

Sozialversicherung u. soz. Fürsorge

287/ME XVIII. GP - Mündliche Anfrage (gescanntes Original)

REPUBLIK ÖSTERREICH
BUNDESMINISTERIUM
FÜR ARBEIT UND SOZIALES

Zl. 52.020/3-2/92

An das
 Präsidium des Nationalrates
 Parlament
 1010 Wien

Wien, den 10.12.92
 Stubenring 1, 1010 Wien
 Telefon (0222) 71100
 Telex 111145 oder 111780
 Fax 7158257
 DVR: 0017001
 P.S.K.Kto.Nr. 05070.004
 Auskunft
 Binder
 Klappe 6100 Durchwahl

Gesetzentwurf	
Zl.	2 -GP/19 P3
Datum	5.1.1993
Verteil	08. Jan. 1993

Nenner St. Jayak

Betrifft: Entwurf eines Lenkzeitengesetzes

Das Bundesministerium für Arbeit und Soziales beeckt sich, in der Anlage 25 Exemplare des Entwurfes eines Lenkzeitengesetzes zur gefälligen Kenntnisnahme zu übermitteln.

Als Frist für die Abgabe der Stellungnahme wurde der 19.2.1993 festgesetzt.

Anlagen

Für den Bundesminister:

Klein

Für die Richtigkeit
 der Ausfertigung:

Fritsch

Anlage zu Zl. 52.020/3-2/1992**E n t w u r f**

Bundesgesetz, mit dem Vorschriften über die Arbeit des im Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals und arbeitsrechtliche Begleitvorschriften zur Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr und zur Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates über das Kontrollgerät im Straßenverkehr erlassen werden (Lenkzeitengesetz - LZG) sowie das Arbeitszeitgesetz und das Arbeitsruhegesetz geändert werden

Der Nationalrat hat beschlossen:

**Artikel I
Lenkzeitengesetz**

**Abschnitt 1
Geltungsbereich und Definitionen**

Geltungsbereich

- § 1. (1) Dieses Bundesgesetz gilt für Arbeitsverhältnisse von Personen, die als Arbeitnehmer Kraftfahrzeuge lenken. Ausgenommen sind**
- 1. Arbeitsverhältnisse, die dem Landarbeitsgesetz 1984, BGBl.Nr. 287 unterliegen, und**
 - 2. Dienstverhältnisse zum Bund, zu einem Land, einer Gemeinde oder einem Gemeindeverband.**

(2) Abschnitt 2 dieses Bundesgesetzes gilt nicht für Fahrten, für die die Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr, ABl. EG Nr. L 370 S. 1, anzuwenden ist.

(3) Abschnitt 3 dieses Bundesgesetzes gilt nur für die Beschäftigung von Fahrern auf Kraftfahrzeugen, für die gemäß der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates über das Kontrollgerät im Straßenverkehr, ABl. EG Nr. L 370 S. 8, keine Kontrollgerätepflicht besteht, jedoch freiwillig ein Kontrollgerät anstelle eines Fahrtenbuches verwendet wird.

Definitionen

§ 2. Im Sinne dieses Bundesgesetzes bedeutet:

- 1. Fahrer jede Person, die das Fahrzeug, sei es auch nur kurze Zeit, selbst lenkt oder sich in dem Fahrzeug befindet, um es gegebenenfalls lenken zu können;**
- 2. Woche der Zeitraum zwischen Montag 00.00 Uhr und Sonntag 24.00 Uhr;**
- 3. Ruhezeit jeder ununterbrochene Zeitraum von mindestens 1 Stunde, in dem der Fahrer frei über seine Zeit verfügen kann.**

Abschnitt 2
Lenk- und Ruhezeiten

Lenkzeiten

§ 3. (1) Die Lenkzeit zwischen zwei täglichen Ruhezeiten oder einer täglichen und einer wöchentlichen Ruhezeit (Tageslenkzeit) gemäß § 5 darf neun Stunden nicht überschreiten. Sie darf zweimal pro Woche auf zehn Stunden verlängert werden.

(2) Dem Fahrer ist nach höchstens sechs Tageslenkzeiten eine wöchentliche Ruhezeit im Sinne von § 5 Abs. 3 zu gewähren. Die wöchentliche Ruhezeit kann bis zum Ende des sechsten Tages verschoben werden, falls die Gesamtlenkzeit während der sechs Tage nicht die Höchstdauer übersteigt, die sechs Tageslenkzeiten entspricht.

(3) Im grenzüberschreitenden Personenverkehr, außer dem Linienverkehr, ist dem Fahrer nach höchstens zwölf Tageslenkzeiten eine wöchentliche Ruhezeit im Sinne von § 5 Abs. 3 zu gewähren. Die wöchentliche Ruhezeit kann bis zum Ende des zwölften Tages verschoben werden, falls die Gesamtlenkzeit während der zwölf Tage nicht die Höchstdauer übersteigt, die zwölf Tageslenkzeiten entspricht.

(4) Die Gesamtlenkzeit darf innerhalb eines Zeitraums von zwei aufeinanderfolgenden Wochen 90 Stunden nicht überschreiten.

Unterbrechungen

§ 4. (1) Nach einer Lenkzeit von 4 1/2 Stunden ist eine Unterbrechung von mindestens 45 Minuten einzulegen, sofern dem Fahrer keine Ruhezeit gewährt wird.

(2) Anstelle der Unterbrechung von 45 Minuten können mehrere Unterbrechungen von insgesamt 45 Minuten in Anspruch genommen werden. Jede dieser Unterbrechungen hat mindestens 15 Minuten zu dauern und ist in die Lenkzeit von 4 1/2 Stunden oder unmittelbar nach dieser einzufügen.

