



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

Prinz-Eugen-Straße 20-22

A-1041 Wien, Postfach 534

☎ (0222) 50165

Ihr Zeichen

—

Unser Zeichen

SP-ZB-2611

☎ Durchwahl 2384

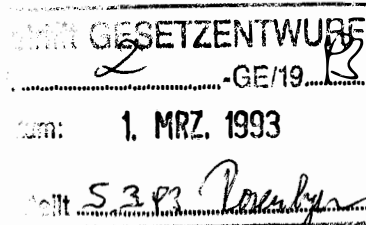


Datum

25.2.1993

Betreff:

Entwurf eines Lenkzeitengesetzes



Sehr geehrte Damen und Herren!

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

Mit freundlichen Grüßen

Mag Georg Gröss-Ziniel

Beilagen

*aktiv für Sie*

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

Bundeskammer

für Arbeiter und Angestellte

Bundesministerium
für Arbeit und Soziales
Stubenring 1
1010 Wien

Prinz-Eugen-Straße 20-22

A-1041 Wien, Postfach 534

☎ (0222) 501 65

Ihr Zeichen

52.020/3-2/92

Unser Zeichen

SP-WÖ-2611

☎ Durchwahl

☎ FAX 2384DW

Datum

18.2.1993

Betreff:

Entwurf eines Lenkzeitengesetzes

Die Bundeskammer für Arbeiter und Angestellte nimmt zu dem vom Bundesministerium für Arbeit und Soziales übermittelten Entwurf eines Lenkzeitengesetzes wie folgt Stellung:

1. Allgemeine Anmerkungen zu diesem Gesetzesvorhaben

Das im Entwurf vorliegende Lenkzeitengesetz beinhaltet in erster Linie Begleit- und Durchführungsmaßnahmen zu den EG-Verordnungen 3820/85 (Verordnung über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr) und 3821/85 (Verordnung über das Kontrollgerät im Straßenverkehr) und zum AETR (Europäisches Übereinkommen über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals) auf arbeitnehmerschutzrechtlicher Ebene. Das Gesetz soll fürs erste gewährleisten, daß im Arbeitnehmerschutzrecht inhaltsgleiche Lenk- und Ruhezeitenregelungen wie im EG-Recht (bzw im weitgehend deckungsgleichen AETR) auch in jenen Fällen zur Anwendung kommen, in denen die EG-Bestimmungen

aufgrund der Ausnahmeregelungen in Art 2 und Art 4 der EG-VO 3820/85 nicht zum Tragen kommen. Weiters werden Strafbestimmungen für den Fall der Übertretung des EG-Rechts bzw der parallelen Vorschriften im Lenkzeitengesetz normiert. Schließlich finden sich im Entwurf im wesentlichen aus dem Arbeitszeitgesetz übernommene Regelungen über die Einsatzzeit von Lenkern und über die Fahrtenbuchführung bei gleichzeitigem Wegfall dieser Regelungen im AZG.

Generelle Implementierung der (Mindest)Standards des EG-Rechts bzw des AETR in das österreichische Arbeitnehmerschutzrecht ?

Aus Sicht der Interessenvertretung der Arbeitnehmer ist von zentraler Bedeutung, daß der vorliegende Entwurf eines Lenkzeitengesetzes von einer vollinhaltlichen Übernahme der (Mindest)Standards des EG-Rechts (bzw des AETR) in das österreichische Arbeitnehmerschutzrecht ausgeht. Von der in Art 11 der VO 3820/85 (und ähnlich auch in Art 4 Abs 2 AETR) eingeräumten Möglichkeit, "höhere Mindestwerte oder niedrigere Höchstwerte" festzusetzen, wird in keinem einzigen Punkt Gebrauch gemacht. Da die Normen des AETR im wesentlichen deckungsgleich mit jenen des EG-Rechts sind und auch das AETR den Mitgliedstaaten strengere innerstaatliche Regelungen für Lenker von im jeweiligen Staat zugelassenen Fahrzeugen offenhält, wird im folgenden auf jeweilige gesonderte Anführung des AETR verzichtet. Die folgenden Ausführungen gelten für die Implementierung beider Normenkomplexe in das österreichische Arbeitnehmerschutzrecht (die Festschreibung von Strafandrohungen für Lenker aus EG- oder AETR-Staaten für den Fall der Übertretung der EG-Normen bzw des AETR kann selbstverständlich von vornherein nicht im österreichischen Arbeitnehmerschutzrecht sondern nur auf verkehrsrechtlicher Ebene erfolgen).

