



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

Dr. Wöss
Zi. 8
Datum: 24. MRZ. 1994
Verteilt 24. März 1994

Dr. Wöss

Ihr Zeichen	Unser Zeichen	Bearbeiter/in	DW	2384	Datum
-	SP-2611	Dr Wöss	FAX	2478	21.03.94

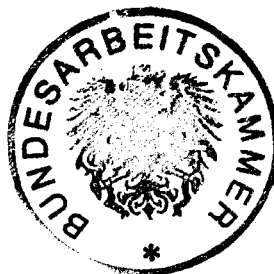
Betreff:
Neuregelung der Lenkzeiten
- Entwurf vom 3.1.1994

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

Der Präsident:

Der Direktor:

Heinz Vogler



Mag Heinz Vogler

iA

Ziniel

Mag 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) 50165

Ihr Zeichen

Unser Zeichen

Bearbeiter/in

☎ DW

2384

Datum

SP-2611

Dr Wöss

FAX

2478

9.3.1994

Betreff:

Neuregelung der Lenkzeiten
- Entwurf vom 3.1.1994

Die Bundesarbeitskammer nimmt zum Entwurf zu einem Bundesgesetz, mit dem die Sonderbestimmungen für Lenker im Arbeitszeitgesetz (AZG) und im Arbeitsruhegesetz (ARG) geändert werden, wie folgt Stellung:

1. Allgemeine Einschätzung

Die Bundesarbeitskammer stimmt der Ausweitung der Kollektivvertragsermächtigungen in Hinblick auf Lenker von "EG-Fahrzeugen" (Güterbeförderungsfahrzeuge über 3,5 t und Busse zur Beförderung von mehr als 9 Personen) zu.

Artikel 11 der EG-Lenkzeitenverordnung (EG-V0 3820/85) stellt es den Mitgliedstaaten frei, niedrigere Höchst- und höhere Mindestwerte als in der Verordnung vorgesehen festzusetzen. Lediglich gegenüber Lenkern, die grenzüberschreitende Beförderungen in Fahrzeugen mit Zulassung in einem anderen Vertragsstaat vornehmen, dürfen keine

strengeren Regelungen getroffen werden. Eine unmittelbare Übernahme der (Mindest)Standards des EG-Rechts in das österreichische Arbeitnehmerschutzrecht, wie sie dem Erstentwurf des Bundesministeriums für Arbeit und Soziales (Entwurf zu einem Lenkzeitengesetz) zugrundelag, ist also vom EG-Recht nicht geboten und wäre aus Arbeitnehmersicht auch nicht tragbar.

Der vorliegende Entwurf entspricht in seiner Grundkonzeption den Kompromißvorschlägen, die die Gewerkschaft Handel, Transport, Verkehr an den Bundesminister für Arbeit und Soziales herangetragen hat (Schreiben vom 18.7.1993). Die Sonderbestimmungen für Lenker im österreichischen Arbeitszeitrecht bleiben - soweit sie strenger sind als das EG-Recht - grundsätzlich aufrecht. Gleichzeitig werden die Kollektivvertragspartner ermächtigt, im Wege eines Kollektivvertragsabschlusses flexiblere Werte für Lenker von "EG-Fahrzeugen" in Richtung der Regelungsinhalte der EG-VO 3820/85 festzusetzen. Dort, wo das EG-Recht strengere Normen beinhaltet (insbesondere Wochenruhezeit) werden diese unmittelbar rechtswirksam und in das Arbeitnehmerschutzrecht übernommen.

Die Bundesarbeitskammer stimmt dieser Konzeption zu. Sie gewährleistet, daß es in Verbindung mit dem Wirksamwerden des EG-Rechts zu keiner Verschlechterung von Arbeitnehmerschutzbestimmungen auf Gesetzesebene kommt. Gleichzeitig wird ein höheres Maß an Flexibilität für Branchenregelungen eröffnet.

Die Einhaltung von Lenkzeitvorgaben muß vermehrt kontrolliert werden!