(3) Der Fahrer darf während der Unterbrechungen keine anderen Arbeiten ausführen. Für die Anwendung dieser Bestimmung gelten die Wartezeit und die Zeit, die auf einer Fähre, in einem Zug oder in einem fahrenden Fahrzeug verbracht wird, ohne dieses zu lenken, nicht als solche andere Arbeiten.

(4) Unterbrechungen im Sinne des Abs. 1 und 2 dürfen nicht auf die tägliche Ruhezeit angerechnet werden.

Ruhezeiten

§ 5. (1) Dem Fahrer ist innerhalb jedes Zeitraums von 24 Stunden eine tägliche Ruhezeit von mindestens elf zusammenhängenden Stunden zu gewähren, die höchstens dreimal pro Woche auf nicht weniger als neun zusammenhängende Stunden verkürzt werden darf, sofern bis zum Ende der folgenden Woche eine entsprechende Ruhezeit zum Ausgleich gewährt wird. Die Ruhezeit kann innerhalb von 24 Stunden in zwei oder drei Zeitabschnitten genommen werden, von denen einer mindestens acht

zusammenhängende Stunden betragen muß. In diesem Falle erhöht sich die Mindestruhezeit auf zwölf Stunden.

(2) Befinden sich mindestens zwei Fahrer im Fahrzeug, ist jedem von ihnen während jedes Zeitraums von 30 Stunden eine tägliche Ruhezeit von mindestens acht zusammenhängenden Stunden zu gewähren.

(3) In jeder Woche ist eine Tagesruhezeit durch eine wöchentliche Ruhezeit von insgesamt mindestens 45 zusammenhängenden Stunden zu ersetzen. Diese Ruhezeit kann am Standort des Fahrzeugs oder am Heimatort des Fahrers auf eine Mindestdauer von 36 zusammenhängenden Stunden oder außerhalb dieser Orte auf eine Mindestdauer von 24 zusammenhängenden Stunden verkürzt werden. Jede Verkürzung ist durch eine zusammenhängende Ruhezeit auszugleichen, die vor Ende der auf die betreffende Woche folgenden dritten Woche zu nehmen ist.

(4) Eine wöchentliche Ruhezeit, die in einer Woche beginnt und in die darauffolgende Woche hineinreicht, kann der einen oder anderen der beiden Wochen zugerechnet werden.

(5) Im grenzüberschreitenden Personenverkehr, außer dem Linienverkehr, kann eine zu gewährende wöchentliche Ruhezeit an die wöchentliche Ruhezeit der nächsten Woche angehängt werden.

(6) Jede als Ausgleich für die Verkürzung der täglichen oder der wöchentlichen Ruhezeit genommene Ruhezeit muß zusammen mit einer anderen mindestens achtstündigen Ruhezeit genommen werden und ist dem Betroffenen auf dessen Verlangen am Aufenthaltsort des Fahrzeugs oder am Heimatort des Fahrers zu gewähren.

(7) Die tägliche Ruhezeit kann im Fahrzeug verbracht werden, sofern es mit einer Schlafkabine ausgestattet ist und nicht fährt.

Kombinierte Beförderung

§ 6. Begleitet ein Fahrer im Güter- oder Personenverkehr ein Fahrzeug, das auf einem Fährschiff oder mit der Eisenbahn befördert wird, so darf abweichend von § 5 Abs. 1 die tägliche Ruhezeit einmal unterbrochen werden, sofern folgende Voraussetzungen erfüllt sind:

1. Der an Land verbrachte Teil der täglichen Ruhezeit muß vor oder nach dem auf dem Fährschiff oder in der Eisenbahn verbrachten Teil der täglichen Ruhezeit liegen.
2. Der Zeitraum zwischen den beiden Teilen der täglichen Ruhezeit muß so kurz wie möglich sein und darf auf keinen Fall vor der Verladung des Fahrzeugs oder nach dem Verlassen der Eisenbahn oder des Schiffs durch das Fahrzeug eine Stunde übersteigen; dabei umfaßt der Vorgang der Verladung bzw. des Verlassens auch die Zollformalitäten.
3. Während der beiden Teile der täglichen Ruhezeit muß dem Fahrer ein Bett oder eine Schlafkabine zur Verfügung stehen.
4. Die in dieser Weise unterbrochene tägliche Ruhezeit ist um zwei Stunden zu erhöhen.

- 4 -

Verbot bestimmter Arten des Entgelts

§ 7. Der Fahrer darf nicht nach Maßgabe der zurückgelegten Strecke oder der Menge der beförderten Güter entlohnt werden, auch nicht in Form von Prämien oder Zuschlägen für diese Fahrtstrecke oder Gütermengen, es sei denn, daß diese Entgelte nicht geeignet sind, die Sicherheit im Straßenverkehr zu beeinträchtigen.

Ausnahmen

§ 8. Wenn es mit der Sicherheit im Straßenverkehr vereinbar ist, kann der Fahrer, um einen geeigneten Halteplatz zu erreichen, von diesem Gesetz abweichen, soweit dies erforderlich ist, um die Sicherheit der Fahrgäste, des Fahrzeugs oder seiner Ladung zu gewährleisten. Der Fahrer hat Art und Grund der Abweichung von den Bestimmungen auf dem Schaublatt des Kontrollgeräts oder in seinem Fahrtenbuch zu vermerken.