Wenngleich von seiten der Bundesarbeitskammer nicht übersehen wird, daß das EG-Recht teils auch rechtliche Besserstellungen der Arbeitnehmer mit sich bringt (kürzere Lenkzeit in zwei Wochen,

längere Wochenruhezeit, Verbot bestimmter Entgeltformen) und vor allem den Weg für mehr - und gleichzeitig effizientere - Kontrollen ebnet (Vorgabe einer Mindestzahl an Kontrollen, EG-Kontrollgerät) wird dieses Vorhaben mit großer Skepsis beurteilt. Die Realisierung dieses Gesetzesvorhabens hätte unter anderem eine Ausweitung der Lenkzeitobergrenzen pro Tag von derzeit 8 Stunden auf generell 9 bzw zweimal wöchentlich sogar auf 10 Stunden zur Folge (in bestimmten Fällen könnte nach derzeitiger Rechtslage die Obergrenze der täglichen Lenkzeit lediglich zweimal pro Woche mittels Kollektivvertrag oder durch das Arbeitsinspektorat auf 9 Stunden ausgedehnt werden). Pro Woche wären in Hinkunft bis zu 56 Stunden Lenkzeit zulässig. Diese Werte sind nicht nur aus Arbeitnehmerschutzgründen, sondern auch aus Gründen der Verkehrssicherheit zumindest bedenklich.

Die genannten Lenkzeitobergrenzen, aber auch die in der VO 3820/85 enthaltenen Regelungen über die tägliche Ruhezeit (insbesondere die Möglichkeit der Unterbrechung dieser Ruhezeit), eignen sich nach Auffassung der Bundesarbeitskammer kaum für eine deckungsgleiche Übernahme in das österreichische Recht. Zumindest im Arbeitnehmerschutzrecht sollten strengere Werte festgesetzt werden. Allenfalls könnte bei grundsätzlicher Beibehaltung der strengerer Normen auf gesetzlicher Ebene die Möglichkeit abweichender kollektivvertraglicher Regelungen eröffnet werden.

Die Möglichkeit der kollektivrechtlichen Abdingung strengerer gesetzlicher Vorschriften findet sich auch im deutschen Arbeitnehmerschutzrecht. Dort wurde sogar auf jegliche unmittelbare Umsetzung der in Frage stehenden EG-Verordnungen im Arbeitnehmerschutzrecht verzichtet. Die ursprünglichen innerdeutschen Regelungen im Arbeitszeitrecht, die zB eine maximale Lenkzeit von 8 Stunden pro Tag vorsehen, wurden unverändert beibehalten. Lediglich mittels Tarifvertrag "kann für Kraftfahrer und Beifahrer eine von Nummer 50 bis 52 [wo unter anderem die genannte Lenkzeitobergrenze enthalten ist] abweichende Regelung der Dauer des

Dienstes am Steuer, der Arbeitsschicht, der Ruhepausen und der Ruhezeiten zugelassen werden" (§ 53 der Ausführungsverordnung zur Arbeitszeitordnung).

