

21/3/12 8/ME  
74 von 6

**VERBAND  
DER VERSICHERUNGSUNTERNEHMEN  
ÖSTERREICHS**



1030 Wien  
Schwarzenbergplatz 7  
Telefon 711 56 Dw.  
Telefax 711 56/270

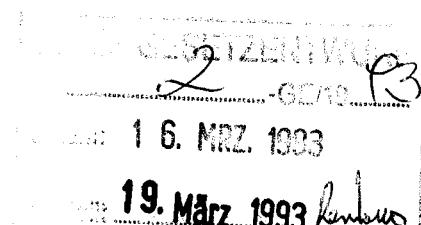
Akt-Nr. **7,33**

An das  
Präsidium des österreichischen  
Nationalrats  
Dr. Karl Renner Ring 3  
1017 Wien

Ausg.-Nr. **650/93**  
Bitte im Antwortschreiben  
Akt- sowie Ausg.-Nr. anzuführen

Unser Zeichen: **Mag.Ka/Le**

Durchwahl: 229,260



Betreff:

Wien, am 11.03.1993

**Entwurf eines Lenkzeitengesetzes**

*St. Jayak*

Sehr geehrte Damen, sehr geehrte Herren!

In der Anlage übermitteln wir Ihnen die vom Verband der Versicherungsunternehmen Österreichs gegenüber der Sozialpolitischen Abteilung der Bundeskammer der gewerblichen Wirtschaft abgegebene Stellungnahme zum Entwurf eines Lenkzeitengesetzes, in 25-facher Ausfertigung, zu Ihrer gefälligen Information.

Mit freundlichen Grüßen

**VERBAND DER  
VERSICHERUNGSUNTERNEHMEN  
ÖSTERREICHS**

*H. Kainz*

**Anlage**

B065093.DOC

Telegramm-Adresse: Assekuranzkanzlei, Schwarzenbergplatz 7  
Telex: 133289 Oeuv a

Creditanstalt-Bankverein, Konto Nr. 29-16377

**VERBAND  
DER VERSICHERUNGSUNTERNEHMEN  
ÖSTERREICHS**



1030 Wien  
Schwarzenbergplatz 7  
Telefon 711 56 Dw.  
Telex 711 56/270

Akt-Nr. 7,33

Bundeskammer der gewerblichen Wirtschaft  
Sozialpolitische Abteilung  
Wiedner Hauptstraße 63  
Postfach 107  
1045 Wien

Ausg.-Nr. 348/93  
Bitte im Antwortschreiben  
Akt- sowie Ausg.-Nr. anzuführen

Unser Zeichen: Mag.Ka/Le

Durchwahl: 229,260

Ihr Schreiben: 8.1.1993    Ihr Zeichen: Sp 744/92/Dr.Mi/MS

Betreff:

Wien, am 15.02.1993

**Entwurf eines Lenkzeitengesetzes**

Sehr geehrte Damen und Herren!

Zu dem uns von der Sektion Geld-, Kredit- und Versicherungswesen übermittelten Entwurf eines Lenkzeitengesetzes nehmen wir wie folgt Stellung:

**Abschnitt 1**

Das Lenkzeitengesetz soll nach seinem (in den Erläuterungen) erklärten Zweck in erster Linie die Implantierung der EG-Vorschriften im Bereich der Regelung von Lenk- und Ruhezeiten leisten. Die einschlägigen EG-Vorschriften beziehen sich aber sinnvollerweise auf die Tätigkeit von Berufskraftfahrern und nicht auch auf Personen, die nur "gelegentlich" ihrer (Haupt-)Tätigkeit auch Kraftfahrzeuge benutzen.

Nach den Erläuternden Bemerkungen beruht das Lenkzeitengesetz auf den Verordnungen des Rates über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr (Nummer 3820/85) und das Kontrollgerät im Straßenverkehr (Nummer 3821/85). Als Geltungsbereich umschreibt die Verordnung 3820/85 die "innergemeinschaftliche Beförderung im Straßenverkehr" und nimmt etwa in Artikel 4 die Beförderung mit Fahrzeugen bestimmter Kategorien (z.B. Lastkraftwagen bis 3,5 t gemäß Artikel 4 Abs. 1 oder Fahrzeuge zur Personenbeförderung bis neun Personen gemäß Artikel 4 Abs. 2) vom Geltungsbereich aus.

