

Vorblatt

Problem:

Die Richtlinie vom 11. März 2002 zur Regelung der Arbeitszeit von Personen, die Fahrtätigkeiten im Bereich des Straßentransportes ausüben (2002/15/EG), war bis zum 23. März 2005 umzusetzen, wobei in einigen Punkten Anpassungsbedarf für die österreichische Rechtslage besteht. Weiters sind aufgrund der Neuerlassung der EU-Lenkzeiten-Verordnung ebenfalls diverse Anpassungen im AZG und ARG notwendig.

Ziel:

Schaffung einer EU-konformen Rechtslage

Inhalt:

- Änderung des Geltungsbereiches der Sonderregelungen für Lenker unter Berücksichtigung der unmittelbaren Geltung der Lenkzeiten-Verordnung für bestimmte Fahrzeuge
- Anpassungen bei der Wochenhöchst Arbeitszeit
- Schaffung einer besonderen Ruhepausenregelung
- Regelung der Nacharbeit
- Beibehaltung der Sonderregelung für den regionalen Kraftfahrlinienverkehr
- Schaffung besonderer Informationspflichten
- Ausweitung der Regelung über Regress und Schadenersatz
- Umgestaltung der Strafbestimmungen

Alternativen:

keine

Auswirkungen auf die Beschäftigung und den Wirtschaftsstandort Österreich:

Da sowohl die Lenker-Richtlinie als auch die Lenkzeiten-Verordnung gemäß ihren Erwägungsgründen auch der Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen innerhalb der EU dienen sollen, sind mittelfristig positive Auswirkungen zu erwarten.

Finanzielle Auswirkungen:

keine

Verhältnis zu Rechtsvorschriften der Europäischen Union:

Die Regelungen dienen ausschließlich der Umsetzung der Lenker-Richtlinie 2002/15/EG sowie der Anpassung an die neue Lenkzeiten-Verordnung (EG) Nr. 561/2006.

Erläuterungen

Allgemeiner Teil

1. Lenker-Richtlinie:

Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer in Verkehrsunternehmen waren von der Stammfassung der EU-Richtlinie über bestimmte Aspekte der Arbeitszeitgestaltung (93/104/EWG) ausgenommen. Mittlerweile wurde die Arbeitszeit-Richtlinie geändert und danach neu kodifiziert (2003/88/EG) und gilt nunmehr auch für den Verkehrssektor, soweit nicht gemäß Art. 14 eine spezifischere Richtlinie erlassen wurde.

Eine solche spezifische Sektoren-Richtlinie im Sinne des Art. 14 AZ-RL ist die Richtlinie vom 11. März 2002 zur Regelung der Arbeitszeit von Personen, die Fahrtätigkeiten im Bereich des Straßentransportes ausüben (2002/15/EG), in der Folge „Lenker-Richtlinie“. Sie war bis zum 23. März 2005 umzusetzen. Mit der Umsetzung wurde jedoch bis zur Erlassung der neuen Lenkzeiten-Verordnung (siehe 2.) zugewartet, um aus Rücksicht auf die betroffenen Arbeitgeber und Arbeitnehmer mehrere kurz aufeinanderfolgende Änderungen im Bereich der Arbeits-, Lenk- und Ruhezeiten zu vermeiden.

Mit dem vorliegenden Gesetzesentwurf soll die österreichische Rechtslage, die dieser Richtlinie großteils schon bisher entsprochen hat, zur Gänze an diese Richtlinie angepasst werden, wobei im Interesse des Wirtschaftsstandortes die zur Verfügung stehenden Spielräume unter gebührender Berücksichtigung des Arbeitnehmerschutzes und der Verkehrssicherheit bestmöglich ausgenützt werden sollen.

Von einer Regelung der Arbeitszeit für die selbständigen Kraftfahrer (siehe Art. 2 Abs. 1 Unterabs. 2 der Richtlinie) wurde im Hinblick darauf, dass die Anwendbarkeit der Richtlinie auf diese Personengruppe erst für 2009 vorgeschrieben ist, vorläufig abgesehen. Vor einer gesetzlichen Regelung in Österreich sollte in jedem Fall der für das Jahr 2007 vorgesehene Bericht der Kommission an das Parlament abgewartet werden (Unterabs. 3).

Anpassungsbedarf besteht hinsichtlich folgender Bestimmungen der Richtlinie:

- Art. 2 (Geltungsbereich)
- Art. 3 lit. h und i (Definition von Nacht und Nachtarbeitnehmern)
- Art. 4 lit. a (Wöchentliche Höchstarbeitszeit)
- Art. 4 lit. b (Informationspflicht des Arbeitnehmers)
- Art. 5 (Ruhepausen)
- Art. 7 (Nachtarbeit)
- Art. 9 (Informationspflicht und Aufzeichnungen)

Kein Anpassungsbedarf besteht hingegen zu:

- Art. 3 lit. a und b (Definition von Arbeitszeit und Bereitschaftszeit)

In dieser Richtlinie wird erstmals in einer Bestimmung des EU-Rechts zwischen „Arbeitszeit“ und „Bereitschaftszeit“ unterschieden. Die Definition der „Bereitschaftszeiten“ entspricht dem durch die Judikatur entwickelten Begriff der „Arbeitsbereitschaft“ im AZG. Zwar werden diese Zeiten gemäß Art. 3 lit. a letzter Absatz der Lenker-Richtlinie grundsätzlich nicht zur Arbeitszeit im Sinne der Richtlinie gezählt, es steht den Mitgliedstaaten jedoch frei, dies in der nationalen Gesetzgebung anders zu regeln. Das bedeutet, dass Österreich seine bisherige Regelung, wonach Arbeitsbereitschaft stets zur Arbeitszeit zählt, im Bereich der Lenker aufrechterhalten kann.

- Art. 3 lit. d (Definition des Fahrpersonals)

Der Begriff „Fahrpersonal“ im Sinne der Richtlinie deckt sich mit dem in Österreich verwendeten Begriff des „Lenkers“. Schaffner und reine Beifahrer, die überhaupt keine Lenktätigkeiten ausüben, zählen hingegen nicht dazu.

- Art. 6 (wöchentliche Ruhezeit)

Lehrlinge und Praktikanten, sofern sie in einem Arbeitsverhältnis stehen, werden schon derzeit gleich behandelt. Für Jugendliche gelten sogar strengere Regelungen.

- Art. 11 (Sanktionen)

Auch wenn der Strafraum für Arbeitszeit-Übertretungen von Lenkern in anderen EU-Staaten deutlich höher ist (z.B. in Deutschland gemäß § 8 Fahrpersonalgesetz bis zu 15 000 Euro), wird der derzeitige

Strafrahmen von 72 bis zu 1 815 Euro, der für Arbeitgeber von Lenkern ohnehin höher ist als in den anderen Branchen, derzeit gerade noch als wirksam, verhältnismäßig und abschreckend empfunden.

2. Lenkzeiten-Verordnung:

Derzeit gilt für alle Fahrzeuge, die zur Güterbeförderung dienen und deren Gesamtgewicht 3,5 t übersteigt, oder die zur Personenbeförderung von mindestens neun Personen vorgesehen sind, die EU-Verordnung über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr, (EWG) Nr. 3820/85, (in der Folge „Lenkzeiten-Verordnung“). Bestimmte Fahrzeuge dieser Kategorie sind allerdings ausgenommen. Diese Verordnung enthält Regelungen über die Lenkzeiten, Lenkpausen sowie über tägliche und wöchentliche Ruhezeiten. Auch wenn EU-Verordnungen grundsätzlich unmittelbar gelten, ist derzeit im Art. 11 der VO 3820/85 vorgesehen, dass jeder Mitgliedstaat höhere Mindestwerte und niedrigere Höchstwerte vorsehen kann. Österreich hat von dieser Ermächtigung auch Gebrauch gemacht, hat aber gleichzeitig die Kollektivvertragspartner ermächtigt, die strengeren gesetzlichen Regelungen durch Kollektivvertrag wiederum bis zu den von der Verordnung vorgesehenen Grenzen auszuweiten. Diese Möglichkeit wurde in sehr vielen Fällen auch in Anspruch genommen.

Im Dezember 2005 wurde nach mehrjährigen Verhandlungen im Vermittlungsausschuss zwischen Rat und Parlament Einigung über eine Neuerlassung der Lenkzeiten-Verordnung erzielt. Die Veröffentlichung im Amtsblatt erfolgte am 11. April 2006 als Verordnung (EG) Nr. 561/2006.

Da die erwähnte Ermächtigung an die Mitgliedstaaten, strengere Regelungen vorzusehen, durch die neue Lenkzeiten-Verordnung künftig ausschließlich auf den rein innerstaatlichen Verkehr beschränkt wird, soll die österreichische Rechtslage nach den folgenden Grundsätzen angepasst werden:

- Für Fahrzeuge, die unter den Geltungsbereich der Lenkzeiten-Verordnung fallen, gilt nunmehr ausschließlich diese Verordnung, die Ermächtigung zur Schaffung strengerer Regelungen für den rein innerstaatlichen Verkehr wird nicht in Anspruch genommen.
- Für jene Fahrzeuge, die nicht unter den Geltungsbereich der Lenkzeiten-Verordnung fallen, soll das geltende System der Festlegung einer strengeren Regelung mit kollektivvertraglicher Ausweitung aufrecht bleiben, wobei eine Anpassung der österreichischen Parallelbestimmungen zu Lenkzeiten, Lenkpausen und Ruhezeiten vorgenommen wird.
- Für den ebenfalls nicht unter die Lenkzeiten-Verordnung fallenden Kraftfahrlinienverkehr mit einer Linienstrecke von nicht mehr als 50 km, der aufgrund seiner Fahrplangebundenheit eine besondere Stellung einnimmt, bleiben hingegen die geltenden Regelungen aufrecht und werden diese in einer Bestimmung (§ 15a) zusammengefasst.

Das Ausmaß der materiellen Änderungen durch die neue Lenkzeiten-Verordnung ist relativ gering, daneben sind aber noch die Verweisungen auf die EU-Verordnung zu aktualisieren. Auch die Strafbestimmungen sind entsprechend anzupassen und neue Tatbestände zur Umsetzung der Lenker-Richtlinie aufzunehmen. Dies wird auch zum Anlass einer völligen Neugestaltung des § 28 AZG genommen.

Kompetenzgrundlage:

Die Zuständigkeit des Bundes zur Regelung gründet sich auf Art. 10 Abs. 1 Z 11 B-VG.

Besonderheiten des Normerzeugungsverfahrens:

Keine Besonderheiten.

Besonderer Teil

Art. 1 (Änderung des Arbeitszeitgesetzes):

Zu Z 1 (§ 6 Abs. 1 Z 1):

Die Zitierung der Arbeitszeitverlängerung für Lenker an dieser Stelle ist veraltet, da diese Bestimmung schon seit längerer Zeit nur eine Arbeitszeitverlängerung in Form von Überstunden vorsieht.

Zu Z 2 und 3 (§ 9 Abs. 2 und 3 sowie § 9 Abs. 5 Z 3):

Im neuen § 13b werden die zulässigen Verlängerungen der Arbeitszeit in einen Absatz ohne Arbeitsbereitschaft (Abs. 2) und in einen Absatz mit Arbeitsbereitschaft (Abs. 3) geteilt. Eine tägliche Höchstarbeitszeit von mehr als zehn Stunden und eine wöchentliche Höchstarbeitszeit von mehr als 50 Stunden sollen weiterhin in beiden Fällen möglich sein. Eine Ausnahme von der durchschnittlichen 48-Stunden-Grenze ist hingegen nur mehr bei Vorliegen von Arbeitsbereitschaft möglich. Die Verweise im § 9 Abs. 2 und 3 sind daher entsprechend anzupassen.

Im § 9 Abs. 3 war überdies zu berücksichtigen, dass dem § 13b Abs. 2 und 3 künftig fixe Obergrenzen für die wöchentliche Höchstarbeitszeit zu entnehmen sind und dieser Verweis daher in die zweite Normenkategorie umgruppiert werden muss.

§ 9 Abs. 5 bezieht sich auf die Fälle von Arbeitsbereitschaft, daher muss sich diese Verweisung künftig auf § 13b Abs. 3 beziehen.

Zu Z 4 (§§ 13 bis 15f):

Im Interesse einer größeren Klarheit und Systematik der Lenkerregelungen, insbesondere in Bezug auf das Verhältnis zur EU-Lenkzeiten-Verordnung, wird der Abschnitt nunmehr in vier Unterabschnitte geteilt. Damit soll insbesondere verdeutlicht werden, dass

- die Bestimmungen, die der Umsetzung der Lenker-Richtlinie 2002/15 dienen (siehe Unterabschnitt 4b), für alle Fahrzeuge gelten, dass aber
- die Regelungen über Lenkzeit, Lenkpausen etc. (siehe Unterabschnitt 4c) nur mehr für das Lenken sonstiger Fahrzeuge Anwendung finden, weil für das Lenken von VO-Fahrzeugen nunmehr ausschließlich die Lenkzeiten-Verordnung gilt.

Zu § 13:

Im Interesse einer sprachlichen Vereinfachung und einer klaren Abgrenzung der verwendeten Begriffe wird zunächst dem Lenker-Abschnitt eine Reihe von Definitionen vorangestellt.

Die **Z 1 des Abs. 1** enthält aus Gründen der Rechtssicherheit einen Verweis auf die StVO und entspricht dabei den EU-Vorgaben. Art. 2 Abs. 1 der Lenker-Richtlinie 2002/15/EG verweist zur Definition des Straßenverkehrs auf die Lenkzeiten-Verordnung, deren Art. 4 lit. a den Geltungsbereich wiederum auf „öffentliche Straßen“ einschränkt. Wird ein Lenker demnach sowohl auf öffentlichen wie auf nicht-öffentlichen Straßen eingesetzt, so unterliegt er jedenfalls der Lenker-Richtlinie und damit aber auch den Sonderbestimmungen für Lenker. Nur ein Lenker, der ausschließlich im innerbetrieblichen Verkehr (z.B. in Schottergruben) tätig ist, soll nicht unter den Abschnitt 4 fallen.

