

TE OGH 1999/11/9 10ObS290/99s

JUSLINE Entscheidung

🕒 Veröffentlicht am 09.11.1999

Kopf

Der Oberste Gerichtshof hat als Revisionsgericht in Arbeits- und Sozialrechtssachen durch den Senatspräsidenten des Obersten Gerichtshofes Dr. Bauer als Vorsitzenden, die Hofräte des Obersten Gerichtshofes Dr. Ehmayr und Dr. Fellingner sowie die fachkundigen Laienrichter DI Walter Holzer (aus dem Kreis der Arbeitgeber) und Mag. Andrea Svarc (aus dem Kreis der Arbeitnehmer) als weitere Richter in der Sozialrechtssache der klagenden Partei Peter T*****, ohne Beschäftigung, *****, vertreten durch Dr. Gerhard Hiebler, Rechtsanwalt in Leoben, gegen die beklagte Partei Pensionsversicherungsanstalt der Arbeiter, 1092 Wien, Roßauer Lände 3, im Revisionsverfahren nicht vertreten, wegen Invaliditätspension, infolge Revision der klagenden Partei gegen das Urteil des Oberlandesgerichtes Graz als Berufungsgericht in Arbeits- und Sozialrechtssachen vom 15. Juli 1999, GZ 7 Rs 129/99s-33, womit infolge Berufung der klagenden Partei das Urteil des Landesgerichtes Leoben als Arbeits- und Sozialgericht vom 5. Mai 1999, GZ 25 Cgs 152/96x-29, bestätigt wurde, in nichtöffentlicher Sitzung den

Beschluss

gefasst:

Spruch

Der Revision wird Folge gegeben.

Die Urteile der Vorinstanzen werden aufgehoben und die Sozialrechtssache an das Erstgericht zur neuerlichen Verhandlung und Entscheidung zurückverwiesen.

Die Kosten des Revisionsverfahrens sind weitere Verfahrenskosten.

Text

Begründung:

Das Erstgericht wies auch im zweiten Rechtsgang das noch verfahrensgegenständliche Begehren des Klägers auf Gewährung der Invaliditätspension in der gesetzlichen Höhe ab dem Stichtag ab und traf folgende wesentliche Feststellungen:

Der am 17. 2. 1944 geborene Kläger war von 1960 bis 1964 als Schlosserhelfer, anschließend bis 1989 als Kraftfahrer und zuletzt bis 1996 als Schweißer beschäftigt. In den letzten 15 Jahren vor dem Stichtag (1. 7. 1996) war der Kläger somit überwiegend als Kraftfahrer beschäftigt. Er hat bis 1968 unter anderem Kenntnisse und Fähigkeiten im Bereich der Wartung und Reparatur von Kraftfahrzeugen erworben. Er war auch im Holztransport tätig und erwarb in den Jahren 1972 und 1973 bei Auslandsfahrten nach Italien Kenntnisse im nationalen und internationalen Güterverkehr sowie verkehrsgeografische Kenntnisse und Fertigkeiten in Bezug auf Lade- und Stautechniken. Während des Präsenzdienstes erwarb er auch den Heeresführerschein für Lastkraftwagen. Von 1974 bis 1989 war der Kläger als Berufskraftfahrer ausschließlich mit Auslandstouren nach Deutschland, Saudi-Arabien, dem Iran und der Türkei