Keine Flexibilisierung der Lenkzeitvorschriften ohne gleichzeitige Gewährleistung, daß die gesetzlichen Bestimmungen eingehalten werden

In Vorgesprächen zur Neuregelung der Lenkzeiten wurde von Gewerkschaft und Arbeiterkammer wiederholt betont, daß jegliche Flexibilisierung der Lenkzeitvorschriften, wie sie die Übernahme des EG-Rechts mit sich bringen würde, aus Arbeitnehmersicht von vornherein nur ins Auge gefaßt werden kann, wenn gewährleistet wird, daß die neuen Regelungen tatsächlich eingehalten werden. Eine Aufweichung der Schutznormen im Arbeitszeitrecht ohne gleichzeitige spürbare Verbesserung der Arbeitssituation der Berufskraftfahrer, die derzeit unter anderem dadurch gekennzeichnet ist, daß Übertretungen der Arbeitnehmerschutzvorschriften mehr oder minder "normal" sind, ist aus Sicht der Bundesarbeitskammer nicht denkbar.

Die Umsetzung folgender Forderungen scheint der Bundesarbeitskammer unter diesen Gesichtspunkten unverzichtbar:

- Eindämmung von Manipulationsmöglichkeiten gegenüber Kontrollorganen (keine Vorlage von Aufzeichnungen durch den Arbeitgeber, unbefugter Schaublattwechsel, etc),
- mehr Kontrollen sowohl auf der Straße (Sicherheitsbehörden) als auch im Betrieb (Arbeitsinspektorat),
- Festsetzung wirksamer Strafsätze.

Die Umsetzung dieser Forderungen hat teils auf verkehrsrechtlicher, teils auf arbeitnehmerschutzrechtlicher Ebene zu erfolgen. So wurde von seiten der Bundesarbeitskammer im Rahmen des Stellungnahmeverfahrens zur bevorstehenden 15. KFG-Novelle bereits

die Forderung nach einer Durchnumerierung der Schaublätter deponiert. Die Realisierung dieser Forderung würde gewährleisten, daß ein unbefugter Schaublattwechsel verunmöglicht oder zumindest wesentlich erschwert werden würde. Hierdurch könnten vor allem Straßenkontrollen enorm an Wirksamkeit gewinnen. Was die Zahl der Kontrollen betrifft, so ist auf die Richtlinie 88/599 der EG (RL über einheitliche Verfahren zur Anwendung der VO 3820/85 und 3821/85) zu verweisen, deren Umsetzung im österreichischen Recht noch völlig offen ist. Diese Umsetzung wird vor allem erfordern, die Mindestzahl der Kontrollen auf der Straße und im Betrieb genau festzuschreiben (die Richtlinie selbst bietet einen weiten Spielraum zwischen der Mindestzahl an Kontrollen auf der Straße und der Mindestzahl an Kontrollen im Betrieb).

In Anbetracht der personellen Engpässe bei den Arbeitsinspektoren wird selbst eine Erfüllung der Vorgaben der EG in Hinblick auf die Mindestzahl der Kontrollen kaum ohne Personalaufstockung umsetzbar sein. Die bekannt hohe Zahl von Übertretungen von Arbeitnehmerschutzvorschriften und die daraus resultierende äußerst unbefriedigende Arbeitssituation vieler Berufskraftfahrer und die Bedeutung der Einhaltung der Lenkzeitvorschriften für die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer rechtfertigt nach Ansicht der Bundesarbeitskammer die hiermit verbundenen Mehrkosten.

Akkordierung von allgemeinen arbeitszeitrechtlichen Normen mit den Sonderbestimmungen für Lenker

Die dem vorliegenden Entwurf eines Lenkzeitengesetzes zugrundeliegende Konzeption (Sonderbestimmungen für Lenker betreffend die Lenkzeit, die Lenkpausen und auch betreffend die Tages- und Wochenruhe bei gleichzeitiger Nichtgeltung des AZG bzw des ARG in diesen Punkten) birgt etliche Probleme.

- Die vorgesehene generelle Nichtgeltung bestimmter arbeitszeitrechtlicher Regelungen für Lenker führt zu untragbaren Ergebnissen.