Die **Z 2 und 3** unterscheiden die beiden Fahrzeugkategorien, für die zum Teil unterschiedliche Bestimmungen zur Anwendung kommen, nämlich jene Fahrzeuge, die unter die EU-Lenkzeiten-Verordnung fallen (für diese wird der aussagekräftige Begriff „VO-Fahrzeug“ normiert), und alle übrigen Fahrzeuge, die in der Folge als „sonstige Fahrzeuge“ bezeichnet werden. Diese Begriffsbestimmung ermöglicht es vor allem, die materiellen Bestimmungen sprachlich kürzer zu fassen und dient damit der Rechtsklarheit.

Die **Z 4 und 5 des Abs. 1** entsprechen dem § 13 Abs. 4 des geltenden Rechts, die **Abs. 2 und 3** bleiben unverändert, wobei die Neuerlassung der Lenkzeiten-Verordnung berücksichtigt wird.

Zu § 13a:

Abs. 1 entspricht dem bisherigen § 13 Abs. 1 und legt zunächst fest, dass für alle Lenker von Kraftfahrzeugen grundsätzlich die Abschnitte 2 bis 3a gelten. Dies gilt allerdings nur soweit, als nicht im Abschnitt 4 abweichende Regelungen getroffen werden.

Abs. 2 stellt mittels eines Generalverweises auf die Vorschriften der Lenkzeiten-Verordnung die Geltung einheitlicher Rechtsvorschriften unabhängig von der Fahrtstrecke auch außerhalb der Europäischen Union sicher. Die neue Lenkzeiten-Verordnung gilt nach Art. 2 Abs. 2 nur für Fahrtstrecken auf öffentlichen Straßen innerhalb der EU, der Schweiz und der Vertragsstaaten des Europäischen Wirtschaftsraumes. Für andere Fahrtstrecken gilt entweder nach Art. 2 Abs. 3 das weitgehend identische Europäische Übereinkommen über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR), oder es gibt überhaupt keine internationalen Regelungen. Es wäre jedoch nicht sinnvoll, für Fahrzeuge, die unter die Lenkzeiten-Verordnung fallen, auf einigen Fahrtstrecken abweichende Regelungen vorzusehen.

Gemäß **Abs. 3** sind die §§ 14a bis 15d nur auf das Lenken sonstiger Fahrzeuge anzuwenden. Für diese Fahrzeuge, die nicht in den Geltungsbereich der Verordnung fallen (betroffen sind vor allem die Kleinfahrzeuge mit einem Gesamtgewicht von höchstens 3,5 t oder einer Personenbeförderungskapazität von weniger als neun Personen, sowie der Kraftfahrlinienverkehr mit einer Linienstrecke bis zu 50 km), soll das bisherige System aufrecht erhalten werden.

Mit dieser Bestimmung wird dem Umstand Rechnung getragen, dass die Ermächtigung zur Schaffung von strengeren nationalen Bestimmungen im Art. 11 der bisherigen Lenkzeiten-Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 weggefallen ist. Das derzeitige österreichische System, wonach für alle Fahrzeuge (unabhängig davon, ob sie unter den Geltungsbereich der Lenkzeiten-Verordnung fallen oder nicht) strengere gesetzliche Bestimmungen möglich waren, die durch Kollektivvertrag wieder an die Verordnung angeglichen werden konnten, wäre künftig nur mehr für den rein nationalen Verkehr zulässig. Von dieser Mög-

lichkeit wird jedoch nicht Gebrauch gemacht, da dies zu erheblichen Schwierigkeiten bei der Kontrolle führen und die Wettbewerbsfähigkeit österreichischer Unternehmen beeinträchtigen würde. Aufgrund dieser Systemumstellung muss auch der bisherige § 13 Abs. 5 entfallen.

Zu § 13b Abs. 1 bis 3:

Abs. 1 berücksichtigt, dass nach Art. 4 lit. g der neuen Lenkzeiten-Verordnung bei Teilung der täglichen Ruhezeit der längere, mindestens neunstündige Teil jedenfalls der zweite Teil sein muss. Eine neue Tagesarbeitszeit kann daher erst nach Ablauf der gesamten Ruhezeit beginnen.

Abs. 2 erster Satz schöpft die nach Art. 4 lit. a der Richtlinie zulässigen Verlängerungsmöglichkeiten ohne Arbeitsbereitschaft zur Gänze aus. Im Vergleich zur geltenden Regelung wird zwar die durchschnittliche wöchentliche Höchstarbeitszeit reduziert (von derzeit 55 auf künftig 48 Stunden), die Höchstarbeitszeit in einzelnen Wochen wird jedoch von 56 auf 60 Stunden erhöht. Mit dem zweiten Satz des Abs. 2 wird die im Art. 8 Abs. 2 der Richtlinie vorgesehene Möglichkeit der Ausdehnung des Durchrechnungszeitraums von vier auf sechs Monate durch Kollektivvertrag übernommen. Gegenüber der derzeitigen Rechtslage, nach der eine Durchrechnung von bis zu zwölf Monaten zulässig ist, bedeutet dies dennoch eine weitgehende Reduzierung.

Gemäß Art. 3 lit. a letzter Satz der Richtlinie muss für den Geltungsbereich der Lenker-Richtlinie Arbeitsbereitschaft nicht zwingend auf die Arbeitszeit im Sinne der Richtlinie angerechnet werden. Daher kann beim Vorliegen von Arbeitsbereitschaft über die 48-Stunden-Grenze hinausgegangen werden. Gleichzeitig ermöglicht es die Richtlinie, Arbeitsbereitschaft im Sinne des nationalen Rechts dennoch als Arbeitszeit zu qualifizieren.

Wie bisher wird im nunmehrigen **Abs. 3** für den Fall der Arbeitsbereitschaft eine durchschnittliche wöchentliche Höchstarbeitszeit von bis zu 55 Stunden vorgesehen. Auch wird wie bisher - im Unterschied zu § 5 - nicht auf eine regelmäßige Arbeitsbereitschaft in erheblichem Ausmaß abgestellt, sondern es ist vorgesehen, dass Arbeitsbereitschaft im Ausmaß der Überschreitung vorliegen muss. Da im Abs. 2 keine diesbezügliche Abweichung vorgesehen ist, bleiben sowohl die Höchstarbeitszeit in den einzelnen Wochen des Durchrechnungszeitraumes mit 60 Stunden als auch die Durchrechnung auf sechs Monate begrenzt.

Zu § 13b Abs. 4:

Die Bestimmung des Art. 4 lit. b der Richtlinie ist insofern bereits umgesetzt, als die Zusammenrechnung von Arbeitszeiten bei verschiedenen Arbeitgebern schon derzeit im § 2 Abs. 2 AZG vorgesehen ist. Die Verpflichtung des Arbeitgebers, den Lenker regelmäßig zur schriftlichen Vorlage von Aufzeichnungen über allfällige Arbeitszeiten bei anderen Arbeitgebern aufzufordern, ist jedoch derzeit noch nicht vorgesehen. Der Arbeitgeber hat diese Aufforderung bei Begründung des Arbeitsverhältnisses bzw. bei erstmaligem Einsatz als Lenker vorzunehmen. Kommt der Lenker dieser Aufforderung nicht nach, kann der Arbeitgeber nicht wegen Übertretung des § 2 Abs. 2 zur Verantwortung gezogen werden.

Die Pflicht für den Arbeitnehmer zur Vorlage von schriftlichen Aufzeichnungen über bei anderen Arbeitgebern geleistete Arbeitszeiten soll sich allerdings nur auf jene Arbeitszeiten beschränken, die nicht auf der Fahrerkarte eines Lenkers gespeichert sind, da der Arbeitgeber in diesen Fällen gemäß § 17a Abs. 3 Z 2 lit. a zum Herunterladen der Daten von der Fahrerkarte verpflichtet ist und ihm daher diese Aufzeichnungen ohnehin elektronisch zur Verfügung stehen.

Zu § 13c:

Art. 5 der Lenker-Richtlinie sieht vor, dass nach einer ununterbrochenen Arbeitszeit von mehr als sechs Stunden jedenfalls eine Ruhepause von mindestens 30 Minuten und bei einer Arbeitszeit von mehr als neun Stunden eine Ruhepause von mindestens 45 Minuten vorzusehen ist. Beides geht über § 11 Abs. 1 AZG hinaus, weshalb eine besondere Regelung im Lenker-Abschnitt erforderlich ist (**Abs. 1**). Eine Teilungsmöglichkeit der Ruhepausen auf mindestens 15 Minuten ist gemäß Art. 5 Abs. 2 der Richtlinie (ohne weitere Voraussetzungen) zulässig. Von dieser Möglichkeit wird im **Abs. 2** auch Gebrauch gemacht, wobei gleichzeitig im **Abs. 4** klargestellt wird, dass der erste Teil spätestens nach sechs Stunden einzuhalten ist.

Abs. 3 enthält weitere Teilungsmöglichkeiten für den Kraftfahrlinienverkehr mit einer Linienstrecke von bis zu 50 km. Bei einer vorgeschriebenen Ruhepause von 30 Minuten ergibt sich eine Teilungsmöglichkeit in 10+20 Minuten, bei einer vorgeschriebenen Ruhepause von 45 Minuten z.B. in 20+10+15 Minuten.

Zu § 14:

Die Definitionen von „Nacht“ und „Nachtarbeit“ in Art. 3 lit. h und i der Lenker-Richtlinie weichen von jenen in der allgemeinen Arbeitszeit-Richtlinie ab und werden im **Abs. 1** entsprechend umgesetzt. Im

Unterschied zu § 12a ist der Nachtzeitraum zwar kürzer, dafür ist jedoch keine Mindestdauer für die Nachtarbeit vorgesehen, womit insbesondere auch berücksichtigt wird, dass neben dem Schutz der Sicherheit und der Gesundheit der Lenker vor allem der Schutz der Verkehrssicherheit eine wichtige Rolle spielt (vierter Erwägungsgrund der Richtlinie).

In Entsprechung von Art. 7, erster Gedankenstrich, der Lenker-Richtlinie normiert **Abs. 2**, dass die Tagesarbeitszeit eines Nachtarbeitnehmers an Tagen, an denen Nachtarbeit geleistet wird, zehn Stunden nicht überschreiten darf.

In Art. 7, zweiter Gedankenstrich, der Lenker-Richtlinie wird normiert, dass ein Ausgleich für Nachtarbeit zu erfolgen hat und zwar entweder durch einzelstaatliche Rechtsvorschriften, durch Sozialpartnervereinbarungen oder durch innerstaatliche Gepflogenheiten. Es erfolgt jedoch keine genauere Festlegung, was als Ausgleichsmaßnahme im Sinne der Richtlinie zu verstehen ist. Der Entwurf sieht daher im **Abs. 3** vor, dass dem Nachtarbeitnehmer für jeden Zeitraum, in dem Nachtarbeit geleistet wird, binnen 14 Tagen ein Ausgleich durch Verlängerung einer täglichen oder wöchentlichen Ruhezeit im Ausmaß der geleisteten Nachtarbeit gebührt. Dies bezieht sich auf die jeweilige gesetzliche Mindestruhezeit.

Gemäß Art. 8 Abs. 1 der Richtlinie können Abweichungen vom Art. 7 aus objektiven, technischen oder arbeitsorganisatorischen Gründen durch Sozialpartnervereinbarungen vorgesehen werden. **Abs. 4** nimmt in diesem Sinne die Ermächtigung in Anspruch. Völlige Ausnahmen von § 14b sind jedoch durch den Begriff „Abweichungen“ nicht gedeckt. Vorstellbar sind daher folgende Abweichungen:

- Abweichungen von Dauer und Lage des Nachtzeitraumes
- Festlegung einer Mindestdauer der Nachtarbeit
- Abweichungen von der 10-Stunden-Grenze des Abs. 2
- Verlängerung des 14-tägigen Ausgleichszeitraumes nach Abs. 3
- Alternative Ausgleichsregelungen, sofern diese die Sicherheit im Straßenverkehr nicht gefährden. Die derzeit üblichen Geldzuschläge für Nachtarbeit sind in Hinkunft zwar nicht grundsätzlich ausgeschlossen, allerdings muss sehr genau geprüft werden, ob solche Geldzuschläge im Hinblick auf die Verkehrssicherheit tatsächlich unbedenklich sind.

Abs. 5 entspricht dem § 14 Abs. 3 des geltenden Rechts und stellt klar, dass § 12a Abs. 4 bis 6 auf Lenker auch weiterhin nicht anzuwenden ist.

Im **Abs. 6** wird schließlich noch verdeutlicht, dass die übrigen Bestimmungen zur Nachtarbeit (§§ 12b bis 12d) betreffend die Gesundheitsuntersuchungen, den Versetzungsanspruch bzw. das Recht auf Information unverändert auch für Lenker gelten. Zur Klarstellung wird ausdrücklich festgehalten, dass für die §§ 12c und 12d die Definition von Nacht im Sinne des § 12a Abs. 1 gilt. Dies bedeutet letztlich, dass für Lenker je nach Blickwinkel drei verschiedene Nachtarbeitsdefinitionen zur Anwendung kommen.

Zum Unterabschnitt 4c:

Die Bestimmungen dieses Unterabschnittes gelten nur mehr für alle jene Lenker, die nicht unter die neue Lenkzeiten-Verordnung fallen, was durch die gewählte Systematik verdeutlicht werden soll. Es werden für diese Lenker auch weiterhin strengere Bestimmungen als in der neuen Lenkzeiten-Verordnung festgelegt, jedoch ist auch künftig grundsätzlich eine Angleichung durch Kollektivvertrag bzw. Betriebsvereinbarung an die neue Lenkzeiten-Verordnung möglich.

