 Übertretungen festgestellt.

Zu den Beanstandungen bei Betriebskontrollen ist zu bemerken, daß sich die Zahl dieser Übertretungen auf die kontrollierten Betriebe bezieht und daher eine Übertretung immer mehr Lenker erfaßt.

Zu Frage 6:

Statistische Aufzeichnungen betreffend Überschreitungen der Wochenarbeitszeit von Lenkern und Beifahrern liegen nicht vor. Diese Beanstandungen werden statistisch nur für einen gesamten Wirtschaftsbereich registriert. Aufgrund der Erfahrungen der Arbeitsinspektoren kann jedoch gesagt werden, daß die zulässige Wochenarbeitszeit regelmäßig überschritten wird und fallweise Wochenarbeitszeiten bis zu 70 oder 80 Stunden und darüber hinaus festgestellt werden.

- 5 -

Zu Frage 7:

Gemäß den Sonderbestimmungen für Lenker und Beifahrer von Fahrzeugen im Arbeitszeitgesetz umfaßt die Einsatzzeit von Lenkern und Beifahrern die zwischen zwei Ruhezeiten anfallende Arbeitszeit, die Ruhepausen und die Lenkpausen umfaßt. Die Arbeitszeit wiederum umfaßt die Lenkzeiten, die Zeiten für sonstige Arbeitsleistungen und die Zeiten der Arbeitsbereitschaft. Gesondert statistisch erfaßt werden Überschreitungen der höchstzulässigen Einsatzzeit und der höchstzulässigen Lenkzeit.

So wurden im Jahre 1989 anlässlich von Grenz- bzw. Straßenkontrollen Übertretungen der Einsatzzeit in 566 Fällen und Übertretungen der Lenkzeiten in 780 Fällen, anlässlich der Überprüfungen im Betrieb 1 320 Übertretungen betreffend die Einsatzzeit und 1 725 Übertretungen betreffend die Lenkzeiten festgestellt. Im Jahre 1990 wurden anlässlich von Grenz- bzw. Straßenkontrollen Übertretungen der Einsatzzeit in 592 Fällen und Übertretungen der Lenkzeiten in 639 Fällen und anlässlich der Überprüfungen im Betrieb 1 351 Übertretungen betreffend Einsatzzeit und 1 206 Übertretungen betreffend die Lenkzeiten festgestellt. Im Jahre 1991 wurden anlässlich von Grenz- bzw. Straßenkontrollen Übertretungen der Einsatzzeit in 677 Fällen und Übertretungen der Lenkzeiten in 678 Fällen und anlässlich der Überprüfungen im Betrieb 1 178 Übertretungen betreffend die Einsatzzeit und 981 Übertretungen betreffend die Lenkzeiten festgestellt.

Statistische Aufzeichnungen betreffend diesbezügliche Spitzenwerte werden nicht geführt. Die Arbeitsinspektoren stellen jedoch fallweise Einsatzzeiten bis zu 36 sowie Lenkzeiten bis zu 20 Stunden fest. Gesonderte statistische Aufzeichnungen betreffend Nichteinhaltung der höchstzulässigen Tagesarbeitszeit werden nicht geführt.

- 6 -

Zu Frage 8:

Mangels Zuständigkeit können Fragen betreffend "arbeitsrechtliche Prozesse wegen derartiger und ähnlicher Vergehen" seitens der Arbeitsinspektion nicht beantwortet werden.

Zu Frage 9:

Es werden statistisch keine Strafanträge betreffend festgestellte Übertretungen hinsichtlich der im Bereich der Spediteure tätigen Lenker und Beifahrer gesondert erfaßt. Insgesamt wurden im Jahr 1989 716, 1990 699 und 1991 569 Strafanträge betreffend Kraftfahrer erstattet. Die von den Verwaltungsstraßenbehörden rechtskräftig verhängten Geldstrafen betrugen im Jahr 1989 S 2,274.850,--, im Jahr 1990 S 2,560.200,-- und im Jahr 1991 S 2,543.050,--.

Zu Frage 10:

Die Schaffung einer Kontrollbehörde nach dem Muster der deutschen Bundesanstalt für den Güterfernverkehr (BAG) wurde im Rahmen der Beratungen zur innerstaatlichen Durchführung des Europäischen Übereinkommens über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR) diskutiert. Dabei wurde festgestellt, daß die Einrichtung einer der BAG vergleichbaren Institution in Österreich aus mehreren Gründen nicht möglich ist:

1. Die Festsetzung einheitlicher Tarife und deren Kontrolle ist in der Vergangenheit wiederholt gescheitert und wäre angesichts der derzeitigen Deregulierungsbestrebungen kaum durchsetzbar. Eine eigene Kontrollbehörde könnte sich daher in Österreich nicht selbst finanzieren.
2. Die Einrichtung und Finanzierung einer neuen Behörde aus Bundesmitteln ist im Hinblick auf die gegebene Budgetsituation nicht vertretbar und auch nicht durchsetzbar.
3. Schließlich wirft die Schaffung einer eigenständigen Kontrollbehörde eine Reihe kompetenzrechtlicher Fragen auf. Nach der geltenden Rechtslage haben die Arbeitsinspektoren keine Be-