So hätte die Umsetzung des vorliegenden Entwurfes zB zur Folge, daß die bestehenden gesetzlichen Regelungen über die tägliche Ruhezeit in § 12 AZG in Hinkunft "auf Fahrer von Kraftfahrzeugen nicht anzuwenden" wären (vgl Art 2 Z 2 des Entwurfes). Gemeint dürfte sein, daß die Regelungen in § 12 AZG für Fahrer im Sinne von § 1 Abs 1 des vorliegenden Entwurfes nicht zum Tragen kommen sollen.

Aber selbst wenn Art II Z 2 des Entwurfes in diese Richtung präzisiert werden würde, käme man zu keiner tragbaren Lösung. Dies deshalb, weil auch die Geltungsbereichsbestimmung in § 1 Abs 1 des Entwurfes äußerst unpräzise und in Verbindung mit den Ausnahmeregelungen zum allgemeinen Arbeitszeitrecht jedenfalls viel zu weit gefaßt ist. Beispielsweise würden die bestehenden Regelungen im AZG über die tägliche Ruhezeit für alle "Personen, die als Arbeitnehmer Kraftfahrzeuge lenken" wegfallen und durch die Regelungen in den Lenkzeitvorschriften ersetzt werden. Das Ergebnis wäre, daß auch in Fällen, in denen das Lenken von "Kraftfahrzeugen" nur einen Teil der Arbeitsleistung eines Arbeitnehmers bildet, lediglich die Sonderbestimmungen für Lenker gelten würden. In Grenzfällen (sehr geringe Lenkzeiten, Lenktätigkeit eines Arbeitnehmers nur in Ausnahmefällen, etc) bliebe völlig unklar, welche Normen also entweder AZG bzw ARG, oder die Lenkzeitvorschriften zur Anwendung kommen würden.

Sinnvollerweise müßten allfällige Sonderregelungen für Lenker in Hinblick auf die tägliche (und natürlich auch auf die wöchentliche) Ruhezeit auf Berufskraftfahrer beschränkt werden.

Generell unverständlich ist, daß für Lenker die Regelung über die Ersatzruhe entfallen soll. Es fehlt hierfür auch jegliche Begründung in den Erläuterungen zum Entwurf.

- Bei vollinhaltlicher Geltung der (Mindest)Standards des EG-Rechts im Arbeitnehmerschutzrecht käme es teils zu Überschneidungen bzw zu Widersprüchen zwischen den generellen arbeitszeitrechtlichen Regelungen und den Lenkzeitvorschriften

So ist nach den nach wie vor auch für Lenker Anwendung findenden Arbeitszeitvorschriften eine Ausdehnung der täglichen Arbeitszeit auf 10 Stunden und die damit einhergehende Überstundenleistung nur bei Vorliegen eines erhöhten Arbeitsbedarfes im Sinne von § 7 Abs 1 AZG zulässig. Die Lenkzeitvorschriften würden demgegenüber generell zweimal pro Woche 10 Stunden Lenkzeit (und damit 10 Stunden Arbeitszeit) zulassen. Welche der beiden Regelungen soll nun Vorrang haben ?

Nicht unerwähnt bleiben sollte an dieser Stelle, daß neben Lenkzeiten in aller Regel auch andere Arbeitszeiten anfallen, daß also bei 10 Stunden Dienst am Steuer meist mehr als 10 Stunden Arbeitszeit vorliegen werden.

In Anbetracht der aufgezeigten Probleme,

- sehr weitgehende Flexibilisierung der Lenkzeitvorschriften (generelle Übernahme der Mindeststandards des EG-Rechts),
- keine hinreichenden Maßnahmen zur künftigen Gewährleistung der Einhaltung gesetzlicher Schutzbestimmungen,
- fehlende Akkordierung mit den allgemeinen arbeitszeitrechtlichen Regelungen,

kann von seiten der gesetzlichen Interessenvertretung der Arbeitnehmer dem vorliegenden Gesetzesvorhaben nicht zugestimmt werden.