Für den regionalen Kraftfahrlinienverkehr werden jedoch auch künftig die schon derzeit geltenden Regelungen beibehalten und zur besseren Übersichtlichkeit in einer Bestimmung zusammengefasst.

Zu § 14a:

Diese Bestimmung regelt die Höchstgrenzen der täglichen Lenkzeit. **Abs. 1 und 2** entsprechen dem geltenden Recht, **Abs. 3** berücksichtigt, dass nach Art. 4 lit. g der neuen Lenkzeiten-Verordnung bei Teilung der täglichen Ruhezeit der längere, mindestens neunstündige Teil jedenfalls der zweite Teil sein muss. Analog zur Arbeitszeit beginnt eine neue tägliche Lenkzeit daher erst nach Ablauf der gesamten Ruhezeit.

Zu § 15:

Diese Bestimmung regelt die Lenkpausen, wobei die Grundregelung in **Abs. 1** unverändert bleibt und die **Abs. 2 und 3** ebenfalls dem geltenden Recht entsprechen (bisher Abs. 5 und 6).

Zu § 15a:

In dieser Bestimmung werden nunmehr alle bestehenden Sonderbestimmungen für den regionalen Kraftfahrlinienverkehr, d. h. mit einer Linienstrecke von bis zu 50 km, zusammengefasst. Dies ist deshalb möglich, weil diese Fahrzeuggruppe gemäß Art. 3 lit. a weiterhin von der neuen Lenkzeiten-Verordnung

ausgenommen ist. Es handelt sich dabei um die Teilung der täglichen Ruhezeit (Abs. 2), die Kürzung der täglichen Ruhezeit (Abs. 3) sowie die Lenkpausen (Abs. 4).

Abs. 2 entspricht dem bisherigen § 15a Abs. 3. Da allerdings die bisherige Grundregelung, wonach eine neue Tagesarbeitszeit nach Ablauf des mindestens achtstündigen Teiles der Ruhezeit beginnt, nur mehr für den Kraftfahrlinienverkehr bis 50 km zulässig sein kann, war die Bestimmung um den letzten Satz zu ergänzen.

Abs. 3 entspricht dem bisherigen § 15a Abs. 2, wobei der bisherige letzte Halbsatz entfallen konnte, da er für den regionalen Kraftfahrlinienverkehr bedeutungslos ist.

Abs. 4 legt fest, dass im Bereich des regionalen Kraftfahrlinienverkehrs (abweichend von der Grundregelung im § 15 Abs. 1) nach einer Lenkzeit von höchstens viereinhalb Stunden eine Lenkpause grundsätzlich mindestens 45 Minuten betragen muss. Allerdings kann der Kollektivvertrag vier verschiedene Modelle vorsehen, die davon abweichen können. Die **Z 1** entspricht dem geltenden § 15 Abs. 3 und sieht eine Teilung von 3x15 Minuten vor, die **Z 2** als einzige Neuerung eine Teilung von 15+30 (dies entspricht dem Teilungsmodell im Art. 7 der neuen Lenkzeiten-Verordnung). Die **Z 3 und 4** entsprechen § 15 Abs. 4 Z 1 und 2 im geltenden Recht.

Abs. 5 bestimmt, dass für jene Betriebe, für die kein Kollektivvertrag wirksam ist, die Betriebsvereinbarung Abweichungen nach den Abs. 2 bis 4 festlegen kann. Dies stellt im Bereich der täglichen Ruhezeit zwar eine Neuerung dar, entspricht aber der besonderen Situation von öffentlichen Verkehrsbetrieben.

Zu § 15b:

Auch diese Bestimmung entspricht weitgehend dem geltenden Recht. Es wird lediglich berücksichtigt, dass nach der neuen Lenkzeiten-Verordnung nunmehr im Zusammenhang mit dem kombinierten Verkehr zwei Unterbrechungen zulässig sind. Das ist insofern sachgerecht, weil das Fahrzeug dabei vom Lenker einmal auf die Fähre oder die Eisenbahn hinaufbewegt und einmal wieder heruntergeholt werden muss. Darüber hinaus werden die Voraussetzungen für die Anerkennung als Ruhezeit präzisiert.

Zu den §§ 15c bis 15e:

Hier erfolgen lediglich Zitat Anpassungen. Zum Wegfall des bisherigen § 15c Abs. 2 näheres bei den Erläuterungen zu § 15f.

Zu § 15f:

Diese Bestimmung entspricht im Grunde dem bisherigen § 15c Abs. 2. Die Teilung ist aus systematischen Gründen nötig, weil diese Bestimmung (anders als § 15c Abs. 1) keine Parallelregelung zur Lenkzeiten-Verordnung ist und damit auch für die Arbeitgeber und Lenker jener Fahrzeuge gilt, die unter den Geltungsbereich der Lenkzeiten-Verordnung fallen.

Allerdings wurde die Bestimmung um zwei neue Punkte (**Z 2 und 3**) erweitert. Künftig können daher bei Schadenersatz- und Regressansprüchen zwischen Arbeitgebern und Lenkern neben dem Vorliegen gesetzwidriger Entgeltvereinbarungen (**Z 1**) auch weitere Gründe ausdrücklich für die Minderung oder den gänzlichen Ausschluss von Ersatz- oder Regressansprüchen herangezogen werden. Dies gilt sowohl für Verstöße gegen die Informationspflicht gemäß § 17c Abs. 1, als auch für die in der Z 3 aufgezählten Verstöße gegen Lenk- und Ruhezeiten.

Zu Z 5 (§ 16 Abs. 1):

Auch im Zusammenhang mit der Einsatzzeit war der Umstand zu berücksichtigen, dass nach Art. 4 lit. g der neuen Lenkzeiten-Verordnung bei Teilung der täglichen Ruhezeit der längere, mindestens neunstündige Teil jedenfalls der zweite Teil sein muss. Parallel zur Lenk- und Arbeitszeit beginnt auch eine neue tägliche Einsatzzeit daher grundsätzlich erst nach Ablauf der gesamten Ruhezeit. Einzige Ausnahme ist auch hier der regionale Kraftfahrlinienverkehr, für den aufgrund des letzten Halbsatzes die bisherige Regelung aufrecht bleibt.

Zu Z 6 (§ 17 Abs. 6):

Die Änderung berücksichtigt die neu hinzugekommene Verpflichtung nach Art. 6 Abs. 5 der neuen Lenkzeiten-Verordnung. Diese muss auch bei freiwilliger Verwendung des Kontrollgerätes zur Anwendung kommen.

Zu Z 7 (§ 17a Abs. 1):

Zitatkorrektur.

Zu Z 8 (§ 17a Abs. 3):

Es ist eine Klarstellung der geltenden Bestimmung nötig. Zum einen ist nicht klar, was als „Überlassung“ anzusehen ist, weshalb nunmehr festgelegt wird, dass damit nur jene Fälle gemeint sind, die auf der

Grundlage eines Rechtsgeschäfts erfolgen, insbesondere bei Vermietung des Fahrzeugs. Zum anderen wird damit auch verdeutlicht, dass etwa im Falle einer Vermietung auch nach dem Ende der Miete, also vor der Rück- oder Weitergabe des Fahrzeugs, ein Herunterladen nötig ist. Die Pflicht trifft den jeweils Verfügungsberechtigten, für die Zeit der Vermietung ist das der Mieter.

Zu Z 9 (§ 17c):

Art. 9 lit. a der Lenker-Richtlinie sieht vor, dass das Fahrpersonal über die maßgeblichen einzelstaatlichen Rechtsvorschriften, die Betriebsordnung und die Vereinbarungen zwischen den Sozialpartnern, insbesondere die Tarifverträge und die etwaigen Betriebsvereinbarungen, die aufgrund dieser Richtlinie festgelegt werden, unterrichtet wird. Da eine reine Auflage im Betrieb, wie derzeit im § 24 AZG vorgesehen, nicht als Unterrichtung zu qualifizieren ist, besteht insofern ebenfalls Anpassungsbedarf.

Es ist daher im **Abs. 1** vorgesehen, dass der Arbeitgeber dem Lenker einen Dienstzettel auszuhändigen hat, der neben allen im § 2 Abs. 2 AVRAG enthaltenen Angaben auch einen Hinweis auf die gemäß § 24 auflagepflichtigen Rechtsvorschriften samt Möglichkeiten zur Einsichtnahme enthalten soll. Mit dieser Lösung ist einerseits garantiert, dass den Arbeitgebern keine zusätzlichen Kosten erwachsen, da sie gemäß § 2 Abs. 2 AVRAG ohnehin zur Aushändigung eines Dienstzettels verpflichtet sind, andererseits ist damit sichergestellt, dass ein Lenker, der aufgrund seiner Tätigkeit zwangsläufig keine enge Bindung an seinen Betrieb hat, in Hinkunft besser über seine rechtliche Situation unterrichtet ist. Im Hinblick auf den privatrechtlichen Charakter des Dienstzettels ist jedoch keine Strafbarkeit bei Zuwiderhandlung vorgesehen, sondern ist ein Verstoß gegen diese Bestimmung künftig bei Schadenersatz- und Regressansprüchen zu berücksichtigen (vgl. § 15f Z 2).

Im **Abs. 2** erfolgt die Umsetzung des Art. 9 lit. b letzter Satz der Lenker-Richtlinie, wonach der Arbeitgeber den Arbeitnehmern auf Anfrage eine Kopie der Aufzeichnung der geleisteten Stunden auszuhändigen hat. Eine solche Verpflichtung ergibt sich hinsichtlich der Lenk- und Ruhezeiten bei Lenkern von VO-Fahrzeugen schon unmittelbar aus der Kontrollgeräte-Verordnung 3821/85. Diese bestehende Verpflichtung wird nunmehr auf die Lenker von sonstigen Fahrzeugen ausgeweitet, gleichzeitig werden aber auch alle sonstigen Arbeitszeiten miteinbezogen.

Zu den Z 10 bis 15 (§§ 18, 18e, 20, 23 und 24):

Diese Bestimmungen enthalten ausschließlich legislative Änderungen wie Zitat Anpassungen und die Korrektur eines Redaktionsversehens (Z 10).

Zu Z 16 (§ 28 Abs. 1a bis 5):

Der Strafkatalog wurde um die aufgrund der Richtlinie umzusetzenden Tatbestände erweitert (Abs. 1a Z 1 und 2; vgl. dazu auch die Erläuterungen zu § 32c Abs. 5). Das Strafausmaß wurde jedoch weiterhin nicht erhöht, da die geltenden Grenzen bei den Lenkern gerade noch als „wirksam, verhältnismäßig und abschreckend“ im Sinne des Art. 11 der Richtlinie empfunden werden.

Weiters wurden im Hinblick auf die Systemumstellung im Zusammenhang mit der neuen Lenkzeiten-Verordnung die Straftatbestände neu geordnet. Im **Abs. 1a** sind künftig nur mehr die Übertretungen des AZG enthalten, wobei einerseits neue Tatbestände zur Umsetzung der Lenker-Richtlinie aufgenommen wurden, andererseits zur Klarstellung auch der § 2 Abs. 2, der bisher nur im Abs. 1 erwähnt war. **Abs. 1b** enthält die Übertretungen der Lenkzeiten-Verordnung, **Abs. 1c** die Übertretungen in Bezug auf das Kontrollgerät; beide entsprechen weitgehend dem geltenden Recht. Der bisherige Abs. 1c wird damit zum **Abs. 1d**.

Während die **Abs. 2 und 4** lediglich Zitat Anpassungen enthalten, wird im **Abs. 3** die Strafbarkeit von Übertretungen in den Fällen des § 13 Abs. 3 geregelt. Da für Fahrtstrecken außerhalb der EU, der Schweiz und den Vertragsstaaten des Europäischen Wirtschaftsraumes Vorschriften nach Maßgabe der Lenkzeiten-Verordnung gelten, wird festgelegt, dass in diesen Fällen die Angabe des entsprechenden Gebotes oder Verbotes der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 genügt. Es ist daher nicht notwendig, im Strafantrag bzw. Strafbescheid zu berücksichtigen, ob die Verordnung je nach Fahrtstrecke unmittelbar oder nur auf Grund des § 13 Abs. 3 zur Anwendung kommt. Der bisherige Abs. 3 entfällt, da er aufgrund der unmittelbaren Anwendung der Lenkzeiten-Verordnung nicht mehr erforderlich ist.

Schließlich wird ein neuer **Abs. 5** geschaffen, der künftig – analog dem § 130 Abs. 7 ASchG – Arbeitszeitverstöße von ausländischen Arbeitgebern ohne Sitz in Österreich strafbar machen soll. Diese Neuerung steht nicht in Zusammenhang mit der EU-Anpassung für Lenker, sondern entspricht einem Bedürfnis sämtlicher Branchen, in denen grenzüberschreitend gearbeitet wird.