Leider ist es bisher nicht gelungen, dort spürbare Verbesserungen zu erreichen, wo aus Sicht der Interessenvertretungen der Arbeitnehmer der größte Handlungsbedarf besteht, nämlich bei den Kontrollen der Lenkzeitvorschriften.

Nach den Erfahrungen von ÖGB und Arbeiterkammern bilden überlange Lenkzeiten (bzw die Nichteinhaltung von Ruhezeiten etc) noch immer nicht die Ausnahme, sondern eher die Regel im Alltag von Berufskraftfahrern. Dieser Zustand ist aus Gründen des Arbeitnehmerschutzes, aus Gründen der Verkehrssicherheit, aber auch wegen der daraus

resultierenden Wettbewerbsverzerrungen gegenüber Unternehmen, die gesetzeskonform handeln, untragbar.

Die Bundesarbeitskammer wird in Zusammenwirken mit dem ÖGB weiterhin darauf dringen, Gegenmaßnahmen zu setzen (Unterbindung von Manipulationsmöglichkeiten gegenüber Kontrollorganen, wirksame Strafandrohungen etc).

Fürs erste stellt sich vor allem die Aufgabe, die EG-Kontrollrichtlinie 88/599 umzusetzen und Vorsorge dafür zu treffen, daß sowohl die Arbeitsinspektorate als auch die Straßenaufsichtsorgane in die Lage versetzt werden, die vom EG-Recht geforderten Kontrollen durchzuführen.

2. Spezifische Anmerkungen zum vorgelegten Gesetzesentwurf

Die Neuregelungen für Lenker von "EG-Fahrzeugen" sollten mit den "alten" Sonderbestimmungen für Lenker in den §§ 14 und 15 AZG abgestimmt werden.

Bevor auf einzelne Bestimmungen des Entwurfes eingegangen wird, muß vorweg darauf hingewiesen werden, daß sich aus der Ergänzung der bisherigen Sonderbestimmungen für Lenker durch gesonderte Regelungen für Lenker von "EG-Fahrzeugen" teils nur mehr schwer nachvollziehbare Regelungsinhalte ergeben.

Dieses Problem könnte unter anderem dadurch entschärft werden, daß einzelne weitgehend überflüssig gewordene Passagen des "alten" Rechts entfernt werden.

So könnten zB bei der KV-Ermächtigung in § 14 Abs 2 AZG die Einschränkungen (lit a und b) nach Auffassung der Arbeiterkammer gestrichen werden. Die in diesen beiden Punkten enthaltenen Beschränkungen der "alten" KV-Ermächtigung zur Ausdehnung der täglichen Lenkzeit werden durch die neuen Bestimmungen überlagert. Die Einschränkungen beziehen sich auf Fahrzeuge über 5 t (Personenbeförderung) bzw auf Fahrzeuge über 20 t (Güterbeförderung). Durch die Neuregelungen für "EG-Fahrzeuge" verlieren sie weitgehend ihren materiellen Gehalt, teils stehen sie sogar in offenem Widerspruch zu

den Neuregelungen. Lit a legt fest, daß für Busse über 5 t die "alte" KV-Ermächtigung zur Ausdehnung der Lenkzeiten nicht zum Tragen kommt, in § 17a Abs 2 AZG des Entwurfes wird nun gleichzeitig normiert, daß für Fahrzeuge zur Beförderung von mehr als 9 Personen (hierunter fallen praktisch alle Busse mit einem Gewicht über 5 t) per KV Ausweitungen der Lenkzeitobergrenzen vorgenommen werden können! In lit b der angesprochenen Norm wird geregelt, daß bei Güterbeförderungsfahrzeugen über 20 t dem Kollektivvertrag keine Möglichkeit zur Ausweitung der täglichen Lenkzeiten zukommt, während § 17a Abs 2 AZG des Entwurfes nunmehr eine KV-Ermächtigung zur Ausweitung der täglichen Lenkzeit für alle Güterbeförderungsfahrzeuge über 3,5 t beinhaltet!