Abschnitt 3 Freiwillige Verwendung des Kontrollgerätes

Verantwortlichkeit des Arbeitgebers

§ 9. Der Arbeitgeber hat für die ordnungsgemäße Verwendung des Kontrollgerätes zu sorgen.

Ausgabe und Aufbewahrung der Schaublätter

§ 10. (1) Der Arbeitgeber hat dem Fahrer eine ausreichende Anzahl Schaublätter auszuhändigen, wobei dem persönlichen Charakter dieser Schaublätter, der Dauer des Dienstes und der Möglichkeit Rechnung zu tragen ist, daß beschädigte oder von den Organen der Arbeitsinspektion beschlagnahmte Schaublätter ersetzt werden müssen. Der Arbeitgeber darf dem Fahrer nur solche Schaublätter aushändigen, die einem amtlich genehmigten Muster entsprechen und die sich für das in das Fahrzeug eingebaute Gerät eignen.

(2) Der Arbeitgeber hat die Schaublätter nach der Benutzung mindestens ein Jahr lang gut geordnet aufzubewahren; er hat dem betreffenden Fahrer auf Verlangen eine Kopie der Schaublätter auszuhändigen. Die Schaublätter sind den Organen der Arbeitsinspektion auf Verlangen vorzulegen oder auszuhändigen.

Verwendung der Schaublätter

§ 11. (1) Der Fahrer darf keine angeschmutzten oder beschädigten Schaublätter verwenden. Die Schaublätter müssen deshalb in angemessener Weise geschützt werden. Wird ein Schaublatt, welches Aufzeichnungen enthält, beschädigt, so hat der Fahrer das beschädigte Schaublatt dem ersatzweise verwendeten Reserveblatt beizufügen.

- 5 -

(2) Der Fahrer hat Schaublätter für jeden Tag, an dem er lenkt, ab dem Zeitpunkt zu benutzen, an dem er das Fahrzeug übernimmt. Das Schaublatt darf erst nach der täglichen Arbeitszeit entnommen werden, es sei denn, eine Entnahme ist aus anderen Gründen zulässig. Ein Schaublatt darf nicht über den Zeitraum hinaus, für den es bestimmt ist, verwendet werden.

(3) Wenn der Fahrer sich nicht im Fahrzeug aufhält und daher nicht in der Lage ist, das in das Fahrzeug eingebaute Gerät zu betätigen, müssen die in Abs. 4 Z 2 lit. b, c und d genannten Zeiträume von Hand, durch automatische Aufzeichnung oder auf andere Weise lesbar und ohne Beschmutzung des Schaublatts eingetragen werden. Wenn sich mehr als ein Fahrer im Fahrzeug befindet, haben die Fahrer auf den Schaublättern erforderliche Änderungen so vorzunehmen, daß die zurückgelegte Wegstrecke, die Geschwindigkeit des Fahrzeuges und die Lenkzeit auf dem Schaublatt des Fahrers, der tatsächlich lenkt, aufgezeichnet werden.

(4) Der Fahrer

1. hat darauf zu achten, daß die Zeitmarkierung auf dem Schaublatt mit der gesetzlichen Zeit des Landes übereinstimmt, in dem das Fahrzeug zugelassen ist;
2. hat die Schaltvorrichtung des Kontrollgeräts so zu betätigen, daß folgende Zeiten getrennt und unterscheidbar aufgezeichnet werden:
 - a) unter dem Zeichen : die Lenkzeiten;
 - b) unter dem Zeichen : alle sonstigen tatsächlichen Arbeiten;
 - c) unter dem Zeichen : die Bereitschaftszeit, also
 - die Wartezeit, d.h. die Zeit, in der der Fahrer nur an seinem Arbeitsplatz verbleiben muß, um der etwaigen Aufforderung nachzukommen, die Fahrtätigkeit aufzunehmen bzw. wieder aufzunehmen oder andere Arbeiten zu verrichten;
 - die während der Fahrt neben dem Fahrer verbrachte Zeit;
 - die während der Fahrt in einer Schlafkabine verbrachte Zeit;
 - d) unter dem Zeichen : die Arbeitsunterbrechungen und die Tagesruhezeiten.

(5) Der Fahrer hat auf dem Schaublatt folgende Angaben einzutragen:

1. bei Beginn der Benutzung des Blattes: seinen Namen und Vornamen;
2. bei Beginn und am Ende der Benutzung des Blattes: den Zeitpunkt und den Ort;
3. die Kennzeichensnummer des Fahrzeugs, das ihm zugewiesen ist, und zwar vor der ersten auf dem Blatt verzeichneten Fahrt und in der Folge im Falle des Fahrzeugwechsels während der Benutzung des Schaublattes;
4. den Stand des Kilometerzählers:
 - a) vor der ersten auf dem Blatt verzeichneten Fahrt,
 - b) am Ende der letzten auf dem Blatt verzeichneten Fahrt,
 - c) im Falle des Fahrzeugwechsels während des Arbeitstages (Zähler des vorherigen Fahrzeugs und Zähler des neuen Fahrzeugs);
5. gegebenenfalls die Uhrzeit des Fahrzeugwechsels.

(6) Der Fahrer hat den Organen der Arbeitsinspektion auf Verlangen die Schaublätter für die laufende Woche sowie das Schaublatt für den letzten Tag der vorangegangenen Woche, an dem er gefahren ist, vorzulegen.

Dok.Name: LZG/Begut

Verhalten bei Betriebsstörung

§ 12. (1) Bei einer Betriebsstörung oder bei mangelhaftem Funktionieren des Gerätes hat der Arbeitgeber die Reparatur, sobald die Umstände dies gestatten, durchführen zu lassen. Kann die Rückkehr zum Sitz des Unternehmens erst nach mehr als einer Woche nach dem Tag des Eintritts der Störung oder der Feststellung des mangelhaften Funktionierens erfolgen, so ist die Reparatur unterwegs vorzunehmen.