Gemäß § 2 Abs. 1 VStG sind nämlich – sofern Verwaltungsvorschriften nicht anderes bestimmen – nur die im Inland begangenen Verwaltungsübertretungen strafbar. Nach ständiger Rechtsprechung des VwGH ist bei Übertretung von Arbeitnehmerschutzvorschriften der Tatort grundsätzlich der Ort des Unterneh-

menssitzes. Ein ausländisches Unternehmen ohne Unternehmenssitz in Österreich, das aber in Österreich Arbeitnehmer beschäftigt und dabei Arbeitszeitvorschriften verletzt, ist daher nicht strafbar, weil der Unternehmenssitz im Ausland liegt und die Tat daher als nicht im Inland begangen gilt (Territorialitätsprinzip). Dies läuft den Interessen eines wirksamen Arbeitzeitschutzes diametral zuwider, weil keine Möglichkeiten zur strafrechtlichen Sanktion selbst bei schwer wiegenden Übertretungen zur Verfügung stehen, und wird von den österreichischen Unternehmen zu Recht als ungerecht und wettbewerbsverzerrend empfunden. Da es unbedingt erforderlich ist, auch ausländische Unternehmer für Übertretungen des AZG, zu dessen Einhaltung sie bei betrieblichen Tätigkeiten in Österreich verpflichtet sind, zur verwaltungsstrafrechtlichen Verantwortung ziehen zu können, soll in Zukunft in diesen Fällen nicht der Unternehmenssitz im Ausland, sondern die im Inland gelegene Arbeitsstätte, Baustelle oder auswärtige Arbeitsstelle, in bzw. auf der das Arbeitsinspektorat die Übertretung festgestellt hat, als Tatort gelten. Im Falle der Lenker wäre dies jener Ort, an dem eine Übertretung im Rahmen von Straßenkontrollen festgestellt und dem Arbeitsinspektorat gemeldet wurde. Für die örtliche Zuständigkeit der Verwaltungsstrafbehörde gilt auch in diesen Fällen § 27 Abs. 1 und 2 VStG.

Zu Z 17 und 18 (§ 32 Z 1 und 6):

Die Arbeitszeit-Richtlinie wurde im Jahr 2003 kodifiziert, was im Wesentlichen einer Wiederverlautbarung nach österreichischem Recht entspricht. Die Zitat Anpassung in der Z 1 wäre daher zwar nicht zwingend nötig, erfolgt aber aus Gründen der Übersichtlichkeit und Klarheit.

Die Novelle dient unter anderem der Umsetzung der Lenker-Richtlinie, weshalb die Aufzählung um die Z 6 ergänzt wird.

Zu Z 19 (§ 32b):

Die Aufzählung jener Bestimmungen, in denen die Betriebsvereinbarung zu bestimmten Regelungen unter der Voraussetzung ermächtigt wird, dass für die betroffenen Arbeitnehmer/innen kein Kollektivvertrag zur Anwendung kommt, ist an die novellierten Bestimmungen anzupassen. Darüber hinaus werden Versäumnisse früherer Novellen korrigiert.

Zu Z 20 (§ 32c Abs. 4 und 5):

Die neuen Bestimmungen über die Verlängerung der Arbeitszeit (§ 13a) sehen teilweise niedrigere Arbeitszeiten und einen kürzeren Durchrechnungszeitraum als der frühere § 14 vor. Regelungen in Kollektivverträgen und Betriebsvereinbarungen, die zwar dem früheren Recht entsprechen, aber über die neuen Grenzen hinausgehen, müssten an die neue Rechtslage angepasst werden. Da dies innerhalb der kurzen Legislavakanz in der Regel kaum möglich sein wird, sieht **Abs. 4** eine Generalklausel vor, dass solche Kollektivverträge oder Betriebsvereinbarungen kraft gesetzlicher Anordnung auf das nach den neuen Regelungen noch zulässige Ausmaß eingeschränkt werden. Es kann davon ausgegangen werden, dass diese Einschränkung dem Willen der Vertragsparteien entspricht.

Die Anpassung an die Lenkzeiten-Verordnung macht eine grundlegende Umgestaltung der Strafbestimmungen für Lenker nötig (siehe die Erläuterungen zu Z 16). Zur Umsetzung der Lenker-Richtlinie ist weiters die Normierung neuer Straftatbestände erforderlich. Aufgrund der unterschiedlichen In-Kraft-Tretens-Termine (siehe die Erläuterungen zu Z 21) ist es jedoch aus legistischer Sicht notwendig, während der Zeit zwischen den beiden In-Kraft-Tretens-Terminen eine Übergangsregelung zu treffen. **Abs. 5** enthält daher bis zum In-Kraft-Treten der Neufassung von § 28 die Tatbestände des künftigen Abs. 1a Z 1 und 2 betreffend Höchstarbeitszeit, Ruhepausen und Nachtarbeit.

Zu Z 21 (§ 33 Abs. 1s und 1t):

Es sind zwei In-Kraft-Tretens-Bestimmungen nötig, da die für die Umsetzung der Lenker-Richtlinie notwendigen Änderungen aufgrund der bereits verstrichenen Umsetzungsfrist sobald als möglich (**Abs. 1s**), die für die Anpassung an die Lenkzeiten-Verordnung erforderlichen Änderungen jedoch gleichzeitig mit dieser Verordnung, also ein Jahr nach Veröffentlichung im Amtsblatt der EU, somit am 11. April 2007 in Kraft treten müssen (**Abs. 1t**).

Zu Z 22 (§ 33 Abs. 5):

Zitatanpassung

Art. 2 (Änderung des Arbeitsruhegesetzes):

Zu Z 1 (Überschrift zu § 18):

Beseitigung eines Redaktionsversehens in der Novelle BGBl. I Nr. 48/2003.

Zu Z 2 (§ 22a):

Für die Lenker von Kraftfahrzeugen, die unter die Lenkzeiten-Verordnung fallen, gelten deren Bestimmungen über die Dauer der wöchentlichen Ruhezeit (das ist Art. 8 Abs. 6 bis 9) unmittelbar. Für diese Lenker wird daher im **Abs. 1 erster Satz** festgelegt, dass die §§ 2 bis 5 und 19 nicht anwendbar sind, soweit sie die Dauer der wöchentlichen Ruhezeit betreffen. Im **Satz 2** wird analog zu § 13 Abs. 3 AZG durch einen Generalverweis auf die Lenkzeiten-Verordnung die Geltung einheitlicher Rechtsvorschriften unabhängig von der Fahrtstrecke sichergestellt.

Für die Lenker von Kraftfahrzeugen, die nicht unter die Lenkzeiten-Verordnung fallen, gelten schon bisher die §§ 2 bis 5 und 19 unverändert. Einzig die bisherige Sonderregelung im Abs. 1a für den regionalen Kraftfahrlinienverkehr bleibt in Form des **Abs. 2** fast unverändert erhalten. Es wird allerdings zur Verdeutlichung ergänzt, dass in diesen Fällen die §§ 22b und 22c zur Anwendung kommen. Der bisherige Abs. 2 muss dagegen (analog dem § 13 Abs. 5 AZG) entfallen.

Zu Z 3 (§ 22c):

Es erfolgen lediglich Zitat Anpassungen.

Zu Z 4 (§§ 22d und 22e):

Analog zu § 17c AZG (vgl. die Erläuterungen zu Art. 1 Z 9) soll auch im ARG zur Umsetzung des Art. 9 lit. a der Lenker-Richtlinie eine Informationspflicht verankert werden. Als Rechtsfolge gegen einen Verstoß wird hier eine analoge Bestimmung zu § 15f AZG vorgesehen, die auch verwaltungsstrafrechtliche Verstöße enthält. Anders als im § 28 AZG enthält jedoch der § 27 ARG keine Aufzählung von Straftatbeständen. Es werden daher auch im Zusammenhang mit den Schadenersatz- und Regressansprüchen keine einzelnen Strafbestimmungen aufgezählt, sondern es wird nur generell auf Verstöße gegen die Bestimmungen über die wöchentliche Ruhezeit verwiesen. Dazu gehören die §§ 3 bis 6, 19 und 22.

Zu Z 5 (§ 22f):

Die Einfügung der Bestimmungen von §§ 22d und 22e in den Lenker-Abschnitt macht eine Änderung der Paragraphenbezeichnung für die Sonderbestimmung für die Arbeitnehmer im Handel und in bestimmten Dienstleistungsbetrieben nötig.

Zu Z 6 (§ 27):

In den **Abs. 1 und 2** erfolgen lediglich Zitat Anpassungen, die aufgrund der neuen Lenkzeiten-Verordnung und der damit verbundenen Systemumstellung erforderlich wurden. Die **Abs. 3 und 5** entsprechen den bisherigen Abs. 2 und 4, die **Abs. 4 und 6** entsprechen inhaltlich den Abs. 3 und 5 des § 28 AZG (vgl. die Erläuterungen zu Art. 1 Z 16).

Zu Z 7 und 8 (§ 32b Z 1 und 6):

Vgl. die Erläuterungen zu Art. 1 Z 17 und 18.

Zu Z 9 (§ 33 Abs. 1l):

Die Änderungen im Arbeitsruhegesetz dienen ausschließlich der Anpassung an die Lenkzeiten-Verordnung, weshalb das In-Kraft-Treten analog zum § 33 Abs. 1t AZG (vgl. die Erläuterungen im Artikel 1 zu Z 21) für den 11. April 2007 vorgesehen wird.

Zu Z 10 (§ 34 Abs. 2):

Zitatanpassung

Textgegenüberstellung

Artikel 1 Änderung des Arbeitszeitgesetzes

Geltende Fassung

Allgemeine Regelungen

§ 13. (1) Für die Beschäftigung von Lenkern von Kraftfahrzeugen gelten die Bestimmungen der Abschnitte 2 bis 3a mit den in den §§ 14 bis 17b genannten Abweichungen.

Arbeitszeit

§ 14. (1) Die Arbeitszeit für Lenker umfaßt die Lenkzeiten, die Zeiten für sonstige Arbeitsleistungen und die Zeiten der Arbeitsbereitschaft ohne die Ruhepausen. Bei Teilung der täglichen Ruhezeit beginnt eine neue Tagesarbeitszeit nach Ablauf des mindestens achtstündigen Teiles der Ruhezeit, bei Unterbrechung der täglichen Ruhezeit bei kombinierter Beförderung nach Ablauf der gesamten Ruhezeit.

(2) Der Kollektivvertrag, für Betriebe, für die kein Kollektivvertrag wirksam ist, die Betriebsvereinbarung, kann zusätzlich zu den nach § 7 Abs. 1 zulässigen Überstunden weitere Überstunden zulassen, wenn die wöchentliche Arbeitszeit innerhalb eines Durchrechnungszeitraumes von bis zu 52 Wochen 55 Stunden nicht überschreitet und in den einzelnen Wochen des Durchrechnungszeitraumes 56 Stunden nur insoweit überschreitet, als in die Arbeitszeit Arbeitsbereitschaft zumindest in dem Ausmaß der Überschreitung fällt. Diese

Vorgeschlagene Fassung

Geltungsbereich

§ 13a. (1) Für die Beschäftigung von Lenkern von Kraftfahrzeugen auf öffentlichen Straßen gelten die Bestimmungen der Abschnitte 2 bis 3a mit den §§ 13b bis 17c genannten Abweichungen.

(2) Für das Lenken von VO-Fahrzeugen gelten Vorschriften nach Maßgabe der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 auch auf solchen Fahrtstrecken auf öffentlichen Straßen, die nicht unter Art. 2 Abs. 2 dieser Verordnung fallen.

(3) Die §§ 14a bis 15d sind nur auf das Lenken sonstiger Fahrzeuge anzuwenden.

Unterabschnitt 4b

Bestimmungen zur Lenker-Richtlinie

Arbeitszeit

§ 13b. (1) Die Arbeitszeit für Lenker umfasst die Lenkzeiten, die Zeiten für sonstige Arbeitsleistungen und die Zeiten der Arbeitsbereitschaft ohne die Ruhepausen. Bei Teilung der täglichen Ruhezeit oder bei Unterbrechung der täglichen Ruhezeit bei kombinierter Beförderung beginnt eine neue Tagesarbeitszeit nach Ablauf der gesamten Ruhezeit.

(2) Der Kollektivvertrag, für Betriebe, für die kein Kollektivvertrag wirksam ist, die Betriebsvereinbarung, kann zusätzlich zu den nach § 7 Abs. 1 zulässigen Überstunden weitere Überstunden zulassen. Die wöchentliche Höchstarbeitszeit darf in einzelnen Wochen 60 Stunden und innerhalb eines Durchrechnungszeitraumes von bis zu 17 Wochen im Durchschnitt 48 Stunden nicht überschreiten. Der Kollektivvertrag, für Betriebe, für die kein Kollektivvertrag wirksam ist, die Betriebsvereinbarung, kann den Durchrechnungszeit-

Geltende Fassung

Arbeitszeitverlängerung ist für Lenker unzulässig, bei denen aufgrund der arbeitsvertraglichen Pflichten nicht das Lenken eines Kraftfahrzeuges im Vordergrund steht.

Vorgeschlagene Fassung

raum aus objektiven, technischen oder arbeitsorganisatorischen Gründen auf bis zu 26 Wochen verlängern.

(3) Der Kollektivvertrag, für Betriebe, für die kein Kollektivvertrag wirksam ist, die Betriebsvereinbarung, kann abweichend von Abs. 2 eine durchschnittliche wöchentliche Höchst Arbeitszeit von bis zu 55 Stunden zulassen, wenn zumindest die über 48 Stunden hinausgehende Arbeitszeit in Form von Arbeitsbereitschaft geleistet wird.

(4) Der Arbeitgeber hat den Lenker bei Begründung des Arbeitsverhältnisses bzw. vor dem erstmaligen Einsatz als Lenker schriftlich aufzufordern, ihm schriftliche Aufzeichnungen über all jene bei einem anderen Arbeitgeber geleisteten Arbeitszeiten vorzulegen, die ihm nicht ohnehin aufgrund des Herunterladens von der Fahrerkarte gemäß § 17a Abs. 2 bekannt sind.

Ruhepausen

§ 13c. (1) Abweichend von § 11 Abs. 1 ist die Tagesarbeitszeit

1. bei einer Gesamtdauer zwischen sechs und neun Stunden durch eine Ruhepause von mindestens 30 Minuten,
2. bei einer Gesamtdauer von mehr als neun Stunden durch eine Ruhepause von mindestens 45 Minuten,

zu unterbrechen. Die Ruhepause ist spätestens nach sechs Stunden einzuhalten.

(2) Die Ruhepause kann in mehrere Teile von mindestens 15 Minuten aufgeteilt werden.