befasst, wobei der Kläger, der auch über einen Gefahrengutführerschein verfügt, fünf bis sechs mal pro Jahr Gefahrengut transportierte. Die Streckenführung und die zeitliche Planung wurden von ihm selbständig durchgeführt. Vor Fahrtantritt hatte er die Betriebssicherheit des Kraftfahrzeuges sowie die Ausweis- und Fahrzeugpapiere zu kontrollieren. Die Be- und Entladung des Lastkraftwagens wurden von ihm überwacht. Er behandelte ebenso die Beförderungsgüter und verfügte über Kenntnisse über die Bestimmungen der Verkehrssicherheit und im Zahlungsverkehr (Bezahlen von Abgaben und Steuern im Ausland). Weiters übernahm er die Frachtpapiere und wickelte die Zollformalitäten ab. Er erledigte die Empfangsformalitäten beim Adressaten und verfügte über Kenntnisse versicherungsrechtlicher Bestimmungen (KFZ und Fracht). Weiters führte der Kläger insbesondere im Ausland Wartungs- und kleinere Reparaturarbeiten (zB Abschmierarbeiten, Keilriemenwechsel, Beheben von Reifenpannen, Ausbau der Lichtmaschine, Belegen der Bremsen) durch. Er führte das Fahrtenbuch und den Fahrtenschreiber. Der Kläger verfügt auch über Kenntnisse über Dienstnehmer- und Arbeitszeitvorschriften sowie über die Durchführung von Abrechnungen.

Der Kläger ist auf Grund seiner im Einzelnen festgestellten gesundheitlichen Leiden nur mehr in der Lage, leichte Arbeiten im Sitzen, Gehen und Stehen zu verrichten. Mittelschwere Arbeiten sind um ein Drittel eines Arbeitstages zu verkürzen und gleichmäßig auf diesen zu verteilen. Arbeiten mit beiden Armen über Kopf sind um die Hälfte eines Arbeitstages und Arbeiten auf unebenen Gelände um zwei Drittel zu verkürzen, wobei die genannten Tätigkeiten jeweils gleichmäßig über den Tag zu verteilen sind. Ein normales und forciertes Arbeitstempo ist ganztägig möglich, ebenso Akkord- und Fließbandarbeiten sowie Nacharbeit. Der Kläger kann auch auf andere Tätigkeitsbereiche verwiesen werden, wobei er noch in der Lage ist, sich neue Kenntnisse zu anderen Zwecken anzueignen. Den üblichen Arbeitsanweisungen ist er voll gewachsen. Es ist mit normalen Anpassungszeiten zu rechnen.

Kraftfahrer (Berufskraftfahrer) sind in der Regel umgelernte, in Fahrschulen kurzfristig ausgebildete Arbeitskräfte. Seit 1. September 1987 besteht auch im Rahmen einer dreijährigen Lehre die Möglichkeit, den Beruf eines Berufskraftfahrers zu erlernen. Die Erwachsenenbildungsanstalten führen Vorbereitungskurse für die Lehrabschlussprüfung im zweiten Bildungsweg durch, wobei der Besitz des Führerscheins der Gruppe C Voraussetzung für die Teilnahme an diesen Kursen ist. Bei der Lehrabschlussprüfung wird besonderer Wert auf Kenntnisse in der Transportplanung, Transportadministration sowie von Arbeitsrecht- und Sicherheitsvorschriften gelegt. Auch die technisch-theoretischen Grundlagen wie zB kaufmännisches Rechnen und Fachrechnen sowie selbständiges Erstellen der Transportpapiere gelten als wesentliche Bestandteile. Dazu kommen noch die Anwendung der Kraftfahrzeugcheckliste sowie einfache Service- und Reparaturarbeiten.