Zu den Lenkern von Fahrzeugen, die gemäß Artikel 4 Ziffer 3 bis 13 EG-VO vom EG-Recht und damit nach dem Entwurf auch von den "neuen" KV-Ermächtigungen ausgeschlossen sind siehe die Anmerkungen zu § 13 Abs 2 und 3 AZG des Entwurfes.

Ähnlich wie bei den KV-Ermächtigungen zur Ausweitung der täglichen Lenkzeit sollte auch bei den Pausenregelungen eine Abstimmung der "alten" (§ 15 AZG) mit den "neuen" (§ 17b AZG des Entwurfes) Regelungen vorgenommen werden.

Zu § 1a Abs 1 AZG und § 1a Abs 1 ARG des Entwurfes:

Die generelle Einschränkung auf Lenker von "in Österreich zugelassenen Kraftfahrzeugen" wird von seiten der Bundesarbeitskammer abgelehnt. Ein ex lege Ausschluß der Anwendbarkeit österreichischer Arbeitnehmerschutzvorschriften für Lenker von Fahrzeugen, die im Ausland zugelassen sind, ist nicht zu rechtfertigen. Ein derartiger Ausschluß könnte sich vor allem bei Transporten, die innerhalb der österreichischen Staatsgrenzen durchgeführt werden, als negativ erweisen.

Hintergrund für die Textierung im Entwurf ist offensichtlich das EG-Recht bzw das AETR, wo für Lenker von Fahrzeugen, die in anderen Mitgliedstaaten zugelassen sind, festgelegt ist, daß sie nach den Werten des EG-Rechts bzw des AETR zu behandeln sind. Diese Vorgaben können die generelle Einschränkung in § 1a Abs 1 des Entwurfes allerdings nicht rechtfertigen.

Es muß bedacht werden, daß in den internationalen Normen die angesprochenen Vorgaben nur auf den "grenzüberschreitenden Verkehr" bezogen sind (siehe zB Artikel 11 EG-VO 3820/85). Die grundsätzliche Anwendbarkeit österreichischen Arbeitnehmerschutzrechts für Lenker von im Ausland zugelassenen Fahrzeugen bei Fahrten in Österreich wird weder durch die EG-VO noch durch das AETR ausgeschlossen. Denkbar wäre zB, daß ein in Österreich beschäftigter Arbeitnehmer bei Inlandsfahrten ein im Ausland zugelassenes Kraftfahrzeug benützt. Hier wäre es völlig unverständlich, wenn österreichisches Arbeitnehmerschutzrecht keine Anwendung finden würde.

Zu § 13 Abs 1 AZG des Entwurfes:

Die in Abweichung vom bisherigen Recht festgelegte generelle Nichtgeltung der Sonderbestimmungen für Lenker für die Lenker von bestimmten Kraftfahrzeugen sollte nach Auffassung der Bundesarbeitskammer nochmals überdacht werden.

Die Ausnahmen in § 13 Abs 1 AZG des Entwurfes werden in den Erläuterungen zum Entwurf in erster Linie unter Bezugnahme auf die Ausnahmebestimmungen in der EG-VO 3820/85 begründet. Die dort aufscheinenden Ausnahmebestimmungen können aber schwerlich als Anhaltspunkt dafür dienen, ob im innerstaatlichen Recht bestimmte Arbeitnehmerschutzvorschriften (zB Einsatzzeitbeschränkungen) zweckmäßig sind, oder ob dies nicht der Fall ist.

Für die Lenker bestimmter derzeit im Ausnahmekatalog des Entwurfes aufscheinender Fahrzeuggruppen (zB Pannenhilfefahrzeuge oder Rettungsfahrzeuge) müßten an sich bereits die in § 20 AZG enthaltenen Sonderregelungen für "außergewöhnliche Fälle" ausreichend Freiraum für Situationen bieten, in denen Einsatzzeitbegrenzungen und Lenk- bzw Ruhezeitregelungen berechtigterweise nicht eingehalten werden können.

Zu § 13 Abs 2 und 3 AZG und § 22a Abs 1 und 2 ARG des Entwurfes:

Der Geltungsbereich der neuen Regelungen sollte nach Auffassung der Bundesarbeitskammer auf einfachere Weise abgegrenzt werden.