(2) Während einer Betriebsstörung oder bei mangelhaftem Funktionieren des Gerätes hat der Fahrer auf dem Schaublatt (den Schaublättern) oder auf einem besonderen, dem Schaublatt beizufügenden Blatt die Angaben über jene Zeitgruppen zu vermerken, die vom Gerät nicht mehr einwandfrei verzeichnet werden.

Abschnitt 4 Einsatzzeit, Fahrtenbuch

Einsatzzeit

§ 13. (1) Die Einsatzzeit des Fahrers umfaßt die zwischen zwei Ruhezeiten fallende Arbeitszeit (Lenkzeit, Zeiten sonstiger Arbeitsleistungen, Arbeitsbereitschaft), die Ruhepausen und Unterbrechungen.

(2) Die Einsatzzeit darf, soweit Abs. 3 bis 5 nicht anderes bestimmen, zwölf Stunden nicht überschreiten.

(3) Der Kollektivvertrag kann eine Verlängerung der Einsatzzeit bis zu 14 Stunden zulassen, wenn in diese Einsatzzeit regelmäßig und in erheblichem Umfang Arbeitsbereitschaft fällt.

(4) Befinden sich zwei Fahrer im Fahrzeug, kann der Kollektivvertrag eine Verlängerung der Einsatzzeit bis zu 17 Stunden zulassen, wenn in diese Einsatzzeit regelmäßig und in erheblichem Umfang Arbeitsbereitschaft fällt.

(5) Das Arbeitsinspektorat kann nach Anhörung der zuständigen gesetzlichen Interessenvertretungen der Arbeitgeber und der Arbeitnehmer in Einzelfällen Ausnahmen im Sinne des Abs. 3 und 4 zulassen.

(6) Die Abs. 1 bis 5 sind auf den Kraftfahrlinienverkehr nicht anzuwenden.

Fahrtenbuch

§ 14. (1) Ein Fahrer, der nicht im Kraftfahrlinienverkehr eingesetzt ist und ein Fahrzeug lenkt, für das keine Kontrollgerätepflicht besteht und in denen ein Kontrollgerät auch nicht verwendet wird, hat während des Dienstes ein persönliches Fahrtenbuch mit sich zu führen, in welches laufend die Angaben über die Dauer der Lenkzeit, sonstiger Arbeitsleistungen, der Arbeitsbereitschaft, der Ruhepausen und der Ruhezeiten, nach Arbeitstagen getrennt, einzutragen sind. Das

Fahrtenbuch ist den Organen der Arbeitsinspektion über deren Verlangen vorzuweisen.

(2) Dem Arbeitgeber obliegt die Ausgabe der persönlichen Fahrtenbücher sowie die Führung des Verzeichnisses über die verwendeten persönlichen Fahrtenbücher. Das Verzeichnis muß den Namen und die Empfangsbestätigung des Fahrers, dem das Buch zugeteilt ist, sowie die Buchnummer, das Ausgabedatum und das Datum des letzten vom Fahrer vor der endgültigen Rückgabe des Fahrtenbuches an den Arbeitgeber nach Gebrauch ausgefüllten Tageskontrollblattes enthalten. Der Arbeitgeber hat mindestens einmal monatlich zu überprüfen, ob die Angaben gemäß Abs. 1 eingetragen wurden. Die persönlichen Fahrtenbücher sind nach deren Abschluß vom Arbeitgeber mindestens ein Jahr lang aufzubewahren; diese sowie das Verzeichnis sind den Organen der Arbeitsinspektion auf Verlangen vorzulegen, auszuhändigen oder zu übermitteln.

(3) Nähere Bestimmungen über die Merkmale, die Form, den Inhalt und die Vorschriften über die Führung des persönlichen Fahrtenbuches sowie deren Überprüfung durch den Arbeitgeber gemäß Abs. 2 sind durch Verordnung zu treffen. Ferner können durch Verordnung Ausnahmen und Erleichterungen in der Führung der Fahrtenbücher gestattet werden, wenn die Überwachung der Einhaltung der Arbeitszeitregelungen auf andere Weise hinlänglich sichergestellt ist.

(4) Der Bundesminister für Arbeit und Soziales kann in begründeten Einzelfällen nach Anhörung der zuständigen gesetzlichen Interessenvertretungen der Arbeitnehmer und Arbeitgeber Ausnahmen von der Führung der Fahrtenbücher oder Erleichterungen bei der Führung derselben im Nahverkehr zulassen, wenn durch andere Maßnahmen Beginn und Ende der Arbeitsschicht, der Lenkzeit und der Ruhepausen nachgewiesen werden.

Abschnitt 5 Schlußbestimmungen

Auflegen von Rechtsvorschriften

§ 15. Der Arbeitgeber hat einen Abdruck dieses Bundesgesetzes im Betrieb an geeigneter, für die Arbeitnehmer leicht zugänglicher Stelle aufzulegen. Weiters ist je ein Abdruck der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 und der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 aufzulegen, soweit Fahrer auf Fahrzeugen beschäftigt werden, die unter diese Vorschriften fallen.