Auch die folgenden Artikeln der Verordnung sowie die Verordnung 3821/85 in ihrer Gesamtheit machen deutlich, daß sie in erster Linie den Schutz und die Sicherheit von Berufskraftfahrern bezwecken und hier vor allem solcher Berufskraftfahrer, die tonnen-

B034893.DOC

Telegramm-Adresse: Assekuranzkanzlei, Schwarzenbergplatz 7  
Telex: 133289 Oevva

Postsparkassen-Konto Nr. 7153.314  
Creditanstalt-Bankverein, Konto Nr. 29-16377

**Seite 2**

schwere Fahrzeuge oder größere Busse lenken und weite Strecken zurückzulegen haben.

Demgegenüber soll das Lenkzeitengesetz "für Arbeitsverhältnisse von Personen gelten, die als Arbeitnehmer Kraftfahrzeuge lenken" (§ 1 Abs. 1). Der Geltungsbereich der geplanten innerstaatlichen Norm ist somit bedeutend weiter formuliert als der der EWG-Verordnungen, die mit Inkrafttretung des EWR auch in Österreich unmittelbare Geltung erlangen werden. In den Erläuternden Bemerkungen wird dieser Umstand mit dem Bedürfnis nach Vereinheitlichung begründet. Diese Vereinheitlichung bringt es aber auch mit sich, daß der Lenker eines Personenkraftwagens etwa als Direktionschauffeur oder Außendienstmitarbeiter und sogar jeder Dienstnehmer bei Absolvierung einer Dienstreise mit dem eigenen PKW dem Lenkzeitengesetz unterliegen.

Während der Hauptinhalt der Tätigkeit eines Direktionschauffeurs immerhin das Lenken eines für maximal fünf Personen zugelassenen Personenkraftwagens ist (die Verordnung nimmt Fahrzeuge zur Personenbeförderung bis neun Personen vom Geltungsbereich aus) und somit die Bezeichnung "Berufskraftfahrer" im weiteren Sinn auch auf ihn zutrifft, kann bei dem seinen PKW für Kundenbesuche benutzenden Außendienstmitarbeiter ein solches Naheverhältnis nicht festgestellt werden.

Daß die EG-Reglementierungen sich auf Berufskraftfahrer beschränken, ist aus zwei Gesichtspunkten sinnvoll:

Erstens vom Gesichtspunkt der Vermeidung unerwünschter Konkurrenzvorteile aus dem exzessiv langen Einsatz von (Fern-)Fahrern,

zweitens vom Gesichtspunkt der Errichtung eines sozialrechtlichen Mindeststandards für Berufskraftfahrer des EG-Raumes (Vermeidung von außermonetärem Sozialdumping).

Beide Gesichtspunkte sind bei Arbeitnehmern, deren dienstvertragliche Pflichten nicht das Fahren, sondern (zum Beispiel) das Vermitteln von Verträgen umfassen und bei denen das Fahren nur ein (teilweise unvermeidliches) Mittel zur Erfüllung ihrer eigentlichen Aufgabe ist, nicht zutreffend.

Tätigkeitsschwerpunkt des im Versicherungsaußendienst beschäftigten Arbeitnehmers ist die Beratung von Kunden und der Abschluß von Versicherungsverträgen, das Lenken eines KFZ dient dabei als Mittel zum Zweck, um die Kunden daheim oder an ihrer Betriebsstätte aufzusuchen zu können.

Es ist nämlich in solchen Fällen auch für den Arbeitgeber das Benützen eines Kraftfahrzeugs durch seinen Arbeitnehmer ausschließlich ein Kostenfaktor, der möglichst gering gehalten werden soll. Aus möglichst ausgedehnten Fahreinsatzzeiten dieser Arbeitnehmer ergibt sich für die entsprechenden Arbeitgeber keinerlei Wettbewerbsvorteil.

Da außerdem die Gebietsregelungen von Versicherungsaußendienstmitarbeitern so getroffen sind, daß kein Außendienstmitarbeiter über zu große Betreuungsbezirke verfügt, können die zurückzulegenden Fahrtstrecken absolut gesehen nicht allzu lange sein.