Die Aufgabe von Kraftfahrern besteht darin, im Personenverkehr oder im Güternah- und -fernverkehr motorisch betriebene Fahrzeuge verschiedener Kategorie zu führen und zu lenken. Zunächst müssen sie selbständig den Fahrtablauf hinsichtlich der Streckenführung auf Grund von verkehrsgeografischen Kenntnissen der großen europäischen Straßenwege und die Zeiteinteilung planen und organisieren. Sie haben die Transportformalitäten - das Ausstellen bzw Überprüfen der Frachtpapiere - zu erledigen. Sie überwachen im Rahmen von Transporten auch die Übernahme bzw Endlagerung der Fracht und haben Kenntnisse in Bezug auf Lade- und Stautechnik. Vor Fahrtantritt werden die Betriebssicherheit des Fahrzeuges sowie die Ausweis- und Fahrzeugpapiere kontrolliert. Sie sind mit den Bestimmungen der Verkehrssicherheit beim Behandeln der Beförderungsgüter und den Bestimmungen im nationalen und internationalen Güterverkehr (Zollformalitäten, Steuern und Abgaben an den Grenzen) vertraut. Sie haben auch über den Zahlungsverkehr und über versicherungsrechtliche Bestimmungen im Ausland Bescheid zu wissen und haben Kenntnisse über die Dienstnehmer- und Arbeitszeitvorschriften. Im Zuge des Personentransports betreuen sie die Fahrgäste und verkaufen Fahrkarten oder kontrollieren diese. Sie haben auch administrative Tätigkeiten zu erledigen wie beispielsweise das Führen des Fahrtenbuchs und das Bedienen des Fahrtenschreibers sowie Abrechnungen vorzunehmen. Darüberhinaus obliegen ihnen bestimmte regelmäßig durchzuführende Wartungs- und Servicearbeiten (Ölwechsel, Abschmieren, Filterwechsel, Bremsen nachstellen etc) und die Erledigung kleinerer Reparaturen (zB Reifen wechseln, Bremsbeläge erneuern, Lichtmaschine bzw Kühler ausbauen, Wasserpumpe austauschen etc).

Die Erfüllung der Berufsaufgaben erfolgt während der Fahrt mit dem Kraftfahrzeug im Sitzen, ansonsten im Gehen und Stehen in wechselnder Körperhaltung. Sie ist mit einer unterschiedlichen körperlichen Belastung verbunden, die von der Kategorie des betreffenden Fahrzeugs abhängig ist. Leichte Dienste, also eine leichte Körperbelastung haben lediglich Dienstkraftwagenfahrer zu erbringen. Eine leichte und bis zu einem Drittel der Tagesarbeitszeit mittelschwere

körperliche Beanspruchung ist beim Fahren von Personenkraftwagen, Taxifahrzeugen udgl gegeben. Bei Fahrern von leichteren Liefer- und Zustellfahrzeugen ist eine bis zu einem mittleren Ausmaß reichende muskuläre Belastung zu bewältigen. Beim Lenken von Lastkraftwagen, Tankwagen, Sattelschleppern udgl können mittlere und maximal bis zu einem Drittel der Tagesarbeitszeit auch schwere Arbeiten auftreten.

Bei Zustellern handelt es sich in der Regel um ungelernete Arbeitskräfte, die einen gültigen Führerschein entsprechend der Kategorie B und/oder C besitzen. Diese Kraftfahrer sind mit leichteren Liefer- und Zustellfahrzeugen wie Kleinbus, Kombi und Kleinlastwagen bis maximal 3,5 t unterwegs. Ihre Hauptaufgabe besteht im Transport der in der Regel bestellten Waren und Güter. Ihre wesentlichen Kenntnisse und Fähigkeiten sind: das Durchführen von Überprüfungen hinsichtlich der Betriebssicherheit und Fahrbereitschaft des Kfz vor Fahrtantritt; das Kontrollieren der Ausweis- und Fahrzeugpapiere; das selbständige Planen des Fahrtablaufs bezüglich Streckenführung und Zeiteinteilung; das Lenken von Lastkraftwagen im Straßenverkehr; verkehrsgeografische Kenntnisse im Inland, eventuell auch im Ausland; gegebenenfalls auch Erledigung von Zollformalitäten; das Führen des Fahrtenbuchs und des Fahrtenschreibers; das regelmäßige Durchführen von Wartungsarbeiten sowie von kleineren Reparaturarbeiten; Kenntnis von versicherungsrechtlichen Bestimmungen (Kfz und Ladung); Kenntnis von Dienstnehmer- und Arbeitszeitvorschriften und das Vornehmen von Abrechnungen. Diese Arbeiten werden während der Fahrt mit dem Fahrzeug im Sitzen, bei der Übernahme und Auslieferung bzw Übergabe der Waren in wechselnder Körperhaltung im Stehen und Gehen ausgeführt. Die körperliche Beanspruchung ist leicht und bis zu einem Drittel der täglichen Arbeitszeit mittelschwer. Arbeiten an exponierten Stellen und solche über Kopf sowie in knieender und hockender Körperhaltung sind nicht zu bewältigen.