- 7 -

fugnis, Fahrzeuge anzuhalten und sie gegebenenfalls (bei Nichteinhalten der Ruhepausen oder der Ruhezeiten) abzustellen. Dazu bedarf es der Unterstützung durch die Exekutive. Lenker von Fahrzeugen der Gebietskörperschaften (ÖBB, Post) unterstehen der Verkehrs-Arbeitsinspektion. Lenker von Fahrzeugen landwirtschaftlicher Genossenschaften werden von den geltenden Arbeitszeitvorschriften für Lenker überhaupt nicht erfaßt.

Darüber hinaus hat die Arbeitsinspektion keine Strafkompetenz. Hiefür sind im Rahmen der mittelbaren Bundesverwaltung die Bezirksverwaltungsbehörden zuständig.

Es ist nicht anzunehmen, daß die derzeit zuständigen Ressorts und die Länder zugunsten einer neuen Behörde auf ihre Kompetenzen verzichten.

Zu Frage 11:

Die Festsetzung der Entgeltbedingungen ist traditionell Aufgabe der Kollektivvertragsparteien, in die der Staat durch gesetzliche Regelungen nur im unbedingt notwendigen Ausmaß eingreift, da Entgeltvereinbarungen den Kernbereich der Kollektivvertragsautonomie darstellen.

Um die im Transportgewerbe üblichen Prämienverträge zu verhindern - und darum geht es offensichtlich bei dieser Frage -, müßten daher die Sozialpartner entsprechende Bestimmungen in die Kollektivverträge aufnehmen.

Eine Verbesserung der Rechtslage tritt jedoch durch die Änderung des Europäischen Übereinkommens über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR) ein. Art. 11 Abs. 3 AETR verbietet die Entlohnung der Lenker "nach Maßgabe der zurückgelegten Strecke und/oder der Menge der beförderten Güter in Form von Prämien oder Zuschlägen, es sei denn,

- 8 -

daß diese Entgelte nicht geeignet sind, die Sicherheit im Straßenverkehr zu beeinträchtigen".

Diese Bestimmung, die auch in das in Vorbereitung befindliche Durchführungsgesetz zum AETR übernommen wird, bietet die Möglichkeit, den Abschluß von Prämienverträgen unter Strafandrohung zu stellen.

Ein gleichlautendes Verbot enthält auch die VO(EWG) Nr. 3820/85 über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr, die mit Wirksamwerden des EWR für Österreich unmittelbar verbindlich wird.

Zu Frage 12:

Derzeit bestehen keine Verhandlungen über die Aufnahme der Bandscheibenleiden der Berufskraftfahrer in die Liste der Berufskrankheiten.

Die Verwirklichung einer Forderung nach Erweiterung der Liste der Berufskrankheiten ist aus der Sicht der Sozialversicherung jeweils davon abhängig, ob ein arbeitsmedizinisch typischer und gesicherter Zusammenhang zwischen dem Auftreten der Krankheit und einer beruflichen Tätigkeit schlechthin hergestellt werden kann. Dieser Nachweis ist unter Zugrundelegung der Ätiologie und der allgemeinen Erkenntnisse der Arbeitsmedizin bisher hinsichtlich der Bandscheibenleiden noch nicht erbracht worden.

Im Hinblick auf die fortschreitenden medizinischen Erkenntnisse habe ich jedoch Ihre Anfrage zum Anlaß genommen, die Möglichkeit der Aufnahme der Bandscheibenleiden der Berufskraftfahrer in die Liste der Berufskrankheiten neuerlich überprüfen zu lassen.

Zu Frage 13:

Die Einbeziehung der Berufskraftfahrer in das Nachtschicht-Schwerarbeitsgesetz ist nicht in Aussicht genommen. Es liegt auch kein diesbezüglicher Antrag der Interessenvertretung der Berufskraftfahrer vor.

- 9 -

Zu Frage 14:

Eine Verbesserung der derzeitigen Situation kann nur durch entsprechende Gesetzesänderungen sowie organisatorische Maßnahmen erzielt werden. Diese Maßnahmen dürfen sich allerdings nicht auf den Arbeitnehmerschutzbereich bzw. die Arbeitsinspektion beschränken, sondern müssen vor allem auch im Bereich des Straßenverkehrsrechtes bzw. des Kraftfahrrechtes erfolgen. Seitens des Bundesministeriums für Arbeit und Soziales wurden in den vergangenen Jahren Vorschläge zur Verbesserung der Lenkerüberwachung erstellt. Aufgrund des Abschlusses des EWR-Vertrages werden die für Lenker maßgebenden EG-Verordnungen auch für Österreich unmittelbare Geltung erlangen. Von den mit dieser Materie befaßten Bundesministerien (Bundesministerium für Arbeit und Soziales sowie Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr) werden entsprechende Entwürfe hinsichtlich der notwendigen Begleitmaßnahmen zu diesen Verordnungen erstellt. Festzuhalten ist, daß von den Bestimmungen der EG-Verordnung jedenfalls alle Lenker, egal ob Arbeitnehmer oder Arbeitgeber, betroffen sind.