2. Anmerkungen zu einzelnen Bestimmungen des Gesetzesentwurfes

Ansichts der generellen Bedenken gegen den vorgelegten Gesetzesentwurf beschränken sich die folgenden Anmerkungen auf zentrale Gesetzespassagen.

Zu § 1 Abs 1:

Die Formulierung "Dieses Bundesgesetz gilt für Arbeitsverhältnisse von Personen, die als Arbeitnehmer Kraftfahrzeuge lenken" ist, wie bereits erwähnt, einerseits unpräzise (was ist zB bei dienstlichen Fahrten eines Arbeitnehmers mit dem privaten Pkw ?) und andererseits zu umfassend (in Fällen, in denen ein Arbeitnehmer ausnahmsweise ein Firmenauto lenkt, kann zB die Sonderregelung hinsichtlich der Ruhezeiten sinnvollerweise nicht zur Anwendung kommen).

Die generelle Ausnahme der Bundesbediensteten hätte zur Folge, daß auch die auf Übertretungen der EG-VO bezogenen Strafbestimmungen in § 16 Abs 1 des Entwurfes auf diese Arbeitnehmergruppe nicht zur Anwendung kommen würden. Dies dürfte aber in Widerspruch zu den Vorgaben des EG-Rechts stehen (siehe Art 17 Abs 1 der VO 3820/85).

Zu § 1 Abs 2:

Ansichts der komplizierten Geltungsbereichsbestimmung der EG-VO 3820/85 (vgl insbesondere Art 2 Abs 2 der VO) wird es Kontrollorganen vielfach kaum möglich sein, bei Verstößen gegen Lenkzeitvorschriften die jeweils übertretene Norm (entweder EG-VO oder Abschnitt 2 des Lenkzeitgesetzes) festzustellen. Um das Wirksamwerden von Strafandrohungen nicht zu unterlaufen, müßte

folglich bei Beibehaltung der gewählten Konzeption (eigenes Lenkzeitengesetz für Fälle, in denen das EG-Recht nicht anwendbar ist) im Verwaltungsstrafrecht (gemäß § 44a VStG hat der Spruch unter anderem die verletzte Verwaltungsvorschrift zu enthalten) eine Sonderregelung getroffen werden.

Zu § 1 Abs 3:

Hier müßte präzisiert werden, was unter der Bezeichnung "Kontrollgerät" zu subsumieren ist (neben dem "Kontrollgerät" im Sinne der EG-Normen sollten auch herkömmliche Fahrtschreiber mitumfaßt werden). Darüber hinaus könnte zB die Verwendung des Begriffes "freiwillig" in Zusammenhang mit dem Einbau eines Kontrollgerätes zu Unklarheiten Anlaß geben. Dies deshalb, weil es Fahrzeuge gibt, bei denen wohl keine Verpflichtung für den Einbau eines EG-Kontrollgerätes besteht, die jedoch gemäß KFG mit einem Fahrtschreiber auszurüsten sind, ein "Kontrollgerät" also nicht freiwillig verwendet wird.

Weiters ist auf die im EWR-Vertrag enthaltene Übergangsfrist zum Wirksamwerden der EG-VO 3821/85 Bedacht zu nehmen.

Zu § 3 Abs 1 bis 3 (bzw zu Art 6 EG-VO 3820/85):

Es wurde bereits erwähnt, daß die Bundesarbeitskammer die in diesen Bestimmungen enthaltenen Lenkzeitobergrenzen für problematisch erachtet. Einer Ausdehnung der gesetzlich zulässigen Lenkzeiten kann bestenfalls dann zugestimmt werden, wenn gleichzeitig spürbare reale Verbesserungen für Lenker (über eine tatsächliche Einhaltung der gesetzlichen Schutzbestimmungen) zum Tragen kommen. Spitzenwerte, wie zB die maximale Lenkzeit von 10 Stunden zweimal pro Woche und die Obergrenze der wöchentlichen Lenkzeit von 56 Stunden sollten nach Auffassung der Bundesarbeitskammer wenn überhaupt dann nur über eine Kollektivvertragsermächtigung Eingang in das Arbeitnehmerschutzrecht finden.