Dienstkraftwagenfahrer sind in der Regel ungelernete Arbeitskräfte, für die ein Führerschein der Klasse B erforderlich ist. Es gibt keine geregelte Ausbildung. Diese Fahrzeuglenker werden beispielsweise im öffentlichen Dienst und in größeren Betrieben beschäftigt. Sie befördern Direktoren, Politiker etc zu verschiedenen dienstlichen Veranstaltungen. Im allgemeinen öffnen und schließen sie sowohl beim Ein- als auch beim Aussteigen die Türen. Diese Fahrten können sowohl im Nahbereich durchgeführt werden, aber auch Überlandfahrten in ganz Österreich mit sich bringen. An Ort und Stelle haben die Chauffeure auf ihre Vorgesetzten zu warten, um sie nach Ende ihrer dienstlichen Aufgaben wieder nach Hause zu fahren. Neben der Lenkertätigkeit haben sie gegebenenfalls einige Male pro Jahr auch Wartungsarbeiten beispielsweise an Batterie und Kühler des Fahrzeugs sowie Reinigungsarbeiten zu verrichten. Dazu kommt das Auffüllen von Treibstoff, gelegentlich das Kontrollieren des Motorölstandes sowie das Überprüfen des Reifendrucks. Ihre wesentlichen Tätigkeiten sowie Kenntnisse und Fähigkeiten sind folgende: das Durchführen von Überprüfungen hinsichtlich der Betriebssicherheit und Fahrbereitschaft des Kfz vor Fahrtantritt, Kontrollieren der Ausweis- und Fahrzeugpapiere; selbständiges Planen des Fahrtablaufes bezüglich Streckenführung und Zeiteinteilung; das Lenken von Kraftfahrzeugen im Straßenverkehr; verkehrsgeografische Kenntnisse im Inland, eventuell auch im Ausland; das Führen des Fahrtenbuchs und Fahrtenschreibers; regelmäßiges Durchführen von Wartungsarbeiten sowie von kleineren Reparaturen; Kenntnis von versicherungsrechtlichen Bestimmungen des Kfz; Kenntnis von Dienstnehmer- und Arbeitszeitvorschriften.

In Österreich bestehen für die genannten Verweisungstätigkeiten insgesamt jeweils weit mehr als 100 Arbeitsplätze. Für diese Tätigkeiten werden sowohl Berufskraftfahrer als auch ungelernete Kraftfahrer eingesetzt. Mit Ausnahme von Auslandsfahrten sind alle Kenntnisse einzusetzen, die auch ein Berufskraftfahrer hat.

In rechtlicher Hinsicht führte das Erstgericht aus, dass der Kläger in den letzten 15 Jahren vor dem Stichtag überwiegend in einem angelernten Beruf tätig gewesen sei. Er könne zwar diese Tätigkeit eines Berufskraftfahrers (gemeint von Schwerfahrzeugen) nicht mehr verrichten, doch könne er trotz seines Berufsschutzes noch auf die Tätigkeiten eines Dienstkraftwagenfahrers und eines Zustellers verwiesen werden. Eine Verweisung auf Teiltätigkeiten eines erlernten Berufes, die mit einem Verlust des Berufsschutzes einherginge, sei unzulässig. Es sei aber berufsschutzwahrend, wenn in den Verweisungstätigkeiten nicht nur untergeordnete Tätigkeiten des (angelernten) Kraftfahrerberufes zu verrichten seien, sondern im erheblichen Ausmaß die spezifischen Kenntnisse und Fähigkeiten eines Berufsschutz genießenden Kraftfahrers eingesetzt werden könnten. Für die genannten Verweisungsberufe seien bis auf die Auslandsfahrten im wesentlichen dieselben Kenntnisse und Fähigkeiten erforderlich, wie sie der Kläger im Rahmen seines angelernten Berufes erworben habe. Die Tätigkeiten stünden in ihrer sozialen Wertigkeit der bisher ausgeübten Tätigkeit des Klägers gleich.