Strafbestimmungen

§ 16. (1) Arbeitgeber und deren Bevollmächtigte, die

1. Fahrer über die höchstzulässige tägliche Lenkzeit gemäß Art. 6 Abs. 1 Satz 1 und 2 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 hinaus einsetzen;
2. Fahrer über die höchstzulässige Lenkzeit in zwei aufeinanderfolgenden Wochen gemäß Art. 6 Abs. 2 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 hinaus einsetzen;
3. Unterbrechungen gemäß Art. 7 Abs. 1, 2, 4 und 5 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 nicht gewähren;
4. die tägliche Ruhezeit gemäß Art. 8 Abs. 1, 2, 6 und 7 sowie Art. 9 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 nicht gewähren;
5. die wöchentliche Ruhezeit gemäß Art. 6 Abs. 1 Satz 3 bis 5 und Art. 8 Abs. 3 bis 6 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 nicht gewähren;
6. entgegen Art. 10 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 einen Fahrer aufgrund der zurückgelegten Fahrtstrecke oder der Menge der beförderten Güter entlohen;
7. entgegen Art. 12 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 nicht dafür sorgen, daß der Fahrer Art und Grund einer Abweichung auf den Schaublatt des Kontrollgeräts oder im Arbeitszeitplan vermerkt;
8. entgegen Art. 14 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 den Linienfahrplan oder den Arbeitszeitplan nicht, nicht vollständig oder unrichtig führen oder den Arbeitszeitplan dem Fahrer nicht aushändigen oder im Unternehmen nicht aufbewahren;
9. nicht dafür sorgen, daß gemäß Art. 3 Abs. 1 der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 ein Kontrollgerät eingebaut wird;
10. entgegen Art. 13 der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 nicht für das ordnungsgemäße Funktionieren und die richtige Verwendung des Kontrollgerätes sorgen;
11. entgegen Art. 14 Abs. 1 der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 dem Fahrer keine, keine ausreichende Anzahl oder ungeeignete Schaublätter aushändigen;
12. entgegen Art. 14 Abs. 2 der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 die Schaublätter nicht aufbewahren, dem Arbeitsinspektorat nicht vorlegen oder aushändigen oder dem Fahrer keine Kopie des Schaublattes aushändigen;
13. nicht dafür sorgen, daß der Fahrer das Schaublatt ordnungsgemäß nach Art. 15 Abs. 1, 2, 3 und 5 der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 verwendet;
14. entgegen Art. 16 Abs. 1 der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 nicht oder nicht rechtzeitig für die erforderlichen Reparaturen des Kontrollgerätes sorgen;
15. nicht dafür sorgen, daß der Fahrer in den Fällen des Art. 16 Abs. 2 der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 die erforderlichen Vermerke vornimmt;

begehen eine Verwaltungsübertretung und sind, sofern die Tat nicht nach anderen Vorschriften einer strengeren Strafe unterliegen, von der Bezirksverwaltungsbehörde, in Betrieben, die der bergbehördlichen Aufsicht unterliegt, von der Bergbaupolizei mit einer Geldstrafe von 1000 S bis 25000 S, im Wiederholungsfalle von 2000 S bis 50000 S zu bestrafen.

(2) Ebenso sind Arbeitgeber und deren Bevollmächtigte zu bestrafen, die

1. Fahrer über die höchstzulässige tägliche Lenkzeit gemäß § 3 Abs. 1 hinaus einsetzen;
2. Fahrer über die höchstzulässige Lenkzeit in zwei aufeinanderfolgenden Wochen gemäß § 3 Abs. 4 hinaus einsetzen;
3. Unterbrechungen gemäß § 4 nicht gewähren;
4. die tägliche Ruhezeit gemäß § 5 Abs. 1, 2 und 7 sowie § 6 nicht gewähren;
5. die wöchentliche Ruhezeit gemäß § 3 Abs. 2 und 3 und § 5 Abs. 3 bis 6 nicht gewähren;
6. entgegen § 7 einen Fahrer aufgrund der zurückgelegten Fahrtstrecke oder der Menge der beförderten Güter entlohnern;
7. entgegen § 8 nicht dafür sorgen, daß der Fahrer Art und Grund einer Abweichung auf dem Schaublatt des Kontrollgeräts vermerkt;
8. entgegen § 9 nicht für die ordnungsgemäße Verwendung des Kontrollgerätes sorgen;
9. entgegen § 10 Abs. 1 dem Fahrer keine, keine ausreichende Anzahl oder ungeeignete Schaublätter aushändigen;
10. entgegen § 10 Abs. 2 die Schaublätter nicht aufbewahren, dem Arbeitsinspektorat nicht vorlegen oder aushändigen oder dem Fahrer keine Kopie des Schaublattes aushändigen;
11. nicht dafür sorgen, daß der Fahrer das Schaublatt ordnungsgemäß nach § 11 verwendet;
12. entgegen § 12 Abs. 1 nicht oder nicht rechtzeitig für die erforderlichen Reparaturen des Kontrollgerätes sorgen;
13. nicht dafür sorgen, daß der Fahrer in den Fällen des § 12 Abs. 2 die erforderlichen Vermerke vornimmt.

(3) Ebenso sind Arbeitgeber und deren Bevollmächtigte zu bestrafen, die

1. Fahrer über die gemäß § 13 zulässige Einsatzzeit hinaus einsetzen;
2. nicht dafür sorgen, daß der Fahrer gemäß § 14 Abs. 1 das Fahrtenbuch mit sich führt oder die vorgeschriebenen Aufzeichnungen im Fahrtenbuch vornimmt;
3. entgegen § 14 Abs. 2 das Fahrtenbuch nicht ausgibt oder das Verzeichnis nicht, nicht vollständig oder unrichtig führt;
4. entgegen § 14 Abs. 2 das Fahrtenbuch und das Verzeichnis nicht mindestens ein Jahr aufbewahrt oder den Organen der Arbeitsinspektion auf Verlangen nicht vorlegt, aushändigt oder übermittelt;
5. den Bestimmungen der gemäß § 14 Abs. 3 erlassenen Verordnung zuwiderhandelt;
6. entgegen § 15 die vorgeschriebenen Rechtsvorschriften nicht im Betrieb aushängen.