Zu § 4:

Der in Abs 3 verwendete Begriff "Wartezeit" sollte nach Auffassung der Bundesarbeitskammer näher präzisiert werden.

Zu §§ 5 und 6 (bzw zu Art 8 und 9 der EG-VO 3820/85):

Es wurde bereits ausgeführt, daß die Gesetzwerdung des vorgelegten Entwurfes vor allem im Bereich der Ruhezeiten zu enormen Problemen in Relation zu den allgemeinen arbeitszeitrechtlichen Regelungen führen würde. Eine Akkordierung zwischen Lenkzeitvorschriften und allgemeinen Arbeitszeitvorschriften ist unbedingt erforderlich.

Nach Auffassung der Bundesarbeitskammer können weniger strenge Ruhezeitenregelungen als im "normalen" Arbeitszeitrecht vorgesehen, bestensfalls bei Arbeitnehmern Anwendung finden, die als Berufskraftfahrer zu qualifizieren sind. Jedenfalls ist bei allfälligen Sonderregelungen aber darauf zu achten, daß diese überschaubar und damit kontrollierbar bleiben.

Die Ermöglichung der Unterbrechung der täglichen Ruhezeit (vgl § 5 Abs 1 Satz 2 und 3 und die Parallelbestimmung im EG-Recht) im Arbeitnehmerschutzrecht ist nach Auffassung der Bundesarbeitskammer generell abzulehnen. Die Übernahme dieser Regelung würde nicht zuletzt die Kontrollorgane vor beinahe unlösbare Probleme stellen. Eine Unterbrechung der täglichen Ruhezeit könnte allenfalls in Zusammenhang mit kombinierten Beförderungen (§ 6 des Entwurfes bzw Art 9 der VO 3820/85) mittels entsprechender Kollektivvertragsermächtigung ermöglicht werden. Die derzeitige Ausrüstung der Mannschaftswagen auf der "Rollenden Landstraße" läßt dort allerdings von vornherein die Konsumierung einer "Ruhezeit" kaum als möglich erscheinen.

Zu § 7 (bzw zu Art 10 der VO 3820/85):

Das Verbot bestimmter Arten des Entgelts ist zu begrüßen. Fragwürdig erscheint allerdings die am Ende dieser Bestimmung getroffene Einschränkung ("... es sei denn, daß diese Entgelte nicht geeignet sind, die Sicherheit im Straßenverkehr zu beeinträchtigen"), da sie zu Abgrenzungsproblemen führt. Nach Auffassung der Bundesarbeitskammer sollte dieser Passus im Arbeitnehmerschutzrecht nicht zum Tragen kommen.

Zu §§ 9 bis 12:

Die Bestimmungen über die Schaublattführung bei freiwilliger Verwendung eines "Kontrollgerätes" sind mit den diesbezüglichen Regelungen im Verkehrsrecht zu akkordieren. So wird zB bei Umsetzung der von Gewerkschaft und Arbeiterkammer geforderten Durchnumerierung der Schaublätter auf die entsprechenden verkehrsrechtlichen Regelungen Bezug zu nehmen sein. Dies müßte selbstverständlich auch in Fällen gelten, in denen der Einbau eines EG-Kontrollgerätes verpflichtend vorgeschrieben ist.