Das Berufungsgericht gab der Berufung des Klägers keine Folge. Es trat im Wesentlichen der rechtlichen Beurteilung

des Erstgerichtes bei. Das Vorbringen des Klägers in der Berufung, die beiden vom Erstgericht genannten Verweisungstätigkeiten könnten innerhalb von zwei bis drei Monaten angelernt werden, weshalb ihnen keine den Berufsschutz erhaltende Bedeutung zukommen könne, erachtete das Berufungsgericht als eine im Rechtsmittelverfahren unzulässige Neuerung.

Gegen dieses Urteil richtet sich die Revision des Klägers wegen Mangelhaftigkeit des Verfahrens und unrichtiger rechtlicher Beurteilung mit dem Antrag, die angefochtene Entscheidung im Sinne der Stattgebung des Klagebegehrens abzuändern. Hilfsweise wird ein Aufhebungsantrag gestellt.

Die Beklagte hat keine Revisionsbeantwortung erstattet.

Die Revision ist im Sinne des gestellten Aufhebungsantrages berechtigt.

Rechtliche Beurteilung

Die Vorinstanzen haben die Frage, ob dem Kläger Berufsschutz als angelernter Berufskraftfahrer zukommt, zutreffend bejaht. Der Kläger hat zwar keine Berufskraftfahrerausbildung in diesem nunmehr bestehenden Lehrberuf absolviert, er hat aber nach den Feststellungen Tätigkeiten verrichtet, die maßgebliche Kenntnisse erfordern, die Gegenstand dieser Ausbildung sind. So war der Kläger im internationalen Güterverkehr tätig und besaß die damit zusammenhängenden Kenntnisse und Fähigkeiten. Er hat die Zollformalitäten erledigt. Er besitzt die Grundkenntnisse des einschlägigen Zahlungsverkehrs, der in- und ausländischen Verkehrswege, der Transportversicherung, der Strecken- und Terminplanung und der wesentlichen Beladevorschriften. Er übernahm die Frachtpapiere und erledigte die Empfangsformalitäten beim Adressaten. Er absolvierte eine spezielle Lenkerausbildung für den Transport für sogenannte gefährliche Güter und führte jährlich ca fünf bis sechs solcher Gefahrguttransporte durch. Der Kläger besaß auch Kenntnisse im Bereich der Wartung und Reparatur von Kraftfahrzeugen. Damit hat der Kläger insgesamt Kenntnisse und Fähigkeiten erworben und benötigt, die doch wesentlich über diejenigen hinausgehen, die von jedem Lenker eines Schwerkraftfahrzeuges anlässlich der Führerscheinprüfung verlangt werden (vgl RIS-Justiz RS0084792). Die Vorinstanzen haben die Frage, ob dem Kläger Berufsschutz als angelernter Berufskraftfahrer zukommt, zutreffend bejaht. Der Kläger hat zwar keine Berufskraftfahrerausbildung in diesem nunmehr bestehenden Lehrberuf absolviert, er hat aber nach den Feststellungen Tätigkeiten verrichtet, die maßgebliche Kenntnisse erfordern, die Gegenstand dieser Ausbildung sind. So war der Kläger im internationalen Güterverkehr tätig und besaß die damit zusammenhängenden Kenntnisse und Fähigkeiten. Er hat die Zollformalitäten erledigt. Er besitzt die Grundkenntnisse des einschlägigen Zahlungsverkehrs, der in- und ausländischen Verkehrswege, der Transportversicherung, der Strecken- und Terminplanung und der wesentlichen Beladevorschriften. Er übernahm die Frachtpapiere und erledigte die Empfangsformalitäten beim Adressaten. Er absolvierte eine spezielle Lenkerausbildung für den Transport für sogenannte gefährliche Güter und führte jährlich ca fünf bis sechs solcher Gefahrguttransporte durch. Der Kläger besaß auch Kenntnisse im Bereich der Wartung und Reparatur von Kraftfahrzeugen. Damit hat der Kläger insgesamt Kenntnisse und Fähigkeiten erworben und benötigt, die doch wesentlich über diejenigen hinausgehen, die von jedem Lenker eines Schwerkraftfahrzeuges anlässlich der Führerscheinprüfung verlangt werden (vergleiche RIS-Justiz RS0084792).