Artikel 13 Abs. 1 lit. g Verordnung 3820/85 räumt den Mitgliedstaaten sogar die Möglichkeit ein, auf ihrem Hoheitsgebiet Ausnahmen für Fahrzeuge zuzulassen, die bloß in einem Umkreis von 50 km vom Standort des Fahrzeuges zur Beförderung von Material oder Ausrüstungen verwendet werden, die der Fahrer zur Ausübung seines Berufes benötigt.

Diese Fahrtstrecke von Versicherungsmitarbeitern wird in der Regel noch durch diverse Kundenbesuche, Amtswege oder Kundenbüroerledigungen unterbrochen, sodaß sich die im Lenkzeitengesetz geforderten Verhaltensweisen bei Außendienstmitarbeitern schon vom normalen Tätigkeitsablauf her ergeben. Die akribischen Auflistungen und Überprüfungen wie sie im Lenkzeitengesetz gefordert sind, erscheinen daher bei Außendienstmitarbeitern als eine reine bürokratische Hürde und wenig sinnvoll.

Befürchtungen, daß Versicherungsmitarbeiter durch langes Lenken Unachtsamkeiten ausgesetzt sind und daher - wie Lkw-Chauffeure - eine Gefahr für andere Verkehrsteilnehmer darstellen, sind doch wohl unbegründet.

Es ist daher nicht einzusehen, wieso im Zuge der Implantierung einer an sich sinnvollen EG-Vorschrift durch innerstaatliche Ausweitung des Geltungsbereiches eine sinnlose und zugleich von unzumutbarem administrativem Aufwand begleitete "Harmonisierung" stattfinden soll.

Wir sind daher der Meinung, daß die mit der Ausarbeitung des Entwurfs Befaßten die Problematik der weiteren Fassung des Geltungsbereichs nicht bedacht haben, sondern, wie auch aus allen Hinweisen in den Erläuterungen hervorgeht, die Zielgruppe die Berufskraftfahrer, das sind Arbeitnehmer, bei denen der Inhalt ihrer dienstvertraglichen Pflichten das Lenken von Kraftfahrzeugen ist, sein sollte.

### **Abschnitt 3**

Aus der Überschrift des Abschnitt 3 - "freiwillige Verwendung des Kontrollgerätes" - glauben wir den Schluß ziehen zu können, daß die Verwendung derartiger Kontrollgeräte nicht verpflichtend ist. Jedenfalls sollte ein besonderes Augenmerk darauf gelegt werden, daß Mitarbeiter nicht zum Einbau von Fahrtenschreibern oder ähnlichen Kontrollgeräten angehalten werden können. Im übrigen dürften die Verfasser des Entwurfes den Fall gar nicht im Auge gehabt haben, daß der Arbeitnehmer ein eigenes Fahrzeug verwendet. Dies wird aber gerade in unserer Branche der Regelfall sein.

### **Abschnitt 4**

Das Lenkzeitengesetz soll die bisherigen Bestimmungen des Abschnitts 4 (§§ 13 bis 17) Arbeitszeitgesetz betreffend Sonderbestimmungen für Lenker und Beifahrer von Kraftfahrzeugen ersetzen.

Diese Bestimmungen wurden von allen Beteiligten, einschließlich des Arbeitsinspektorats, stets nur auf Berufsfahrer angewendet. Für die Angestellten des Aquisitionsaußendienstes wäre zwar die im Entwurf vorgesehene Beschränkung der Einsatzzeit kein Problem, wohl aber der durch die Vorschriften über das Fahrtenbuch (§ 14)

hervorgerufene immense Verwaltungsaufwand sowohl für den Mitarbeiter als auch für das Unternehmen. Dieser Verwaltungsaufwand würde bei voller Anwendbarkeit des Lenkzeitengesetzes laufend anfallen, obwohl die betroffenen Mitarbeiter im Normalfall mit ihren Fahrzeiten nie auch nur in die Nähe der Beschränkung der Einsatzzeit bzw. der Notwendigkeit der Einhaltung von Ruhezeiten etc. kommen.