(3) Für den Kraftfahrlinienverkehr mit einer Linienstrecke von nicht mehr als 50 km kann durch Kollektivvertrag, für Betriebe, für die kein Kollektivvertrag wirksam ist, durch Betriebsvereinbarung, auch zugelassen werden, dass die Ruhepause in einen Teil von mindestens 20 Minuten und einen bzw. mehrere Teile von mindestens zehn Minuten geteilt wird.

(4) Bei Teilung der Ruhepause nach Abs. 2 oder 3 ist der erste Teil nach spätestens sechs Stunden einzuhalten.

Nachtarbeit

§ 14. (1) Im Sinne dieser Bestimmung gilt

1. als Nacht die Zeit zwischen 0.00 Uhr und 04.00 Uhr,
2. als Nachtarbeit jede Tätigkeit, die in diesem Zeitraum ausgeübt wird.

Geltende Fassung

§ 14. (3) § 12a Abs. 4 bis 6 ist nicht anzuwenden.

Lenkzeit

§ 14a. (1) Innerhalb der zulässigen Arbeitszeit darf die gesamte tägliche Lenkzeit zwischen zwei Ruhezeiten acht Stunden nicht überschreiten. Der Kollektivvertrag, für Betriebe, für die kein Kollektivvertrag wirksam ist, die Betriebsvereinbarung, kann zulassen, daß die Lenkzeit bis auf neun Stunden, zweimal wöchentlich jedoch bis auf zehn Stunden ausgedehnt wird.

(2) Innerhalb einer Woche darf die gesamte Lenkzeit 48 Stunden nicht überschreiten. Der Kollektivvertrag, für Betriebe, für die kein Kollektivvertrag wirksam ist, die Betriebsvereinbarung, kann eine Verlängerung der wöchentlichen Lenkzeit bis auf 56 Stunden zulassen. Innerhalb eines Zeitraumes von zwei aufeinanderfolgenden Wochen darf die Lenkzeit 90 Stunden nicht überschreiten.

(3) Bei Teilung der täglichen Ruhezeit beginnt eine neue tägliche Lenkzeit nach Ablauf des mindestens achtstündigen Teiles der Ruhezeit, bei Unterbrechung der täglichen Ruhezeit bei kombinierter Beförderung nach Ablauf der gesamten Ruhezeit.

Vorgeschlagene Fassung

(2) Die Tagesarbeitszeit eines Lenkers darf an Tagen, an denen er Nachtarbeit leistet, zehn Stunden nicht überschreiten.

(3) Dem Lenker gebührt für Nachtarbeit binnen 14 Tagen ein Ausgleich durch eine Verlängerung einer täglichen oder wöchentlichen Ruhezeit im Ausmaß der geleisteten Nachtarbeit.

(4) Der Kollektivvertrag, für Betriebe, für die kein Kollektivvertrag wirksam ist, die Betriebsvereinbarung, kann aus objektiven, technischen oder arbeitsorganisatorischen Gründen Abweichungen von Abs. 1 bis 3 zulassen.

(5) § 12a Abs. 4 bis 6 ist nicht anzuwenden.

(6) Die Definition der Nacht gemäß § 12a Abs. 1 bleibt hinsichtlich des Versetzungsanspruches (§ 12c) und des Rechts auf Information (§ 12d), die Definition der Nacht gemäß § 12b Abs. 2 Z 1 hinsichtlich der Untersuchungen (§ 12b) unberührt.

Unterabschnitt 4c

Sonderbestimmungen für das Lenken sonstiger Fahrzeuge

Lenkzeit

§ 14a. (1) Innerhalb der zulässigen Arbeitszeit darf die gesamte tägliche Lenkzeit zwischen zwei Ruhezeiten acht Stunden nicht überschreiten. Der Kollektivvertrag, für Betriebe, für die kein Kollektivvertrag wirksam ist, die Betriebsvereinbarung, kann zulassen, dass die Lenkzeit bis auf neun Stunden, zweimal wöchentlich jedoch bis auf zehn Stunden ausgedehnt wird.

(2) Innerhalb einer Woche darf die gesamte Lenkzeit 48 Stunden nicht überschreiten. Der Kollektivvertrag, für Betriebe, für die kein Kollektivvertrag wirksam ist, die Betriebsvereinbarung, kann eine Verlängerung der wöchentlichen Lenkzeit bis auf 56 Stunden zulassen. Innerhalb eines Zeitraumes von zwei aufeinander folgenden Wochen darf die Lenkzeit 90 Stunden nicht überschreiten.

(3) Bei Unterbrechung der täglichen Ruhezeit bei kombinierter Beförderung beginnt eine neue tägliche Lenkzeit nach Ablauf der gesamten Ruhezeit.

Geltende Fassung

Lenkpausen

§ 15. (1) Nach einer Lenkzeit von höchstens vier Stunden ist eine Lenkpause von mindestens 30 Minuten einzulegen.

(5) Zeiten, die der Lenker im fahrenden Fahrzeug verbringt, ohne es zu lenken, können auf Lenkpausen angerechnet werden. Andere Arbeiten dürfen nicht ausgeübt werden.

(6) Lenkpausen dürfen nicht auf die tägliche Ruhezeit angerechnet werden.

§ 15a. (3) Weiters kann durch Kollektivvertrag zugelassen werden, daß an Tagen, an denen eine tägliche Ruhezeit von mindestens zwölf Stunden eingehalten wird, diese Ruhezeit in zwei oder drei Abschnitten genommen werden kann, wobei ein Teil mindestens acht zusammenhängende Stunden, die übrigen Teile jeweils mindestens eine Stunde betragen müssen.

(2) Durch Kollektivvertrag kann zugelassen werden, daß die tägliche Ruhezeit dreimal wöchentlich auf mindestens neun zusammenhängende Stunden verkürzt wird. Wird die tägliche Ruhezeit verkürzt, ist dem Lenker bis zum Ende der folgenden Woche eine zusätzliche Ruhezeit im Ausmaß der Verkürzung zu gewähren. Diese als Ausgleich zustehende Ruhezeit ist zusammen mit einer anderen mindestens achtstündigen Ruhezeit zu gewähren, und zwar über Verlangen des Lenkers am Aufenthaltsort des Fahrzeugs oder am Heimatort des Lenkers.

§ 15. (4) Für den Kraftfahrlinienverkehr mit einer Linienstrecke von nicht mehr als 50 km kann durch Kollektivvertrag, in Betrieben, für die kein Kollektivvertrag wirksam ist, durch Betriebsvereinbarung, auch zugelassen werden, daß die Lenkpause ersetzt wird durch

Vorgeschlagene Fassung

Lenkpausen

§ 15. (1) Nach einer Lenkzeit von höchstens vier Stunden ist eine Lenkpause von mindestens 30 Minuten einzulegen.

(2) Zeiten, die der Lenker im fahrenden Fahrzeug verbringt, ohne es zu lenken, können auf Lenkpausen angerechnet werden. Andere Arbeiten dürfen nicht ausgeübt werden.

(3) Lenkpausen dürfen nicht auf die tägliche Ruhezeit angerechnet werden.

Lenker im regionalen Kraftfahrlinienverkehr

§ 15a. (1) Für Lenker im Kraftfahrlinienverkehr mit einer Linienstrecke von nicht mehr als 50 km gelten die Abweichungen gemäß Abs. 2 bis 5.

(2) Abweichend von § 12 Abs. 1 kann durch Kollektivvertrag zugelassen werden, dass an Tagen, an denen eine tägliche Ruhezeit von mindestens zwölf Stunden eingehalten wird, diese Ruhezeit in zwei oder drei Abschnitten genommen werden kann, wobei ein Teil mindestens acht zusammenhängende Stunden, die übrigen Teile jeweils mindestens eine Stunde betragen müssen. In diesen Fällen beginnt abweichend von § 13b Abs. 1 zweiter Satz eine neue Tagesarbeitszeit nach Ablauf des mindestens achtstündigen Teiles der Ruhezeit.

(3) Durch Kollektivvertrag kann abweichend von § 12 Abs. 2 zugelassen werden, dass die tägliche Ruhezeit dreimal wöchentlich auf mindestens neun zusammenhängende Stunden verkürzt wird. Wird die tägliche Ruhezeit verkürzt, ist dem Lenker bis zum Ende der folgenden Woche eine zusätzliche Ruhezeit im Ausmaß der Verkürzung zu gewähren. Diese als Ausgleich zustehende Ruhezeit ist zusammen mit einer anderen mindestens achtstündigen Ruhezeit zu gewähren.

(4) Abweichend von § 15 Abs. 1 ist nach einer Lenkzeit von höchstens viereinhalb Stunden eine Lenkpause von mindestens 45 Minuten einzuhalten. Durch Kollektivvertrag kann zugelassen werden, dass diese Lenkpause ersetzt wird durch

1. mehrere Lenkpausen von mindestens 15 Minuten, die in die Lenkzeit oder unmittelbar nach dieser so einzufügen sind, dass bei Beginn des

Geltende Fassung

1. mehrere Lenkpausen von mindestens je zehn Minuten, wenn die Gesamtdauer der Lenkpausen mindestens ein Sechstel der fahrplanmäßigen Lenkzeit beträgt oder
2. eine Lenkpause von mindestens 30 Minuten nach einer ununterbrochenen Lenkzeit von höchstens viereinhalb Stunden

Kombinierte Beförderung

§ 15b. (1) Durch Kollektivvertrag kann zugelassen werden, daß Zeiten, in denen ein Lenker ein Fahrzeug begleitet, das auf einem Fährschiff oder der Eisenbahn befördert wird, je nach Dauer als Ruhepausen oder, sofern dem Lenker ein Bett oder eine Schlafkabine zur Verfügung steht, als Ruhezeiten gelten.

(2) Durch Kollektivvertrag kann eine einmalige Unterbrechung der täglichen Ruhezeit zugelassen werden, wenn

1. Zeiten unter den Bedingungen des Abs. 1 zum Teil an Land, zum Teil auf dem Fährschiff oder der Eisenbahn verbracht werden,
2. die Unterbrechung so kurz wie möglich gehalten wird und den um eine Stunde verlängerten Zeitraum für die Verladung des Fahrzeugs oder das Verlassen von Schiff oder Eisenbahn einschließlich der Zollformalitäten nicht übersteigt, und
3. dem Lenker während beider Teile der täglichen Ruhezeit ein Bett oder eine Schlafkabine zur Verfügung steht.

(3) Wird die tägliche Ruhezeit unterbrochen, ist sie um zwei Stunden zu verlängern. Jeder Teil der täglichen Ruhezeit muß mindestens eine Stunde betragen.

Vorgeschlagene Fassung

letzten Teiles der Lenkpause die Lenkzeit von viereinhalb Stunden noch nicht überschritten sein darf, oder

2. eine Lenkpause von mindestens 15 Minuten und eine Lenkpause von mindestens 30 Minuten, wobei bei Beginn der zweiten Lenkpause die Lenkzeit von viereinhalb Stunden noch nicht überschritten sein darf, oder
3. mehrere Lenkpausen von mindestens je zehn Minuten, wenn die Gesamtdauer der Lenkpausen mindestens ein Sechstel der fahrplanmäßigen Lenkzeit beträgt, oder
4. eine Lenkpause von mindestens 30 Minuten nach einer ununterbrochenen Lenkzeit von höchstens viereinhalb Stunden.

(5) Für Betriebe, für die kein Kollektivvertrag wirksam ist, kann die Betriebsvereinbarung Abweichungen nach Abs. 2 bis 4 zulassen.

Kombinierte Beförderung

§ 15b. (1) Durch Kollektivvertrag kann zugelassen werden, dass Zeiten, in denen ein Lenker ein Fahrzeug begleitet, das auf einem Fährschiff oder der Eisenbahn befördert wird, als Ruhepausen oder als Ruhezeiten gelten. Eine Ruhezeit ist dann gegeben, wenn

1. diese Zeit mindestens drei Stunden beträgt und
2. dem Lenker ein Bett oder eine Schlafkabine zur Verfügung steht.

(2) Durch Kollektivvertrag kann eine zweimalige Unterbrechung der täglichen Ruhezeit zugelassen werden, wenn

1. Zeiten unter den Bedingungen des Abs. 1 zum Teil an Land, zum Teil auf dem Fährschiff oder der Eisenbahn verbracht werden,
2. die Unterbrechung eine Stunde nicht übersteigt, und
3. dem Lenker während der gesamten täglichen Ruhezeit ein Bett oder eine Schlafkabine zur Verfügung steht.

Geltende Fassung**Verbot bestimmter Arten des Entgelts**

§ 15c. (1) Lenker dürfen nicht nach Maßgabe der zurückgelegten Strecke oder der Menge der beförderten Güter entlohnt werden, auch nicht in Form von Prämien oder Zuschlägen für diese Fahrtstrecken oder Gütermengen, es sei denn, daß diese Entgelte nicht geeignet sind, die Sicherheit im Straßenverkehr zu beeinträchtigen.

Abweichungen

§ 15d. Wenn es mit der Sicherheit im Straßenverkehr vereinbar ist, kann der Lenker, um einen geeigneten Halteplatz zu erreichen, von den §§ 14 bis 15b sowie einer Verordnung gemäß § 15e abweichen, soweit dies erforderlich ist, um die Sicherheit der Fahrgäste, des Fahrzeugs oder seiner Ladung zu gewährleisten. Art und Grund der Abweichung sind zu vermerken

1. auf dem Schaublatt, wenn das Fahrzeug mit einem analogen Kontrollgerät ausgerüstet ist,
2. auf dem Ausdruck des Kontrollgeräts, wenn das Fahrzeug mit einem digitalen Kontrollgerät ausgerüstet ist,
3. im Arbeitszeitplan in den Fällen des Art. 14 Abs. 1 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85,
4. in den Arbeitszeitaufzeichnungen in den übrigen Fällen.