Strittig ist im vorliegenden Verfahren, ob der Kläger als angelernter Berufskraftfahrer auf die Tätigkeiten eines Zustellers oder Dienstkraftwagenfahrers verwiesen werden kann.

Auszugehen ist dabei davon, dass ein Versicherter, der einen Beruf erlernt oder angelernt hat und dessen Invalidität nach § 255 Abs 1 ASVG zu beurteilen ist, nach stRsp auch auf Teiltätigkeiten seines Berufes (bzw seiner Berufsgruppe) verwiesen werden darf, wenn er dadurch seinen Berufsschutz nicht verliert. Die Tätigkeit, auf die der Versicherte verwiesen wird, muss daher eine Tätigkeit in einem erlernten (angelernten) Beruf im Sinn des § 255 Abs 1 und 2 ASVG sein (SSV-NF 5/40; 3/29 mwN uva; RIS-Justiz RS0084541). Aus § 255 Abs 1 ASVG ergibt sich nämlich, dass der Vergleich mit einem gesunden Versicherten von ähnlicher Ausbildung und gleichwertigen Kenntnissen und Fähigkeiten in dem in Betracht kommenden qualifizierten Beruf zu ziehen ist. Auszugehen ist dabei davon, dass ein Versicherter, der einen Beruf erlernt oder angelernt hat und dessen Invalidität nach Paragraph 255, Absatz eins, ASVG zu beurteilen ist, nach stRsp auch auf Teiltätigkeiten seines Berufes (bzw seiner Berufsgruppe) verwiesen werden darf, wenn er dadurch seinen Berufsschutz nicht verliert. Die Tätigkeit, auf die der Versicherte verwiesen wird, muss daher eine Tätigkeit in einem erlernten (angelernten) Beruf im Sinn des Paragraph 255, Absatz eins und 2 ASVG sein (SSV-NF 5/40; 3/29 mwN

uva; RIS-Justiz RS0084541). Aus Paragraph 255, Absatz eins, ASVG ergibt sich nämlich, dass der Vergleich mit einem gesunden Versicherten von ähnlicher Ausbildung und gleichwertigen Kenntnissen und Fähigkeiten in dem in Betracht kommenden qualifizierten Beruf zu ziehen ist.

Entscheidend für eine zulässige Verweisung ist daher, dass sich die Teiltätigkeit, auf die der Versicherte verwiesen werden soll, qualitativ hervorhebt und nicht bloß untergeordnet ist (SSV-NF 9/40; 7/62 ua). Die Teiltätigkeit muss noch als Ausübung des erlernten Berufes angesehen werden können (SSV-NF 9/35 mwN). Demgegenüber vermag also eine Teiltätigkeit, die sich qualitativ nicht hervorhebt und bloß untergeordnet ist, einen vorher bestehenden Berufsschutz nicht aufrecht zu erhalten (SSV-NF 9/40 mwN) und scheidet daher als Verweisungsberuf aus. Dabei ist neben dem festgestellten Inhalt der Tätigkeit auch die Einschulungs- oder Einweisungszeit, die ein ungelernter Arbeiter benötigt, um solche Tätigkeiten verrichten zu können, wesentlich (10 Obs 311/98b).