Zwecks Erleichterung der Kontrollen auf Betriebsebene sollte die Regelung in § 10 Abs 2 des Entwurfes bzw in Art 14 Abs 2 der VO 3821/85, wonach die Schaublätter vom Unternehmen "gut geordnet" aufzubewahren sind, konkretisiert werden. Die Schaublätter sollten nach Lenkern geordnet aufzubewahren sein. Darüber hinaus sollte die Aufbewahrungsfrist von einem Jahr zwecks Durchsetzbarkeit offener Entgeltansprüche auf die gesetzliche Verjährungsfrist von drei Jahren ausgedehnt werden.

Zu §§ 13 und 14:

Die vorgesehene gesetzliche Neuregelung über das Fahrtenbuch hätte zur Folge, daß bei Verwendung eines Kontrollgerätes nicht bloß - wie bereits bisher - die Verpflichtung zur Führung eines "allgemeinen persönlichen Fahrtenbuches", sondern auch die Verpflichtung zur Führung eines "persönlichen Wochenberichtsbuches" entfallen würde. Die Bundesarbeitskammer kann dieser Änderung nicht

zustimmen, solange nicht auf anderweitige Weise (insbesondere mittels Vorgabe der Durchnumerierung der Schaublätter) nachprüf-
bare Aufzeichnungen sichergestellt werden.

Zu § 16:

Die im Entwurf vorgesehenen Strafsätze sind nach Auffassung der Bundesarbeitskammer nach wie vor zu niedrig angesetzt. Insbesondere gilt dies für die Mindestwerte von S 1.000,-- (bzw von S 2.000,-- im Wiederholungsfall). Um ein gewisses Maß an Wirkung zu erreichen, sollte ein Mindestsatz von S 5.000,-- im Gesetz verankert werden. Erst wenn auch die häufig verhängten Mindeststrafen eine ernst zu nehmende Höhe aufweisen, werden jene Arbeitgeber, die sich immer wieder Gesetzesübertretungen zuschulden kommen lassen, davon abgehalten werden, allenfalls zu erwartende Strafen in ihren wirtschaftlichen Erfolg einzukalkulieren.

Anzuheben wären aber auch die Strafobergrenzen. Zu beachten ist zB, daß der Entwurf zur 15. KFG-Novelle bereits eine Strafobergrenze für Lenker von S 30.000,-- vorsieht. Es wäre abwägend, wenn diese Grenze im Arbeitnehmerschutzrecht niedriger liegen würde.

In Verbindung mit den verkehrsrechtlichen Strafandrohungen gegenüber Lenkern wäre weiters klarzustellen, daß in Fällen, in denen die Übertretung von Lenk- oder Ruhezeitvorschriften des Verkehrsrechts vom Arbeitgeber zu verantworten ist (zB durch entsprechende Auftragserteilung), ein Regreßanspruch des Lenkers gegenüber seinem Arbeitgeber besteht.

Schließlich muß in Zusammenhang mit den Strafandrohungen die Forderung nach einer Ausdehnung der Frist für die Verfolgungsverjährung (derzeit sechs Monate) erhoben werden. Die EG-Bestimmungen verpflichten die Mitgliedstaaten zu einer Kooperation bei der Ahndung von Verstößen gegen die Lenkzeitvorschriften (Art 17 Abs 2 und 3 der VO 3820/85). Bereits bisherige Erfahrungen mit

Meldungen ausländischer Behörden an das Arbeitsinspektorat betreffend Lenkzeitübertretungen österreichischer Lenker im Ausland haben gezeigt, daß die sechsmonatige Frist der Verfolgungsverjährung vielfach eine Sanktionierung verhindert. Die Bundesarbeitskammer fordert aus diesem Grunde für Fälle der Übertretung von Lenkzeitvorschriften eine Ausdehnung der Frist auf ein Jahr.