Ausnahmen durch Verordnung

§ 17. (1) Die nach § 20 zuständigen Bundesminister können für die Beschäftigung von Fahrern im innerstaatlichen Straßenverkehr Ausnahmen durch Verordnung gemäß Art. 3 Abs. 2 der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 zulassen.

(2) Weiters können die nach § 20 zuständigen Bundesminister durch Verordnung Regelungen im Sinne des Art. 6 Abs. 1 letzter Satz und Art. 7 Abs. 3 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 zulassen.

Dok.Name: LZG/Begut

(3) Für Fahrer von Fahrzeugen, die zur Personenbeförderung im Linienverkehr dienen, wenn die Liniенstrecke nicht mehr als 50 km beträgt, können die nach § 20 zuständigen Bundesminister, soweit es für die Erstellung von Fahrplänen erforderlich ist, durch Verordnung oder im Einzelfall durch Bewilligung, zulassen

1. von § 4 abweichende Regelungen der Unterbrechungen, oder
2. von § 5 abweichende Regelungen der täglichen Ruhezeit.

Behördenzuständigkeit

§ 18. An die Stelle der Arbeitsinspektorate treten für Betriebe, die vom Wirkungsbereich der Arbeitsinspektion ausgenommen sind, die zur Wahrung des Arbeitnehmerschutzes sonst berufenen Behörden.

Verweisungen

§ 19. (1) Soweit in diesem Bundesgesetz auf andere Bundesgesetze verwiesen wird, sind diese in der jeweils geltenden Fassung anzuwenden.

(2) Soweit in diesem Bundesgesetz auf Rechtsvorschriften der EG verwiesen wird, sind diese in der im Anhang XIII des Abkommens zum Europäischen Wirtschaftsraumes enthaltenen Fassung anzuwenden.

Inkrafttreten und Vollziehung

§ 20. (1) Dieses Bundesgesetz tritt zugleich mit dem Abkommen über den Europäischen Wirtschaftsraum in Kraft.

(2) § 17 tritt für Fahrer von Fahrzeugen, die zur Personenbeförderung im Linienverkehr dienen, wenn die Liniенstrecke nicht mehr als 50 km beträgt, mit der gemäß § 18 Abs. 3 Z 1 zu erlassenden Verordnung in Kraft.

(3) Verordnungen nach diesem Bundesgesetz können bereits vor dem in Abs. 1 genannten Zeitpunkt erlassen werden. Sie treten jedoch erst mit diesem Zeitpunkt in Kraft.

(4) Mit der Vollziehung dieses Bundesgesetzes sowie des Arbeitnehmerschutzes nach der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 und der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 sind betraut:

1. der Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Arbeit und Soziales hinsichtlich der Arbeitnehmer in Betrieben, die der bergbehördlichen Aufsicht unterstehen;
2. der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Arbeit und Soziales hinsichtlich der Arbeitnehmer in Betrieben, die der Aufsicht der Verkehrs-Arbeitsinspektionen unterliegen;
3. der Bundesminister für Arbeit und Soziales hinsichtlich der übrigen Arbeitnehmer.

Artikel II**Änderung des Arbeitszeitgesetzes**

Das Arbeitszeitgesetz, BGBl.Nr. 461/1969, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl.Nr. 473/1992, wird wie folgt geändert:

1. In § 9 entfällt das Zitat „16“.
2. Dem § 12 wird folgender Abs. 5 angefügt:
„(5) Die Abs. 1 bis 4 sind auf Fahrer von Kraftfahrzeugen nicht anzuwenden.“
3. Abschnitt 4 (§§ 13 bis 17) entfällt.
4. In § 20 Abs. 1 entfällt das Zitat „14 bis 16“.
5. In § 23 entfällt das Zitat „14 bis 16“.
6. In § 27 Abs. 2 entfällt das Zitat „§ 14 Abs. 2 und 3, § 15 Abs. 4, § 16 Abs. 5 und 7“.
7. Nach § 33 Abs. 1 wird folgender Abs. 1a eingefügt:
„(1a) Die §§ 9, 12 Abs. 5, 20 Abs. 1, 23 sowie 27 Abs. 2 in der Fassung des Bundesgesetzes, BGBl.Nr. XXXXX treten zugleich mit dem Abkommen über den Europäischen Wirtschaftsraum in Kraft. Mit diesem Zeitpunkt tritt Abschnitt 4 außer Kraft.“
8. § 33 Abs. 2 lautet:
„(2) Die Bestimmungen des § 12 Abs. 3 betreffend die ununterbrochene Wochenruhe treten mit der gemäß § 12 Abs. 4 zu erlassenden Verordnung in Kraft.“

Artikel III**Änderung des Arbeitsruhegesetzes**

Das Arbeitsruhegesetz, BGBl.Nr. 144/1983, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl.Nr. 158/1991, wird wie folgt geändert:

1. Nach § 19 wird folgender § 19a samt Überschrift eingefügt:
„Sonderbestimmungen für Fahrer von Kraftfahrzeugen
§ 19a. Die §§ 2 bis 5 und 19 sind auf Fahrer von Kraftfahrzeugen nicht anzuwenden, soweit sie die Dauer der wöchentlichen Ruhezeit betreffen. § 6 ist auf Fahrer von Kraftfahrzeugen nicht anzuwenden.“
2. Nach § 33 Abs. 1a wird folgender Abs. 1b eingefügt:
„(1b) § 19a tritt zugleich mit dem Abkommen über den Europäischen Wirtschaftsraum in Kraft.“

V o r b l a t t**Problem:**

Mit Inkrafttreten des EWR-Vertrages treten auch die Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr und die Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 über das Kontrollgerät im Straßenverkehr in Kraft. Das Europäische Übereinkommen über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR) wurde bisher nicht transformiert. Die geltenden arbeitnehmerschutzrechtlichen Vorschriften des Arbeitszeitgesetzes und des Arbeitsruhegesetzes weichen von den genannten internationalen Vorschriften ab.