Auch aus dem sich aus den Bestimmungen des Gesetzesentwurfs ergebenden Verwaltungsaufwand ist zu ersehen, daß hier nur Berufskraftfahrer gemeint sein konnten, da bei Berufskraftfahrern wegen ihres praktisch ausschließlichen Einsatzes als Fahrer die diversen Eintragungen nach § 14 noch halbwegs zumutbar und überschaubar wären; für einen Außendienstmitarbeiter einer Versicherung würde aber die Führung eines dem Lenkzeitengesetz entsprechenden Fahrtenbuches (zusätzliche Details sollen offenbar noch durch Verordnung geregelt werden) wegen der vielfältigen ihm obliegenden Verrichtungen (Kundenbesuche, Aufenthalte im Büro, bei der Behörde etc.), durch die seine an sich ja nur als Mittel zum Zweck dienende Fahrtätigkeit "unterbrochen" wird, praktisch undurchführbar. Ebenso wäre die vom Arbeitgeber geforderte Kontrolltätigkeit nicht administrierbar.

Wenn es daher nicht überhaupt zu einer Einschränkung des Geltungsbereichs des Gesetzes auf Berufskraftfahrer kommen sollte, müßte zumindest sichergestellt werden, daß die Versicherungsunternehmen, jedenfalls soweit es sich bei den betroffenen Arbeitnehmern nicht um Berufskraftfahrer (Chauffeure) handelt, mit Verordnung gemäß § 14 Abs. 3 oder 4 von der Verpflichtung zur Führung und Kontrolle der Fahrentbücher gemäß § 14 ausgenommen werden.

Bezüglich Dienstreisen ist der im Gesetzesentwurf geforderte Aufwand sogar als unzumutbar zu bezeichnen, wenn im persönlichen Fahrtenbuch gemäß Abschnitt 4 Lenkzeit, sonstige Arbeitsleistungen, Arbeitsbereitschaft, Ruhepausen, Ruhezeiten aufzulisten sind und dieses vom Arbeitgeber zu kontrollieren und ein Jahr lang für das Arbeitsinspektorat aufzubewahren ist. Vor allem sind auch die Instruktionen für Arbeitnehmer, die gelegentlich Dienstreisen antreten, im Hinblick auf das Lenkzeitengesetz, die einzuhaltenden Ruhepausen etc. sehr umfangreich und erfordern letztendlich großen Verwaltungsaufwand. Denn die bloße Übergabe des Gesetzestextes vor Antritt einer Dienstreise erscheint dem Arbeitnehmer gegenüber nicht als vertretbar.

## **Abschnitt 5**

Bei Verletzung der im Lenkzeitengesetz enthaltenen Schutzbestimmungen sieht dessen § 16 umfangreiche Strafen für den Arbeitgeber vor, wobei insbesondere Absatz 3 Ziffer 2 bemerkenswert ist. Danach ist der Arbeitgeber auch zu bestrafen, wenn er nicht dafür sorgt, daß der Fahrer die Aufzeichnungen im Fahrtenbuch vornimmt. Gerade bei Außendienstmitarbeitern könnte es in dieser Hinsicht Schwierigkeiten geben, weil sie eine derart strikte Kontrolle in der Regel ablehnen, derartige Kontrollen von den Unternehmen auch nicht praktiziert werden und das Selbstverständnis der Außendienstmitarbeiter in Richtung von selbstständigen Unternehmern, Freiberuflern oder ähnlichem tendiert.

Zusammenfassend halten wir fest, daß wir den vorliegenden Gesetzesentwurf mit allem Nachdruck ablehnen und fordern die Aufrechterhaltung der in der EWG Verordnung enthaltenen Ausnahmebestimmungen.

Man sollte doch darauf bedacht sein, daß nicht weitere Berufszweige mit derartigen bürokratischen Hemmnissen eine Erschwernis ihrer Berufsausübung gerade zu dem Zeitpunkt erfahren sollen, wo die österreichische Wirtschaft ihre Wettbewerbsfähigkeit stärken sollte.

Als Ausweg aus der aus unserer Sicht absolut unbefriedigenden Situation bietet sich die Einschränkung des Geltungsbereiches des Lenkzeitengesetzes oder die definitive Zusage von Ausnahmeverordnungen des Bundesministeriums für Arbeit und Soziales an.

Mit freundlichen Grüßen

VERBAND DER  
VERSICHERUNGSSUNTERNEHMEN  
ÖSTERREICH