Die neuen Regelungen könnten schlicht auf Güterbeförderungsfahrzeuge mit einem Gesamtgewicht über 3,5 t und auf Busse mit einem Beförderungsvolumen über 9 Personen bezogen werden. Im wesentlichen handelt es sich bei diesen Fahrzeugen um jene Fahrzeuge, für die die EG-VO 3820/85 Anwendung findet (vgl Artikel 4 Ziffer 1 und 2 der VO).

Die durch eine derartige Änderung bewirkte zusätzliche Einbindung von Lenkern von Kraftfahrzeugen, die gemäß Artikel 4 Ziffer 3 bis 13 der Verordnung vom EG-Recht nicht erfaßt sind, würde aus Sicht der Interessenvertretungen der Arbeitnehmer keine Probleme verursachen, teils muß deren Einbindung jedenfalls gefordert werden.

Letzteres gilt für Lenker auf Linienstrecken bis 50 km. Nach Ansicht der betroffenen Gewerkschaften und der Bundesarbeitskammer wäre es nicht sinnvoll, die neuen KV-Ermächtigungen und die sonstigen Neuregelungen (strengere Werte des EG-Rechts) auf Lenker von Bussen auf Linien über 50 km und auf Lenker im Gelegenheitsverkehr zu begrenzen. In der Praxis würde dies zu zahllosen Problemen führen. Dies vor allem deshalb, weil viele Lenker teils auf Linien unter 50 km und teils auf längeren Linien bzw im Gelegenheitsverkehr fahren - 90 % der privaten Autobusbetriebe in Österreich sind sowohl im Linien- als auch im Gelegenheitsverkehr tätig!

Sollten sich die Kollektivvertragspartner auf eine Inanspruchnahme der KV-Ermächtigungen verständigen, so sollte ihnen nach Auffassung der Bundesarbeitskammer nicht verwehrt sein, die ausgehandelten Regelungen einheitlich auf alle Lenker von Bussen (zur Beförderung von mehr als 9 Personen) zu beziehen.

Zu beachten ist ferner, daß gesonderte Lenk- und Ruhezeitvorschriften für Lenker von Bussen auf Linien unter 50 km in Anbetracht des häufigen Wechsels zwischen Fahrten auf Kurzlinien und sonstigen Fahrten Kontrollen äußerst erschweren würden.

Die Lenker der anderen in Artikel 4 EG-VO (Ziffer 4 bis 13) ausgenommen Fahrzeuge sind teils auch vom AZG ausgenommen. Soweit das AZG Anwendung findet und soweit für Lenker der in Artikel 4 Ziffer 4 bis 13 genannten Fahrzeuge Kollektivvertragsregelungen überhaupt wirksam werden könnten, würden diese aus Sicht der Interessenvertretungen der Arbeitnehmer keine spezifischen Probleme aufwerfen.

Zu § 16 AZG:

In Anbetracht der in Hinkunft gegebenen Möglichkeit, die Ruhezeit zu unterbrechen und Arbeitsunterbrechungen von mindestens einer Stunde als (Teil)Ruhezeiten zu werten (vgl. § 17 c Abs 2 und § 17 d Abs 2 AZG) muß in § 16 Abs 1 AZG nach Auffassung der Bundesarbeitskammer klargestellt werden, daß als Einsatzzeit der Zeitraum zwischen zwei "mindestens achtstündigen" Ruhezeiten zu betrachten ist.

Wird zB eine zweistündige Arbeitsunterbrechung während des Tages unter Bezugnahme auf § 17 c Abs 2 AZG als Ruhezeit gewertet, so kann der Beginn dieser (Teil)Ruhezeit nicht als Ende der Einsatzzeit eingestuft werden. Andernfalls würden die Einsatzzeitregelungen im AZG völlig entwertet werden.

Zu § 17d AZG des Entwurfes:

In § 17d Abs 2 Ziffer 2 AZG sollte entsprechend dem EG-Recht eingefügt werden, daß eine allfällige Unterbrechung der Ruhezeit "so kurz wie möglich" zu sein hat.