Ausnahmen durch Verordnung

§ 15e. (1) Durch Verordnung können Abweichungen von den Bestimmungen der §§ 12 und 14 bis 15b und der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 zugelassen werden. Solche Verordnungen dürfen nur für den innerstaatlichen Straßenverkehr und nur für die in Art. 13 der Verordnung (EWG) 3820/85 genannten Kraftfahrzeuge erlassen werden, wenn

1. diese Abweichungen wegen der Art der Beförderung notwendig sind, und
2. die Erholung der Lenker nicht beeinträchtigt wird.

(2) Soweit die Bundesregierung zum Abschluß von Regierungsüberein-

Vorgeschlagene Fassung

§ 15c. Lenker dürfen nicht nach Maßgabe der zurückgelegten Strecke oder der Menge der beförderten Güter entlohnt werden, auch nicht in Form von Prämien oder Zuschlägen für diese Fahrtstrecken oder Gütermengen, es sei denn, dass diese Entgelte nicht geeignet sind, die Sicherheit im Straßenverkehr zu beeinträchtigen oder Verstöße gegen dieses Bundesgesetz zu begünstigen.

Abweichungen

§ 15d. Wenn es mit der Sicherheit im Straßenverkehr vereinbar ist, kann der Lenker, um einen geeigneten Halteplatz zu erreichen, von den §§ 14a, 15, 15a und 15b sowie einer Verordnung gemäß § 15e abweichen, soweit dies erforderlich ist, um die Sicherheit der Fahrgäste, des Fahrzeugs oder seiner Ladung zu gewährleisten. Art und Grund der Abweichung sind zu vermerken

1. auf dem Schaublatt, wenn das Fahrzeug mit einem analogen Kontrollgerät ausgerüstet ist,
2. auf dem Ausdruck des Kontrollgeräts, wenn das Fahrzeug mit einem digitalen Kontrollgerät ausgerüstet ist,
3. im Arbeitszeitplan in den Fällen des Art. 16 Abs. 1 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006,
4. in den Arbeitszeitaufzeichnungen in den übrigen Fällen.

Unterabschnitt 4d**Gemeinsame Bestimmungen****Ausnahmen durch Verordnung**

§ 15e. (1) Durch Verordnung können Abweichungen von den Bestimmungen der §§ 12 und 13b bis 15b oder der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 für die jeweils erfassten Fahrzeuge zugelassen werden. Solche Verordnungen dürfen nur für den innerstaatlichen Straßenverkehr und nur für die in Art. 3 oder Art. 13 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 genannten Kraftfahrzeuge erlassen werden, wenn

1. diese Abweichungen wegen der Art der Beförderung notwendig sind, und
2. die Erholung der Lenker nicht beeinträchtigt wird.

(2) Soweit die Bundesregierung zum Abschluss von Regierungsüberein-

Geltende Fassung

kommen gemäß Art. 66 Abs. 2 des Bundes-Verfassungsgesetzes in der Fassung von 1929 ermächtigt ist, können für den grenzüberschreitenden Straßenverkehr Abweichungen gemäß Abs. 1 zugelassen werden.

§ 15c. (2) Bei Schadenersatz- und Regreßansprüchen zwischen Arbeitgebern und Lenkern ist das Vorliegen einer Entgeltvereinbarung im Sinne des Abs. 1 ein Grund für die Minderung oder den gänzlichen Ausschluß von Ersatz- oder Regreßansprüchen im Sinne des § 2 Abs. 2 Z 4 und 5 des Dienstnehmerhaftpflichtgesetzes, BGBl. Nr. 80/1965, es sei denn, daß die Entgeltvereinbarung auf den Eintritt des Schadens oder die Schadenshöhe keinen Einfluß haben konnte.

§ 16. (1) Die Einsatzzeit von Lenkern umfaßt die zwischen zwei Ruhezeiten anfallende Arbeitszeit und die Arbeitszeitunterbrechungen. Bei Teilung der täglichen Ruhezeit beginnt eine neue Einsatzzeit nach Ablauf des mindestens achtstündigen Teiles der Ruhezeit, bei Unterbrechung der täglichen Ruhezeit bei kombinierter Beförderung nach Ablauf der gesamten Ruhezeit.

§ 17. (6) Ist ein Kraftfahrzeug, das von der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 ausgenommen ist, mit einem analogen oder digitalen Kontrollgerät ausgerüstet, gelten für die Verwendung des Kontrollgerätes, der Schaublätter oder der Fahrerkarte Vorschriften nach Maßgabe der Art. 13 bis 16 der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 sowie § 17a.

§ 17a. (1) ...

1. dem Kraftfahrzeuggesetz 1967, BGBl. Nr. 267, insbesondere hinsichtlich der manuellen Eingabe gemäß § 102a KFG,

(3) ...

1. ...

Vorgeschlagene Fassung

kommen gemäß Art. 66 Abs. 2 B-VG, ermächtigt ist, können auch für den grenzüberschreitenden Straßenverkehr Abweichungen gemäß Abs. 1 zugelassen werden.

Schadenersatz- und Regressansprüche

§ 15f. Bei Schadenersatz- und Regressansprüchen zwischen Arbeitgebern und Lenkern gelten als Grund für die Minderung oder den gänzlichen Ausschluß von Ersatz- oder Regressansprüchen im Sinne des § 2 Abs. 2 Z 4 und 5 des Dienstnehmerhaftpflichtgesetzes, BGBl. Nr. 80/1965,

1. das Vorliegen einer Entgeltvereinbarung im Sinne des § 15c,

2. ein Verstoß des Arbeitgebers gegen die Informationspflicht gemäß § 17c Abs. 1, oder

3. ein Verstoß gegen die in § 28 Abs. 1a Z 1 bis 5, 7 und 8, oder des Abs. 1b Z 1 bis 3 genannten Bestimmungen,

es sei denn, dass diese Verstöße auf den Eintritt des Schadens oder die Schadenshöhe keinen Einfluss haben konnten.

§ 16. (1) Die Einsatzzeit von Lenkern umfasst die zwischen zwei Ruhezeiten anfallende Arbeitszeit und die Arbeitszeitunterbrechungen. Bei Teilung der täglichen Ruhezeit oder bei Unterbrechung der täglichen Ruhezeit bei kombinierter Beförderung beginnt eine neue Einsatzzeit nach Ablauf der gesamten Ruhezeit, bei Teilung der täglichen Ruhezeit im Kraftfahrlinienverkehr mit einer Linienstrecke von nicht mehr als 50 km nach Ablauf des mindestens achtstündigen Teiles der Ruhezeit.

§ 17. (6) Ist ein Kraftfahrzeug, das von der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 ausgenommen ist, mit einem analogen oder digitalen Kontrollgerät ausgerüstet, gelten für die Verwendung des Kontrollgerätes, der Schaublätter, der Ausdrucke oder der Fahrerkarte Vorschriften nach Maßgabe des Art. 6 Abs. 5 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006, der Art. 13 bis 16 der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 sowie § 17a.

§ 17a. (1) ...

1. dem Kraftfahrzeuggesetz 1967 (KFG), BGBl. Nr. 267, insbesondere hinsichtlich der manuellen Eingabe gemäß § 102a KFG,

(3) ...

1. ...

Geltende Fassung

d) unmittelbar vor einer Überlassung des Fahrzeuges,

§ 18. (1) ...

6. ...

c) Bundesgesetz über den Schutz vor Straftaten gegen die Sicherheit von Zivilluftfahrzeugen, BGBl. Nr. 824/1992,

(2) Durch Kollektivvertrag kann zugelassen werden, daß die nach den §§ 3 oder 5 zulässige wöchentliche Normalarbeitszeit abweichend von § 4 und abweichend von der nach § 3 Abs. 1 zulässigen täglichen Normalarbeitszeit innerhalb eines mehrwöchigen Durchrechnungszeitraumes so verteilt wird, daß im wöchentlichen Durchschnitt die nach den §§ 3 oder 5 zulässige Wochenarbeitszeit nicht überschritten wird. Dabei, sowie in den Fällen der Überstundenarbeit abweichend von § 7 Abs. 1 und 2, darf die Tagesarbeitszeit zehn Stunden, in den Fällen des § 5 jedoch zwölf Stunden, insoweit überschreiten, als dies die Aufrechterhaltung des Verkehrs erfordert.

Fliegendes Personal

§ 18e. Für das fliegende Personal von Luftfahrtunternehmen sind die Abschnitte 2 und 3 sowie die §§ 12a Abs. 4 bis 6, 20a und 20b nicht anzuwenden. Für diese Arbeitnehmer richten sich die höchstzulässigen Arbeitszeiten und die täglichen Mindestruhezeiten nach den auf Grund der Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie betreffend die Voraussetzungen für die Erteilung des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC) – AOCV 2004, BGBl. II Nr. 425/2004, in der jeweils geltenden Fassung, durch Bescheid genehmigten Flugbetriebsvorschriften.

§ 20. (1) In außergewöhnlichen Fällen finden die Bestimmungen der §§ 3

Vorgeschlagene Fassung

d) unmittelbar vor oder nach einer Überlassung des Fahrzeugs, wenn diese aufgrund der Vermietung des Fahrzeugs oder einem vergleichbaren Rechtsgeschäft erfolgt,

Informationspflichten

§ 17c. (1) Der Dienstzettel gemäß § 2 Abs. 2 Arbeitsvertragsrechts-Anpassungsgesetz (AVRAG), BGBl. Nr. 459/1993, hat neben allen dort genannten Angaben auch einen Hinweis auf die im § 24 genannten Rechtsvorschriften sowie auf die Möglichkeiten zur Einsichtnahme zu enthalten.

(2) Der Arbeitgeber hat dem Arbeitnehmer auf Verlangen eine Kopie der Arbeitszeitaufzeichnungen auszuhändigen.

§ 18. (1) ...

6. ...

c) Luftfahrtsicherheitsgesetz - LSG, BGBl. Nr. 824/1992,

(2) Durch Kollektivvertrag kann zugelassen werden, daß die nach den §§ 3 oder 5 zulässige wöchentliche Normalarbeitszeit abweichend von § 4 und abweichend von der nach § 3 Abs. 1 zulässigen täglichen Normalarbeitszeit innerhalb eines mehrwöchigen Durchrechnungszeitraumes so verteilt wird, daß im wöchentlichen Durchschnitt die nach den §§ 3 oder 5 zulässige wöchentliche Normalarbeitszeit nicht überschritten wird. Dabei, sowie in den Fällen der Überstundenarbeit abweichend von § 7 Abs. 1 und 2, darf die Tagesarbeitszeit zehn Stunden, in den Fällen des § 5 jedoch zwölf Stunden, insoweit überschreiten, als dies die Aufrechterhaltung des Verkehrs erfordert.

Fliegendes Personal

§ 18e. Für das fliegende Personal von Luftfahrtunternehmen sind die Abschnitte 2 und 3 sowie die §§ 12a Abs. 4 bis 6, 20a und 20b nicht anzuwenden. Für diese Arbeitnehmer richten sich die höchstzulässigen Arbeitszeiten und die täglichen Mindestruhezeiten nach den auf Grund der Luftverkehrsbetreiberzeugnis-Verordnung 2004 – AOCV 2004, BGBl. II Nr. 425/2004, in der jeweils geltenden Fassung, durch Bescheid genehmigten Flugbetriebsvorschriften.

§ 20. (1) In außergewöhnlichen Fällen finden die Bestimmungen der §§ 3

Geltende Fassung

bis 5a, 7 bis 9, 11, 12, 12a Abs. 4 bis 6, 14 bis 15b, 15e, 16, 18, 18a, 18b Abs. 1, 18c Abs. 1, 18d 19d Abs. 3 Z 1 und 2, 20a und 20b Abs. 3 bis 5 keine Anwendung auf vorübergehende und unaufschiebbare Arbeiten, die ...

§ 23. Wenn es das öffentliche Interesse infolge besonders schwerwiegender Umstände erfordert, können durch Verordnung für einzelne Arten oder Gruppen von Betrieben Ausnahmen von den Bestimmungen der §§ 3, 4, 9, 11, 12, 12a Abs. 4 bis 6, 14 bis 16, 18, 18a, 18b Abs. 1, 18c Abs. 1 und 18d zugelassen oder abweichende Regelungen hinsichtlich der Dauer der Ruhepausen getroffen werden.

§ 24. ...

3. der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 und

§ 28. (1a) Arbeitgeber und deren Bevollmächtigte, die

1. die tägliche Ruhezeit gemäß § 15a oder § 15b Abs. 2 und 3 nicht gewähren;
2. die tägliche Ruhezeit gemäß Art. 8 Abs. 1, 2, 6 oder 7 oder Art. 9 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 nicht gewähren;
3. Lenker über die gemäß § 14a Abs. 1 und 2 zulässige Lenkzeit hinaus einsetzen;
4. Lenker über die gemäß Art. 6 Abs. 1 Unterabsatz 1 oder Abs. 2 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 zulässige Lenkzeit hinaus einsetzen;
5. Lenkpausen gemäß § 15 Abs. 1 bis 4 nicht gewähren;
6. Lenkpausen gemäß Art. 7 Abs. 1, 2 oder 4 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 nicht gewähren;
7. Lenker über die gemäß § 16 Abs. 2 bis 4 zulässige Einsatzzeit hinaus einsetzen;
8. die Pflichten betreffend das Fahrtenbuch gemäß § 17 Abs. 1 und 2 verletzen;
9. die Pflichten betreffend den Linienfahrplan und den Arbeitszeitplan gemäß Art. 14 Abs. 1 bis 6 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 verletzen;
10. Verordnungen gemäß § 15e Abs. 1 oder § 17 Abs. 3 oder Regierungsübereinkommen gemäß § 15e Abs. 2 übertreten.

sind, sofern die Tat nicht nach anderen Vorschriften einer strengeren Strafe unterliegt, von der Bezirksverwaltungsbehörde mit einer Geldstrafe von

Vorgeschlagene Fassung

bis 5a, 7 bis 9, 11, 12, 12a Abs. 4 bis 6, 13b bis 15b, 15e, 16, 18, 18a, 18b Abs. 1, 18c Abs. 1, 18d 19d Abs. 3 Z 1 und 2, 20a und 20b Abs. 3 bis 5 keine Anwendung auf vorübergehende und unaufschiebbare Arbeiten, die ...