Ziel und Inhalt:

Transformation des AETR. Schaffung von arbeitsrechtlichen Begleitmaßnahmen zu den EG-Verordnungen. Anpassung von Bestimmungen des Arbeitszeitgesetzes und des Arbeitsruhegesetzes, die von den internationalen Vorschriften abweichen. Übernahme der restlichen Sonderbestimmungen des Arbeitszeitgesetzes.

Kosten:

Keine

Vereinbarkeit mit EG-Recht:

Der Entwurf enthält Anpassungen des österreichischen Rechts an das EG-Recht.

Erläuterungen

Allgemeiner Teil

Mit Inkrafttreten des EWR-Vertrages entfalten auch die Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr, die vor allem Regelungen über Lenk- und Ruhezeiten enthält, sowie die Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates über das Kontrollgerät im Straßenverkehr in Österreich unmittelbar Rechtskraft. Zu diesen Verordnungen sind Begleitvorschriften (Verfahrensrecht, Organzuständigkeit) sowie gemäß Artikel 17 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 und Artikel 19 der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 auch Überwachungsregelungen und Strafbestimmungen erforderlich.

Auch das von Österreich ratifizierte Europäische Übereinkommen über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR) enthält Bestimmungen über die Lenk- und Ruhezeiten sowie das Kontrollgerät, die denen der EG-Verordnungen entsprechen. Anlässlich der Genehmigung des AETR, BGBl. Nr. 518/1975, hat der Nationalrat beschlossen, daß dieses Übereinkommen durch spezielle Transformation (Art. 50 Abs. 2 B-VG) zu erfüllen ist.

Zum Geltungsbereich der internationalen Vorschriften ist folgendes festzuhalten:

Die Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 gilt gemäß ihrem Art. 2 Abs. 1 für den „innergemeinschaftlichen Straßenverkehr“. Nach dem EWR-Vertrag (Einleitung zu Annex XIII [Transport] in Verbindung mit dem Protokoll Nr. 1 über horizontale Anpassungen, Punkt 8) ist dieser Begriff als „Straßenverkehr innerhalb des EWR“ zu lesen. Auf bestimmten Fahrtstrecken (Art. 2 Abs. 2 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85) gilt jedoch anstelle dieser Verordnung das Europäische Übereinkommen über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR).

Das AETR gilt für Fahrzeuge, die in Mitgliedstaaten zugelassen sind, grundsätzlich auf allen internationalen Fahrtstrecken. Anlässlich des Inkrafttretens des EWR-Vertrages wird jedoch ein Vorbehalt zu machen sein, daß Fahrten innerhalb des EWR nicht als internationale Beförderungen im Sinne des AETR gelten, sondern unter die EG-Vorschriften fallen.

Zusammenfassend ist daher festzustellen, daß für alle Fahrtstrecken entweder die Regelungen der EG-Verordnungen unmittelbar oder die zu transformierenden gleichlautenden Vorschriften des AETR gelten.

Sowohl die EG-Vorschriften als auch das AETR gelten grundsätzlich für alle Fahrer unabhängig davon, ob sie in einem Arbeitsverhältnis stehen oder nicht, und stellen somit Verkehrsrecht dar. Da für die Einhaltung der Bestimmungen jedoch jeweils ausdrücklich auch die Verantwortlichkeit des Arbeitgebers festgesetzt wird, sind diese Regelungen auch als arbeitnehmerschutzrechtliche Vorschriften anzusehen.

Dieses Bundesgesetz setzt lediglich die arbeitnehmerschutzrechtlichen Begleit- bzw. Durchführungsmaßnahmen fest, die verkehrsrechtlichen Maßnahmen bleiben dem Verkehrsrecht überlassen.

Dok.Name: LZG/Begut

Art. 11 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 und Art. 4 AETR stellen es Österreich grundsätzlich frei, für Fahrer von in Österreich zugelassenen Fahrzeugen höhere Mindestwerte oder niedrigere Höchstwerte festzusetzen. Jene Vorschriften des Arbeitszeitgesetzes (AZG) und des Arbeitsruhegesetzes (ARG), die strenger als die internationalen Vorschriften sind, könnten daher aufrecht erhalten werden.

Um jedoch einheitliche Vorschriften für alle Fahrer zu schaffen, wird von dieser Möglichkeit nicht Gebrauch gemacht. Vielmehr werden arbeitnehmerschutzrechtliche Regelungen über Rechtsgebiete, die auch von den internationalen Vorschriften erfaßt sind, für Fahrer angepaßt bzw. aufgehoben.

Weiters sind von den EG-Verordnungen und vom AETR bestimmte Fahrzeuggruppen ausgeschlossen. Für diese werden gleichartige Regelungen geschaffen, soweit die Fahrer unter den Geltungsbereich des Lenkzeitengesetzes fallen. Der Großteil dieser Fahrer fällt derzeit unter das Arbeitszeitgesetz (Vgl. die Erl. zu § 1 Abs. 1).