Zu § 17:

Die in Abs 1 enthaltene Formulierung "Die nach § 20 zuständigen Bundesminister können für die Beschäftigung von Fahrern ... Ausnahmen durch Verordnung ... zulassen" könnte zu Mißverständnissen Anlaß geben. Art 3 Abs 2 der VO 3821/85 ermöglicht lediglich Ausnahmeregelungen in Hinblick auf den Einbau von Kontrollgeräten bei den in Art 13 Abs 1 der VO 3820/85 genannten Fahrzeugen.

Eine Verordnungsermächtigung für Regelungen im Sinne von Art 6 Abs 1 letzter Satz der VO 3820/85 hält die Bundesarbeitskammer für unangebracht.

Zu § 20:

Die Regelung im § 20 Abs 2 ist unverständlich.

Zu Art II und III:

Auf die fehlende Akkordierung zwischen allgemeinen arbeitszeitrechtlichen Vorschriften und dem Lenkzeitengesetz und auf die Probleme, die aus dem Nebeneinanderbestehen von allgemeinen arbeitszeitrechtlichen Regelungen und - sich teils überschneidenden - Sonderbestimmungen für Lenker resultieren, wurde bereits eingegangen.

3. Zusammenfassung

Wie bereits weiter oben betont, kann der Schaffung neuer Lenkzeitregelungen im Arbeitnehmerschutzrecht in der vorgelegten Form von seiten der Bundesarbeitskammer nicht zugestimmt werden. Die pauschale Übernahme der (Mindest)Standards des EG-Rechts in das österreichische Arbeitnehmerschutzrecht wird abgelehnt. Darüber hinaus muß nochmals betont werden, daß die Interessenvertretungen der Arbeitnehmer keinerlei Flexibilisierung der Lenkzeitvorschriften mittragen können, falls nicht gleichzeitig erforderliche Begleitmaßnahmen (insbesondere auf dem Kontrollsektor) sichergestellt sind.

Angesichts der Tatsache, daß von seiten des EG-Rechts nichts gegen die Festsetzung bzw Beibehaltung strengerer innerstaatlicher Regelungen spricht, sieht die Bundesarbeitskammer auch keinen unmittelbaren Handlungsbedarf in Hinblick auf die bestehenden Lenkzeitvorschriften im Arbeitnehmerschutzrecht. In Anlehnung an den in der BRD gewählten Weg könnte allenfalls auch mit der Aufnahme einer Öffnungsklausel für abweichende kollektivvertragliche Regelungen das Auslangen gefunden werden. Jedenfalls neu im Arbeitnehmerschutzrecht zu regeln sind allerdings die Strafbestimmungen für Übertretungen der Lenkzeitvorschriften. Weiters ist eine innerstaatliche Umsetzung der Kontrollrichtlinie 88/599 unumgänglich.

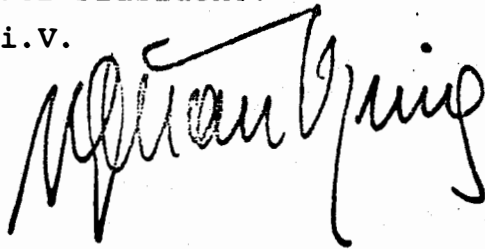
Die vorstehenden Ausführungen sollen aber nicht heißen, daß die Interessenvertretungen der Arbeitnehmer jegliche darüber hinausgehende Änderung der bestehenden gesetzlichen Regelungen im Arbeitnehmerschutzrecht generell ablehnen. In Verbindung mit substantiellen Änderungen vor allem auf dem Kontrollsektor besteht nach wie vor Bereitschaft, die bestehenden Lenkzeitvorschriften

Seite 15

weitgehend - dh überall dort, wo dies aus Arbeitnehmerschutzüberlegungen in Verbindung mit den allgemeinen arbeitszeitrechtlichen Regelungen tragbar ist und weiters die Verkehrssicherheit nicht beeinträchtigt wird - anzugleichen.

Der Präsident:

i.V.



LAbg Josef Quantschnig



Der Direktor:

i.V.



Dr Bernhard Schwarz