§ 23. Wenn es das öffentliche Interesse infolge besonders schwerwiegender Umstände erfordert, können durch Verordnung für einzelne Arten oder Gruppen von Betrieben Ausnahmen von den Bestimmungen der §§ 3, 4, 9, 11, 12, 12a Abs. 4 bis 6, 13b bis 15e, 16, 18, 18a, 18b Abs. 1, 18c Abs. 1 und 18d zugelassen oder abweichende Regelungen hinsichtlich der Dauer der Ruhepausen getroffen werden.

§ 24. ...

3. der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 und

§ 28. (1a) Arbeitgeber und deren Bevollmächtigte, die

1. Lenker über die Höchstgrenzen der Arbeitszeit gemäß § 2 Abs. 2, § 13b Abs. 2 und 3 oder § 14 Abs. 2 hinaus einsetzen oder die Aufforderung nach § 13b Abs. 4 unterlassen;
2. Ruhepausen gemäß § 13c oder Ruhezeitverlängerungen gemäß § 14 Abs. 3 nicht gewähren;
3. Lenker über die gemäß § 14a Abs. 1 und 2 zulässige Lenkzeit hinaus einsetzen;
4. Lenkpausen gemäß § 15 oder § 15a Abs. 4 nicht gewähren;
5. die tägliche Ruhezeit gemäß § 15a Abs. 1 bis 3 oder § 15b Abs. 2 nicht gewähren;
6. die Aufzeichnungspflichten gemäß § 15d verletzen;
7. Verordnungen gemäß § 15e Abs. 1 oder § 17 Abs. 3 oder Regierungsübereinkommen gemäß § 15e Abs. 2 übertreten;
8. Lenker über die gemäß § 16 Abs. 2 bis 4 zulässige Einsatzzeit hinaus einsetzen;
9. die Pflichten betreffend das Fahrtenbuch gemäß § 17 Abs. 1 und 2 verletzen,

sind, sofern die Tat nicht nach anderen Vorschriften einer strengeren Strafe unterliegt, von der Bezirksverwaltungsbehörde mit einer Geldstrafe von

Geltende Fassung

72 Euro bis 1 815 Euro zu bestrafen.

(1b) Arbeitgeber und deren Bevollmächtigte, die

1. die Pflichten gemäß § 15d Satz 2 dieses Bundesgesetzes oder gemäß Art. 12 Satz 2 oder Art. 15 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 verletzen;
2. die Pflichten betreffend das analoge Kontrollgerät und das Schaublatt gemäß Art. 3 Abs. 1, Art. 13, Art. 14, Art. 15 Abs. 1 bis 3, 5, 5a, 7 oder 8 oder Art. 16 der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 verletzen;
3. die Pflichten betreffend das digitale Kontrollgerät und dessen Ausdruck gemäß Anhang I B sowie die Pflichten betreffend die Fahrerkarte gemäß Art. 3 Abs. 1, Art. 13, Art. 14, Art. 15 Abs. 1 bis 3, 5, 5a, 7 oder 8 oder Art. 16 der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 verletzen;
4. die Pflichten betreffend das digitale Kontrollgerät gemäß § 17a verletzen;
5. die Aufzeichnungs- und Aufbewahrungspflichten gemäß § 17b verletzen;

Vorgeschlagene Fassung

72 Euro bis 1 815 Euro zu bestrafen.

(1b) Arbeitgeber und deren Bevollmächtigte, die

1. Lenker über die gemäß Art. 6 Abs. 1 bis 3 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 zulässige Lenkzeit hinaus einsetzen;
2. Lenkpausen gemäß Art. 7 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 nicht gewähren;
3. die tägliche Ruhezeit gemäß Art. 8 Abs. 2, 4 oder 5 oder Art. 9 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 nicht gewähren;
4. die Pflichten gemäß Art. 6 Abs. 5 oder Art. 12 Satz 2 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 verletzen;
5. die Pflichten gemäß Art. 10 Abs. 2 Verordnung (EG) Nr. 561/2006 verletzen, soweit sie sich auf das Kapitel II dieser Verordnung beziehen;
6. die Pflichten betreffend den Linienfahrplan und den Arbeitszeitplan gemäß Art. 16 Abs. 2 und 3 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 verletzen,

sind, sofern die Tat nicht nach anderen Vorschriften einer strengeren Strafe unterliegt, von der Bezirksverwaltungsbehörde mit einer Geldstrafe von 72 Euro bis 1 815 Euro zu bestrafen.

(1c) Arbeitgeber und deren Bevollmächtigte, die

1. die Pflichten betreffend das Kontrollgerät, das Schaublatt, den Ausdruck gemäß Anhang I B oder die Fahrerkarte gemäß Art. 3 Abs. 1, Art. 13, Art. 14, Art. 15 ausgenommen die Abs. 4 und 6 oder Art. 16 der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 verletzen;
2. die Pflichten gemäß Art. 10 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 verletzen, soweit sie sich auf die Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 beziehen;
3. die Pflichten betreffend das digitale Kontrollgerät gemäß § 17a verletzen;
4. die Aufzeichnungs- und Aufbewahrungspflichten gemäß § 17b verletzen;

Geltende Fassung

zen,

sind, sofern die Tat nicht nach anderen Vorschriften einer strengeren Strafe unterliegt, von der Bezirksverwaltungsbehörde mit einer Geldstrafe von 218 Euro bis 2 180 Euro, im Wiederholungsfall von 360 Euro bis 3 600 Euro zu bestrafen.

(1c) Arbeitgeber und deren Bevollmächtigte, die

1. Arbeitnehmer über die durch einen Bescheid gemäß § 18e festgelegten Arbeitszeiten hinaus beschäftigen, oder
2. diesen Arbeitnehmern die durch einen Bescheid gemäß § 18e festgelegten täglichen Ruhezeiten nicht gewähren,

sind, sofern die Tat nicht bereits gemäß § 169 des Luftfahrtgesetzes 1957 geahndet wurde, von der Bezirksverwaltungsbehörde mit einer Geldstrafe von 218 Euro bis 2 180 Euro, im Wiederholungsfall von 360 Euro bis 3 600 Euro, zu bestrafen.

(2) Abs. 1 bis 1c sind nicht anzuwenden, wenn die Zuwiderhandlung von Organen einer Gebietskörperschaft begangen wurde. Besteht bei einer Bezirksverwaltungsbehörde der Verdacht einer Zuwiderhandlung durch ein solches Organ, so hat sie, wenn es sich um ein Organ des Bundes oder eines Landes handelt, eine Anzeige an das oberste Organ, dem das der Zuwiderhandlung verdächtige Organ untersteht (Art. 20 Abs. 1 erster Satz des Bundes-Verfassungsgesetzes in der Fassung von 1929), in allen anderen Fällen aber eine Anzeige an die Aufsichtsbehörde zu erstatten.

(3) Kommt im Straßenverkehr als verletzte Verwaltungsvorschrift entweder eine Bestimmung dieses Bundesgesetzes oder die entsprechende Vorschrift der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 in Frage, genügt abweichend von § 44a Z 2 des Verwaltungsstrafgesetzes 1991 (VStG), BGBl. Nr. 52, als Angabe der verletzten Verwaltungsvorschrift die Angabe des entsprechenden Gebotes oder Verbotes der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85.

(4) Für Verstöße gegen die in Abs. 1a und 1b angeführten Rechtsvorschriften im internationalen Straßenverkehr beträgt die Verjährungsfrist abweichend von § 31 Abs. 2 VStG ein Jahr.

Vorgeschlagene Fassung

zen,

sind, sofern die Tat nicht nach anderen Vorschriften einer strengeren Strafe unterliegt, von der Bezirksverwaltungsbehörde mit einer Geldstrafe von 218 Euro bis 2 180 Euro, im Wiederholungsfall von 360 Euro bis 3 600 Euro zu bestrafen.

(1d) Arbeitgeber und deren Bevollmächtigte, die

1. Arbeitnehmer über die durch einen Bescheid gemäß § 18e festgelegten Arbeitszeiten hinaus beschäftigen, oder
2. diesen Arbeitnehmern die durch einen Bescheid gemäß § 18e festgelegten täglichen Ruhezeiten nicht gewähren,

sind, sofern die Tat nicht bereits gemäß § 169 des Luftfahrtgesetzes 1957 geahndet wurde, von der Bezirksverwaltungsbehörde mit einer Geldstrafe von 218 Euro bis 2 180 Euro, im Wiederholungsfall von 360 Euro bis 3 600 Euro, zu bestrafen.

(2) Abs. 1 bis 1d sind nicht anzuwenden, wenn die Zuwiderhandlung von Organen einer Gebietskörperschaft begangen wurde. Besteht bei einer Bezirksverwaltungsbehörde der Verdacht einer Zuwiderhandlung durch ein solches Organ, so hat sie, wenn es sich um ein Organ des Bundes oder eines Landes handelt, eine Anzeige an das oberste Organ, dem das der Zuwiderhandlung verdächtige Organ untersteht (Art. 20 Abs. 1 erster Satz B-VG), in allen anderen Fällen aber eine Anzeige an die Aufsichtsbehörde zu erstatten.

(3) Im Falle des § 13a Abs. 2 genügt abweichend von § 44a Z 2 des Verwaltungsstrafgesetzes 1991 (VStG), BGBl. Nr. 52, als Angabe der verletzten Verwaltungsvorschrift die Angabe des entsprechenden Gebotes oder Verbotes der Verordnung (EG) Nr. 561/2006.

(4) Für Verstöße gegen die in Abs. 1a bis 1c angeführten Rechtsvorschriften im internationalen Straßenverkehr beträgt die Verjährungsfrist abweichend von § 31 Abs. 2 VStG ein Jahr.

(5) Wurden Verwaltungsübertretungen nach den Abs. 1 bis 1d nicht im Inland begangen, gelten sie an jenem Ort begangen, an dem sie festgestellt wurden.

Geltende Fassung**§ 32. ...**

1. Richtlinie 93/104/EG des Rates über bestimmte Aspekte der Arbeitszeitgestaltung vom 23. November 1993 (ABl. Nr. L 307 vom 13.12.1993 S. 18), geändert durch die Richtlinie 2000/34/EG des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 93/104/EG des Rates über bestimmte Aspekte der Arbeitszeitgestaltung hinsichtlich der Sektoren und Tätigkeitsbereiche, die von jener Richtlinie ausgeschlossen sind, vom 22. Juni 2000 (ABl. Nr. L 195 vom 01.08.2000 S. 41);
2. bis 5. ...

§ 32b. Kollektivverträge, die sich auf die Regelungen einzelner Arbeitsbedingungen beschränken und deren Wirkungsbereich sich fachlich auf die überwiegende Anzahl der Wirtschaftszweige und räumlich auf das ganze Bundesgebiet erstreckt, gelten nicht als Kollektivverträge im Sinne des § 14 Abs. 2, § 14a Abs. 1 und 2, § 15 Abs. 4 sowie § 16 Abs. 3 und 4.

§ 32c. (1) bis (3) ...**Vorgeschlagene Fassung****§ 32. ...**

1. Richtlinie 2003/88/EG des Rates vom 4. November 2003 über bestimmte Aspekte der Arbeitszeitgestaltung (ABl. Nr. L 299 vom 18.11.2003 S. 9);
2. bis 5. ...
6. Richtlinie 2002/15/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. März 2002 zur Regelung der Arbeitszeit von Personen, die Fahrtätigkeiten im Bereich des Straßentransportes ausüben (ABl. Nr. L 80 vom 23.03.2002 S. 35).

§ 32b. Kollektivverträge, die sich auf die Regelungen einzelner Arbeitsbedingungen beschränken und deren Wirkungsbereich sich fachlich auf die überwiegende Anzahl der Wirtschaftszweige und räumlich auf das ganze Bundesgebiet erstreckt, gelten nicht als Kollektivverträge im Sinne des § 5 Abs. 2 und 3, § 13b Abs. 2 und 3, § 13c Abs. 3, § 14 Abs. 4, § 14a Abs. 1 und 2, § 15a Abs. 5, § 16 Abs. 3 und 4 sowie § 18 Abs. 5.

§ 32c. (1) bis (3) ...

(4) Sieht ein Kollektivvertrag oder eine Betriebsvereinbarung im Rahmen der Zulassung einer Arbeitszeitverlängerung nach § 14 in der Fassung vor Inkraft-Treten der Änderungen durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. xxx/2006 eine Regelung vor, die nach Inkraft-Treten dieser Änderungen nicht mehr zulässig ist, gilt diese Regelung ab diesem Zeitpunkt auf das nach § 13b Abs. 2 und 3 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xxx/2006 höchstzulässige Ausmaß eingeschränkt.

(5) Bis zum Inkraft-Treten der Änderungen des § 28 Abs. 1a durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. xxx/2006 sind Arbeitgeber und deren Bevollmächtigte nach § 28 Abs. 1a zu bestrafen, die

1. Lenker über die Höchstgrenzen der Arbeitszeit gemäß § 2 Abs. 2, § 13b Abs. 2 und 3 oder § 14 Abs. 2 hinaus einsetzen oder die Aufforderung nach § 13b Abs. 4 unterlassen;

Geltende Fassung

§ 33. (1) bis (1r) ...

(5) Die in Abs. 4 lit. a und b genannten Bundesminister sind auch mit der Vollziehung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 und der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 betraut.

Vorgeschlagene Fassung

2. Ruhepausen gemäß § 13c oder Ruhezeitverlängerungen gemäß § 14 Abs. 3 nicht gewähren.

§ 33. (1) bis (1r) ...