Im vorliegenden Fall steht zwar fest, dass der Zusteller und der Dienstkraftwagenfahrer einen Teil der Kenntnisse und Fähigkeiten eines Berufskraftfahrers zur Berufsausübung benötigen. Es kann aber noch nicht abschließend beurteilt werden, ob sich die beiden genannten Verweisungstätigkeiten im Vergleich zum Berufskraftfahrer qualitativ von Hilfsarbeiten wesentlich hervorheben und nicht bloß untergeordnet sind. Zutreffend verweist der Revisionswerber darauf, dass die Dauer der Anlernzeit für die beiden Verweisungsberufe eines Zustellers und eines Dienstkraftwagenfahrers nicht festgestellt wurde. In diesem Vorbringen kann auch kein Verstoß gegen das auch in Sozialrechtssachen herrschende Neuerungsverbot erblickt werden, weil im Hinblick auf den vom Kläger geltend gemachten Berufsschutz auch die Frage der Verweisbarkeit innerhalb seiner Berufsgruppe eine von Amts wegen zu überprüfende unabdingbare Entscheidungsvoraussetzung ist (vgl allgemein zur Frage des Berufsschutzes: SSV-NF 7/33 mwN ua). Im vorliegenden Fall steht zwar fest, dass der Zusteller und der Dienstkraftwagenfahrer einen Teil der Kenntnisse und Fähigkeiten eines Berufskraftfahrers zur Berufsausübung benötigen. Es kann aber noch nicht abschließend beurteilt werden, ob sich die beiden genannten Verweisungstätigkeiten im Vergleich zum Berufskraftfahrer qualitativ von Hilfsarbeiten wesentlich hervorheben und nicht bloß untergeordnet sind. Zutreffend verweist der Revisionswerber darauf, dass die Dauer der Anlernzeit für die beiden Verweisungsberufe eines Zustellers und eines Dienstkraftwagenfahrers nicht festgestellt wurde. In diesem Vorbringen kann auch kein Verstoß gegen das auch in Sozialrechtssachen herrschende Neuerungsverbot erblickt werden, weil im Hinblick auf den vom Kläger geltend gemachten Berufsschutz auch die Frage der Verweisbarkeit innerhalb seiner Berufsgruppe eine von Amts wegen zu überprüfende unabdingbare Entscheidungsvoraussetzung ist (vergleiche allgemein zur Frage des Berufsschutzes: SSV-NF 7/33 mwN ua).

Von den Vorinstanzen wurde lediglich festgestellt, dass als Zusteller und Dienstkraftwagenfahrer in der Regel ungelernete Arbeitskräfte eingesetzt werden. Bei der vom Revisionswerber behaupteten Dauer der Anlernzeit von lediglich zwei bis drei Monaten könnte im Vergleich zur Lehrzeit eines Berufskraftfahrers von drei Jahren in aller Regel wohl nur von einer untergeordneten Teiltätigkeit des Berufes als Berufskraftfahrer gesprochen werden, die bloß Kenntnisse erfordert, die über einfache Hilfsarbeiten nicht hinausgehen. Eine derartige Teiltätigkeit wäre dann aber nicht geeignet, dem hierauf verwiesenen Berufskraftfahrer den Berufsschutz erhalten. Nach stRsp reicht es nämlich für das Vorliegen eines angelernten Berufes im Sinn des § 255 Abs 2 ASVG nicht aus, wenn die Kenntnisse und Fähigkeiten nur ein Teilgebiet eines Tätigkeitsbereiches umfassen, der vom gelernten Arbeiter in viel weiterem Umfang beherrscht wird (SSV-NF 4/80 mwN uva). So wurde beispielsweise in der Entscheidung SSV-NF 6/147 ausgeführt, dass die für den Beruf des Straßenbahnfahrers erforderliche theoretische Ausbildung von vier bis sechs Wochen und praktische Ausbildung von etwa drei Monaten deutlich mache, dass die im Beruf des Straßenbahnfahrers geforderten Fähigkeiten und Kenntnisse jenen des am ehesten vergleichbaren Lehrberufes "Berufskraftfahrer", der eine Ausbildungszeit von drei Jahren erfordert, nicht gleichwertig sein können. Wenn auch die Dauer der für eine Tätigkeit notwendigen Anlernzeit nicht das einzige Kriterium für die Beurteilung der Frage bildet, ob diese Tätigkeit als angelernt im Sinn des § 255 Abs 2 ASVG zu qualifizieren ist, kommt ihr doch hierfür eine maßgebliche Bedeutung zu (vgl 10 Obs 309/98h; 10 Obs 311/98b ua). Von den Vorinstanzen wurde lediglich festgestellt, dass als Zusteller und Dienstkraftwagenfahrer in der Regel ungelernete Arbeitskräfte eingesetzt werden. Bei der vom Revisionswerber behaupteten Dauer der Anlernzeit von lediglich zwei bis drei Monaten könnte im Vergleich zur Lehrzeit eines Berufskraftfahrers von drei Jahren in aller Regel wohl nur von einer untergeordneten Teiltätigkeit des Berufes als Berufskraftfahrer gesprochen werden, die bloß Kenntnisse erfordert, die über einfache Hilfsarbeiten nicht hinausgehen. Eine derartige Teiltätigkeit wäre dann aber nicht geeignet, dem hierauf verwiesenen Berufskraftfahrer den Berufsschutz erhalten. Nach stRsp reicht es nämlich für