Zu § 17e AZG des Entwurfes:

In § 17e Abs 1 bis 3 AZG sollten nach Auffassung der Bundesarbeitskammer die Einschränkungen im jeweils letzten Halbsatz entfallen. Gerade solche Einschränkungen führen in der Praxis dazu, daß die Verbotsbestimmungen für bestimmte Entgeltvereinbarungen entwertet werden.

Zu § 24 AZG des Entwurfes:

Die Auflagepflicht ist unbedingt um die EG-VO 3820/85 und das AETR zu erweitern.

Zu § 28 AZG des Entwurfes:

Die Bundesarbeitskammer hat bereits mehrmals höhere Strafsätze für die Übertretung von Lenkzeitvorschriften gefordert (vgl. zB die Stellungnahme der Bundesarbeitskammer

vom 18.2.1993 zum Erstentwurf eines Lenkzeitengesetzes). Sowohl Mindest- als auch Höchststrafen müßten unbedingt angehoben werden, wenn Arbeitgeber, die die Lenkzeitbestimmungen regelmäßig mißachten, in Zukunft von dieser Praxis abgebracht werden sollen.

Die Bundesarbeitskammer fordert Mindeststrafsätze von S 5.000,--. Die Strafobergrenze sollte auf S 50.000,-- angehoben werden.

Im nunmehr detailliert aufgegliederten Strafkatalog finden sich einige Fehlzitationen:

- In Abs 1 Ziffer 4 heißt es irrtümlich "Lenkzeit" anstelle von "Ruhezeit".
- In Abs 1 Ziffer 5 müßte ergänzend § 14 Abs 3 erwähnt werden.
- In Abs 1 Ziffer 8 wird auf "Pflichten betreffend ... das Kontrollgerät gemäß § 17f Satz 2" verwiesen. § 17f AZG enthält aber keinerlei Regelung über Kontrollgeräte.
- In Abs 1a Ziffer 4 werden "Pflichten betreffend das Kontrollgerät gemäß Artikel 9 Satz 2 der VO 3820/85" angesprochen. Richtigerweise müßte es aber heißen: Artikel 12 Satz 2 der VO 3820/85.

Die Bundesarbeitskammer regt eine nochmalige genaue Durchsicht aller Regelungen in § 28 AZG des Entwurfes an.

3. Zusammenfassung

Die Bundesarbeitskammer stimmt dem vorliegenden Entwurf für eine Novellierung des AZG und des ARG im Bereich der Sonderbestimmungen für Lenker in seiner Grundkonzeption zu.

Zwei Problembereiche, die weitgehend technischer Natur sind, sollten nach Auffassung der Bundesarbeitskammer allerdings noch bereinigt werden. Es sind dies

- die Abstimmung der neuen Regelungen mit den weiter in Geltung befindlichen "alten" Sonderbestimmungen für Lenker und
- die Abgrenzung des Geltungsbereichs zwischen "altem" und "neuem" Recht (zur Vereinfachung und zur Erleichterung der Kontrollierbarkeit sollten die neuen Regelungen generell für Güterbeförderungsfahrzeuge über 3,5 t und für Busse zur Beförderung von mehr als 9 Personen gelten).

Die Bundesarbeitskammer hofft, daß der Entwurf in Hinblick auf diese beiden Problemstellungen nochmals überarbeitet wird und daß auch die sonstigen in der Stellungnahme enthaltenen Vorschläge bei der Endfassung des Gesetzestextes Berücksichtigung finden.

Der Präsident:

i.V.

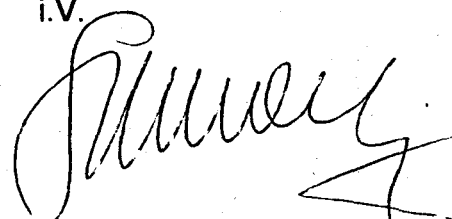


Josef Quantschnig



Der Direktor:

i.V.



Dr Bernhard Schwarz