(1s) Die §§ 6 Abs. 1, 9 Abs. 2, 3 und 5 Z 3, 13 Abs. 1, 13a Abs. 1, 13b, 13c, 14, 17a Abs. 1 und 3, 17c, 18 Abs. 1, 18e, 20, 23, 24 Z 3, 28 Abs. 5, 32 Z 1 und 6, 32b und 32c Abs. 4 und 5 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xxx/2006 treten mit 1. Juli 2006 in Kraft. Mit diesem Zeitpunkt tritt § 13 Abs. 4 außer Kraft.

(1t) Die §§ 13 Abs. 2 und 3, 13a Abs. 2 und 3, 14a, 15 bis 15f, 16 Abs. 1, 17 Abs. 6, 24 Z 3, 28 Abs. 1a bis 4 sowie § 33 Abs. 5 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xxx/2006 treten mit 11. April 2007 in Kraft. Mit diesem Zeitpunkt tritt § 13 Abs. 5 außer Kraft.

(5) Die in Abs. 4 lit. a und b genannten Bundesminister sind auch mit der Vollziehung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 und der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 betraut.

Artikel 2 Änderung des Arbeitsruhegesetzes

Geltende Fassung

Verkaufsstellen in Bahnhöfen und Autobusbahnhöfen, auf Flugplätzen und Schiffslandeplätzen, Zollfreiläden

§ 18.

Lenker bestimmter Kraftfahrzeuge

- § 22a. (1) Auf die Beschäftigung von Lenkern auf Kraftfahrzeugen, die
1. zur Güterbeförderung dienen und deren zulässiges Gesamtgewicht, einschließlich Anhänger oder Sattelanhänger, 3,5 Tonnen übersteigt, oder
 2. zur Personenbeförderung dienen und die nach ihrer Bauart und Ausstattung geeignet und dazu bestimmt sind, mehr als neun Personen einschließlich des Fahrers zu befördern,

sind die §§ 2 bis 5 und 19 nicht anzuwenden, soweit diese auf die Dauer der wöchentlichen Ruhezeit Bezug nehmen. Auf diese Lenker sind die §§ 22b und 22c anzuwenden.

(1a) Für den Kraftfahrlinienverkehr mit einer Linienstrecke von nicht mehr als 50 km sind die Abweichungen gemäß Abs. 1 nur anzuwenden, wenn durch Kollektivvertrag oder Betriebsvereinbarung

1. eine Verlängerung der täglichen Lenkzeit auf mehr als zweimal wöchentlich neun Stunden zugelassen wurde (§ 14a Abs. 1 AZG) oder
2. eine Verlängerung der wöchentlichen Lenkzeit zugelassen wurde (§ 14a Abs. 2 AZG).

Vorgeschlagene Fassung

Verkaufsstellen in Bahnhöfen und Autobusbahnhöfen, auf Flughäfen und Schiffslandeplätzen, Zollfreiläden

§ 18. ...

Lenker bestimmter Kraftfahrzeuge

- § 22a. (1) Auf die Beschäftigung von Lenkern von Kraftfahrzeugen, die unter die Verordnung (EG) Nr. 561/2006 über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr, ABl. Nr. L 102 vom 11.04.2006 S. 1, fallen, sind die §§ 2 bis 5 und 19 nicht anzuwenden, soweit diese auf die Dauer der wöchentlichen Ruhezeit Bezug nehmen. Für diese Lenker gelten Vorschriften über die wöchentliche Ruhezeit nach Maßgabe dieser Verordnung auch auf Fahrtstrecken, die nicht unter Art. 2 Abs. 2 dieser Verordnung fallen.

(2) Für den Kraftfahrlinienverkehr mit einer Linienstrecke von nicht mehr als 50 km sind die §§ 2 bis 5 und 19, soweit sie auf die Dauer der wöchentlichen Ruhezeit Bezug nehmen, dann nicht anzuwenden, wenn durch Kollektivvertrag oder Betriebsvereinbarung

1. eine Verlängerung der täglichen Lenkzeit auf mehr als zweimal wöchentlich neun Stunden zugelassen wurde (§ 14a Abs. 1 AZG) oder
2. eine Verlängerung der wöchentlichen Lenkzeit zugelassen wurde (§ 14a Abs. 2 AZG).

In diesem Fall gelten stattdessen die §§ 22b und 22c.

Geltende Fassung

Abweichungen

§ 22c. Wenn es mit der Sicherheit im Straßenverkehr vereinbar ist, kann der Lenker, um einen geeigneten Halteplatz zu erreichen, von diesem Abschnitt abweichen, soweit dies erforderlich ist, um die Sicherheit der Fahrgäste, des Fahrzeugs oder seiner Ladung zu gewährleisten. Art und Grund der Abweichung sind zu vermerken

1. auf dem Schaublatt, wenn das Fahrzeug mit einem analogen Kontrollgerät im Sinne des Anhangs I der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 über das Kontrollgerät im Straßenverkehr, ABl. Nr. L 370 vom 31.12.1985 S. 8, in der Fassung der Verordnung (EG) Nr. 432/2004, ABl. Nr. L 71 vom 10.03.2004 S. 3, ausgerüstet ist,
2. auf dem Ausdruck des Kontrollgeräts, wenn das Fahrzeug mit einem digitalen Kontrollgerät im Sinne des Anhangs IB der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85, in der Fassung der Verordnung (EG) Nr. 432/2004, ausgerüstet ist,
3. im Arbeitszeitplan in den Fällen des Art. 14 Abs. 1 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85,
4. in den Arbeitszeitaufzeichnungen in den übrigen Fällen.

Vorgeschlagene Fassung

Abweichungen

§ 22c. Im Falle des § 22a Abs. 2 kann der Lenker, wenn es mit der Sicherheit im Straßenverkehr vereinbar ist, um einen geeigneten Halteplatz zu erreichen, von § 22b abweichen, soweit dies erforderlich ist, um die Sicherheit der Fahrgäste, des Fahrzeugs oder seiner Ladung zu gewährleisten. Art und Grund der Abweichung sind zu vermerken

1. auf dem Schaublatt, wenn das Fahrzeug mit einem analogen Kontrollgerät im Sinne des Anhangs I der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 über das Kontrollgerät im Straßenverkehr, ABl. Nr. L 370 vom 31.12.1985 S. 8, in der Fassung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006, ausgerüstet ist,
2. auf dem Ausdruck des Kontrollgeräts, wenn das Fahrzeug mit einem digitalen Kontrollgerät im Sinne des Anhangs IB der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85, in der Fassung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006, ausgerüstet ist,
3. im Arbeitszeitplan in den Fällen des Art. 16 Abs. 1 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006,
4. in den Arbeitszeitaufzeichnungen in den übrigen Fällen.

Informationspflichten

§ 22d. Der Dienstzettel gemäß § 2 Abs. 2 Arbeitsvertragsrechts-Anpassungsgesetz (AVRAG), BGBl. Nr. 459/1993, hat neben allen dort genannten Angaben auch einen Hinweis auf die im § 23 genannten Rechtsvorschriften sowie auf die Möglichkeiten zur Einsichtnahme zu enthalten.

Schadenersatz- und Regressansprüche

§ 22e. Bei Schadenersatz- und Regressansprüchen zwischen Arbeitgebern und Lenkern gelten als Grund für die Minderung oder den gänzlichen Ausschluss von Ersatz- oder Regressansprüchen im Sinne des § 2 Abs. 2 Z 4 und 5 des Dienstnehmerhaftpflichtgesetzes, BGBl. Nr. 80/1965,

1. ein Verstoß des Arbeitgebers gegen die Informationspflicht gemäß § 22d, oder
2. ein Verstoß gegen die Bestimmungen über die wöchentliche Ruhezeit, es sei denn, dass diese Verstöße auf den Eintritt des Schadens oder die Scha-

Geltende Fassung**§ 22d. ...****Strafbestimmungen**

§ 27. (1) Arbeitgeber und deren Bevollmächtigte, die den §§ 3, 4, 5 Abs. 1 und 2, §§ 6, 6a, 7, 8 und 9 Abs. 1 bis 3 und 5 oder den §§ 10 bis 22b, 22c zweiter Satz, 22d, 24 bis 25a zuwiderhandeln, sind, sofern die Tat nicht nach anderen Vorschriften einer strengeren Strafe unterliegt, von der Bezirksverwaltungsbehörde mit einer Geldstrafe von 36 Euro bis 2 180 Euro zu bestrafen.

(1a) Ebenso sind Arbeitgeber und deren Bevollmächtigte zu bestrafen, die die wöchentliche Ruhezeit gemäß Art. 6 Abs. 1 Unterabsatz 2 bis 4, Art. 8 Abs. 3 bis 6 oder Art. 12 Satz 2 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 nicht gewähren.

(2) Besteht bei einer Bezirksverwaltungsbehörde der Verdacht einer Zuwiderhandlung durch ein Organ einer Gebietskörperschaft, so hat die Behörde, wenn es sich um ein Organ des Bundes oder eines Landes handelt, eine Anzeige an das oberste Organ, welchem das der Zuwiderhandlung verdächtige Organ untersteht, in allen anderen Fällen aber eine Anzeige an die Aufsichtsbehörde zu erstatten.

(3) Kommt im internationalen Straßenverkehr als verletzte Verwaltungsvorschrift je nach der Fahrtstrecke entweder eine Bestimmung dieses Bundesgesetzes oder die entsprechende Vorschrift der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 in Frage, genügt abweichend von § 44a Z 2 des Verwaltungsstrafgesetzes 1991 (VStG), BGBl. Nr. 52, als Angabe der verletzten Verwaltungsvorschrift die Angabe des entsprechenden Gebotes oder Verbotes der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85.

(4) Für Verstöße gegen die in Abs. 3 genannten Rechtsvorschriften im internationalen Straßenverkehr beträgt die Verjährungsfrist abweichend von § 31 Abs. 2 VStG ein Jahr.

§ 32c. ...**Vorgeschlagene Fassung**

den Höhe keinen Einfluss haben könnten.

§ 22f. ...**Strafbestimmungen**

§ 27. (1) Arbeitgeber und deren Bevollmächtigte, die den §§ 3, 4, 5 Abs. 1 und 2, §§ 6, 6a, 7, 8 und 9 Abs. 1 bis 3 und 5 oder den §§ 10 bis 22b, 22c zweiter Satz, 22f sowie 24 bis 25a zuwiderhandeln, sind, sofern die Tat nicht nach anderen Vorschriften einer strengeren Strafe unterliegt, von der Bezirksverwaltungsbehörde mit einer Geldstrafe von 36 Euro bis 2 180 Euro zu bestrafen.

(2) Ebenso sind Arbeitgeber und deren Bevollmächtigte zu bestrafen, die die wöchentliche Ruhezeit gemäß Art. 8 Abs. 6 und 7 oder Art. 12 Satz 2 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 nicht gewähren.

(3) Besteht bei einer Bezirksverwaltungsbehörde der Verdacht einer Zuwiderhandlung durch ein Organ einer Gebietskörperschaft, so hat die Behörde, wenn es sich um ein Organ des Bundes oder eines Landes handelt, eine Anzeige an das oberste Organ, welchem das der Zuwiderhandlung verdächtige Organ untersteht, in allen anderen Fällen aber eine Anzeige an die Aufsichtsbehörde zu erstatten.

(4) Im Falle des § 22a Abs. 1 zweiter Satz genügt abweichend von § 44a Z 2 des Verwaltungsstrafgesetzes 1991 (VStG), BGBl. Nr. 52, als Angabe der verletzten Verwaltungsvorschrift die Angabe des entsprechenden Gebotes oder Verbotes der Verordnung (EG) Nr. 561/2006.

(5) Für Verstöße gegen die in Abs. 2 genannten Rechtsvorschriften im internationalen Straßenverkehr beträgt die Verjährungsfrist abweichend von § 31 Abs. 2 VStG ein Jahr.

(6) Wurden Verwaltungsübertretungen nach den Abs. 1 und 2 nicht im Inland begangen, gelten sie an jenem Ort begangen, an dem sie festgestellt wurden.

§ 32c. ...

Geltende Fassung

1. Richtlinie 93/104/EG des Rates über bestimmte Aspekte der Arbeitszeitgestaltung vom 23. November 1993 (ABl. Nr. L 307 vom 13.12.1993 S. 18), geändert durch die Richtlinie 2000/34/EG des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 93/104/EG des Rates über bestimmte Aspekte der Arbeitszeitgestaltung hinsichtlich der Sektoren und Tätigkeitsbereiche, die von jener Richtlinie ausgeschlossen sind, vom 22. Juni 2000 (ABl. Nr. L 195 vom 01.08.2000 S. 41);
2. bis 5. ...

§ 33. (1) bis (1k) ...

§ 34. (2) Die in Abs. 1 Z 1, 2 und 5 genannten Bundesminister sind auch mit der Vollziehung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 und der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 betraut.

Vorgeschlagene Fassung

1. Richtlinie 2003/88/EG des Rates vom 4. November 2003 über bestimmte Aspekte der Arbeitszeitgestaltung (ABl. Nr. L 299 vom 18.11.2003 S. 9);
2. bis 5. ...
6. Richtlinie 2002/15/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. März 2002 zur Regelung der Arbeitszeit von Personen, die Fahrtätigkeiten im Bereich des Straßentransportes ausüben (ABl. Nr. L 80 vom 23.03.2002 S. 35).

§ 33. (1) bis (1k) ...

(1l) Die §§ 22a, 22c bis 22f, 27, 32b Z 1 und 6 sowie 34 Abs. 2 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xxx/2006 treten mit 11. April 2007 in Kraft.

§ 34. (2) Die in Abs. 1 Z 1, 2 und 5 genannten Bundesminister sind auch mit der Vollziehung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 und der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 betraut.