Eine Ausweitung der Kontrollkompetenzen der Arbeitsinspektion ist nicht erforderlich, da auch bei Geltung der entsprechenden EG-Regelungen die Arbeitsinspektion weiterhin die Überprüfung der Arbeitszeitvorschriften betreffend Lenker in den Betrieben durchführen wird und im Rahmen dieser Kontrollen nach geltendem Recht - § 5 Abs. 2 des Arbeitsinspektionsgesetzes 1974 - die Arbeitsinspektoren in alle Unterlagen Einsicht nehmen können, die mit dem Schutz der Arbeitnehmer des Betriebes in Zusammenhang stehen, sohin auch in Tachographenscheiben; siehe hiezu auch die Ausführungen zu Frage 5.

Der Bundesminister:



BEILAGE

ANFRAGE:

1. Welche Berechnung, Berichte über Kontrollen und Untersuchungen aus den Jahren 1989, 1990 und 1991 liegen dem Sozialminister derzeit bezüglich arbeitsrechtlicher Mißstände im Bereich der LKW-Fahrer vor?
Wann gingen diese Berichte ein, wo wurden sie durchgeführt und welche Detailergebnisse erbrachten sie?
2. Welche Detailergebnisse brachten Stichprobenuntersuchungen des Arbeitsinspektorats bezüglich der Nichteinhaltung der Ruhezeiten von LKW-Fahrern?
3. Welche Ergebnisse erbrachten Stichprobenuntersuchungen des Arbeitsinspektorats in den vergangenen drei Jahren bezüglich Nichteinhaltung der Wochenendruhe von LKW-Fahrern?
4. Welche Ergebnisse ergaben die Stichproben des Arbeitsinspektorats in den vergangenen drei Jahren betreffend unzureichender Arbeitszeitaufzeichnungen?
5. Welche Ergebnisse erbrachten die Stichproben des Arbeitsinspektorats in den vergangenen drei Jahren betreffend mangelhafter Fahrtenbücher und Tachoscheiben?
6. Welche Ergebnisse erbrachten die Stichprobenuntersuchungen des Arbeitsinspektorats in den vergangenen drei Jahren betreffend Überschreitungen der Wochenarbeitszeiten bei LKW-Fahrern?
Welche Spitzenwerte wurden dabei ermittelt?
7. Welche Ergebnisse erbrachten die Stichprobenuntersuchungen des Arbeitsinspektorats in den vergangenen drei Jahren betreffend Überschreitungen der täglichen Höchstarbeitszeiten bei LKW-Fahrern?
Welche Spitzenwerte wurden dazu ermittelt?
8. Wieviele arbeitsrechtliche Prozesse wegen derartiger und ähnlicher Vergehen im Bereich der Spediteure wurden in den Jahren 1980, 1985, 1990 und 1991 durchgeführt?
In welchen Einzelfällen kam es zu Bestrafungen, in welcher Höhe?
9. In welchen dieser Fälle wurden konkrete Strafverfahren eingeleitet?
10. Gibt es derzeit in Österreich Gespräche zur Errichtung einer der deutschen Bundesanstalt für Güterfernverkehr vergleichbaren Institution in Österreich, mit dem Ziel, die Selbstkontrolle der Unternehmer unter Frachttarife zu verbessern?
Wenn ja, in welchem Konkretisierungsstadium stehen diese Gespräche und wann ist mit einer Realisierung zu rechnen?
11. Existieren derzeit Verhandlungen einer verpflichtenden Entlohnung für LKW-Fahrer nach Stunden, so wie es im Kollektivvertrag vorgesehen ist, aber nicht der realen Praxis entspricht?

12. Existieren derzeit Verhandlungen über die Aufnahme der Bandscheibenleiden der Berufskraftfahrer in die Liste der Berufskrankheiten?
Wenn ja, wann ist mit einer Verwirklichung zu rechnen?
13. Existieren derzeit Verhandlungen oder Initiativen des Ministeriums bezüglich einer Einbeziehung der Berufskraftfahrer in das Nachtschichtschwerarbeitergesetz?
Wenn ja, wann ist mit einer Realisierung zu rechnen?
14. Existieren derzeit Gespräche, Bemühungen und Vorstöße des Ministeriums bezüglich einer Ausweitung der Kontrollkompetenzen des Arbeitsinspektorats, damit in Zukunft zugleich Fahrtenbücher und Tachoschreiber sowie weitere relevante Unterlagen kontrolliert werden können?
Wenn ja, wann ist mit einer Realisierung zu rechnen?