das Vorliegen eines angelernten Berufes im Sinn des Paragraph 255, Absatz 2, ASVG nicht aus, wenn die Kenntnisse und Fähigkeiten nur ein Teilgebiet eines Tätigkeitsbereiches umfassen, der vom gelernten Arbeiter in viel weiterem Umfang beherrscht wird (SSV-NF 4/80 mwN uva). So wurde beispielsweise in der Entscheidung SSV-NF 6/147 ausgeführt, dass die für den Beruf des Straßenbahnfahrers erforderliche theoretische Ausbildung von vier bis sechs Wochen und praktische Ausbildung von etwa drei Monaten deutlich mache, dass die im Beruf des Straßenbahnfahrers geforderten Fähigkeiten und Kenntnisse jenen des am ehesten vergleichbaren Lehrberufes "Berufskraftfahrer", der eine Ausbildungszeit von drei Jahren erfordert, nicht gleichwertig sein können. Wenn auch die Dauer der für eine Tätigkeit notwendigen Anlernzeit nicht das einzige Kriterium für die Beurteilung der Frage bildet, ob diese Tätigkeit als angelernt im Sinn des Paragraph 255, Absatz 2, ASVG zu qualifizieren ist, kommt ihr doch hierfür eine maßgebliche Bedeutung zu (vergleiche 10 Obs 309/98h; 10 Obs 311/98b ua).

Da somit die für die rechtliche Beurteilung wesentliche Frage der Dauer der Anlernzeit für die möglichen Verweisungstätigkeiten eines Zustellers und eines Dienstkraftwagenfahrers ungeklärt blieb, waren die Entscheidungen der Vorinstanzen zur Ergänzung des Verfahrens aufzuheben. Das Erstgericht wird im fortgesetzten Verfahren gegebenenfalls weiters zu prüfen haben, ob nicht auch noch andere einschlägige, wenn auch nicht unmittelbar mit dem Lenken von Kraftfahrzeugen verbundene Verweisungsberufe, wie beispielsweise der Fuhrparkleiter, für den Kläger in Betracht kommen.

Der Kostenvorbehalt beruht auf § 52 Abs 1 ZPO. Der Kostenvorbehalt beruht auf Paragraph 52, Absatz eins, ZPO.

Anmerkung

E55952 10C02909

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:OGH0002:1999:010OBS00290.99S.1109.000

Dokumentnummer

JJT_19991109_OGH0002_010OBS00290_99S0000_000

Quelle: Oberster Gerichtshof (und OLG, LG, BG) OGH, <http://www.ogh.gv.at>

© 2025 JUSLINE

JUSLINE® ist eine Marke der ADVOKAT Unternehmensberatung Greiter & Greiter GmbH.

www.jusline.at