Das AETR verwendet eine Reihe von Begriffen, die vom österreichischen Arbeitnehmerschutzrecht abweichen (Fahrer statt Lenker, Unterbrechung statt Pause etc.). Auch die EG-Verordnungen verwenden die selben Begriffe wie das AETR. Da in der Mehrzahl der Fälle die EG-Verordnungen unmittelbar anwendbar sind, werden auch bei der Transformation des AETR und bei der Aufstellung gleichartiger Regelungen für Fahrer der übrigen Fahrzeuge meist die Begriffe der internationalen Regelungen verwendet, um unterschiedliche Bezeichnungen je nach Fahrtstrecke bzw. je nach Fahrzeugart zu vermeiden. In den Erläuterungen wird klargestellt, welchen bisher im AZG verwendeten Begriffen diese entsprechen. Anpassungen an die österreichische Rechtssprache werden nur in den unbedingt erforderlichen Fällen vorgenommen.

Zur Kostenbelastung für den Bund ist festzuhalten, daß aufgrund der Ausnahme für Arbeitsverhältnisse zum Bund keine Kosten entstehen.

Die Zuständigkeit des Bundes zur Regelung gründet sich auf Art. 10 Abs. 1 Z 11 und 16 B-VG.

Besonderer Teil

Zu Artikel I (Lenkzeitengesetz)

Zu Abschnitt 1:

Zu § 1:

Zu Abs. 1:

Da sich sowohl die Zuständigkeit zur Setzung von Begleitvorschriften zu EG-Verordnungen als auch zur speziellen Transformation des AETR nach den Kompetenzartikeln des B-VG richtet, sind Arbeitnehmer, für die das Landarbeitsgesetz zur Anwendung kommt (für diesen Bereich hätte die Regelung durch ein Grundsatzgesetz zu erfolgen) sowie Arbeitnehmer, die in einem Dienstverhältnis zu Ländern, Gemeinden und Gemeindeverbänden stehen, sofern sie nicht in Betrieben beschäftigt sind (für diesen Bereich sind die Länder gemäß Art. 16 Abs. 1 B-VG zur Regelung verpflichtet) von diesem Bundesgesetz auszunehmen.

Es werden jedoch auch Arbeitnehmer der Länder, Gemeinden und Gemeindeverbände, die in Betrieben beschäftigt werden, sowie Dienstnehmer, die in einem Dienstverhältnis zum Bund stehen, ausgenommen, obwohl für diese Bereiche eine Kompetenz des Bundes besteht, um eigenständige Bestimmungen unter Berücksichtigung allfälliger für die Dienstnehmer bestehender günstigerer Regelungen zu ermöglichen.

Der Geltungsbereich des Lenkzeitengesetzes weicht damit von dem des Arbeitszeitgesetzes, das bisher die Lenkzeitgrenzen enthält, ab. Das LZG nimmt auch die Bediensteten der Gebietskörperschaften aus, die nicht im Bereich der Hoheitsverwaltung tätig sind und für deren Arbeitsverhältnis ein Kollektivvertrag wirksam ist. Andererseits sind die Ausnahmen des § 1 Abs. 2 Z 3 bis 8 AZG - von Bedeutung könnte dies höchstens in Ausnahmefällen bei Hausgehilfen- und Hausangestellten oder leitenden Angestellten sein - sowie die in § 1 Abs. 2 Z 1 AZG enthaltenen Stiftungen, Fonds und Anstalten erfaßt.

Kraftfahrzeug ist gemäß § 2 Z 1 des Kraftfahrgesetzes ein zur Verwendung auf Straßen bestimmtes oder auf Straßen verwendetes Fahrzeug, das durch technisch freigemachte Energie angetrieben wird und nicht an Gleise gebunden ist, auch wenn seine Antriebsenergie Oberleitungen entnommen wird. Lenker von Fahrzeugen, die nicht zur Verwendung auf Straßen bestimmt sind und auf diesen auch nicht verwendet werden (z.B. bestimmte Baumaschinen), fallen daher nicht unter das LZG.

Zu Abs. 2:

Abschnitt 2 enthält die Lenk- und Ruhezeitbestimmungen. Da die Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 bereits unmittelbar gilt, sind „Fahrten“, die unter diese Verordnung fallen, vom Geltungsbereich dieses Abschnittes ausgenommen. Erfaßt sind daher von Abschnitt 2 sowohl Fahrten auf Fahrtstrecken, für die die EG-Verordnung gemäß ihrem Art. 2 nicht gilt (Transformation des AETR), als auch Fahrten mit Fahrzeugen, die nicht unter diese Verordnung gemäß deren Art. 4 fallen.

Folgende Fahrtstrecken sind daher erfaßt:

1. Fahrten, die nicht als Fahrten innerhalb des EWR anzusehen sind (z.B. von Österreich nach Ungarn),
2. Fahrten von, nach oder durch Drittländer, die nicht dem EWR angehören, jedoch das AETR ratifiziert haben (z.B. von Österreich durch Deutschland nach Polen).

Folgende Fahrzeuge werden von der EG-Verordnung nicht erfaßt und fallen daher unter Abschnitt 2:

1. Fahrzeuge, die zur Güterbeförderung dienen und deren zulässiges Gesamtgewicht, einschließlich Anhänger oder Sattelanhänger, 3,5 t nicht übersteigt;
2. Fahrzeuge, die zur Personenbeförderung dienen und die nach ihrer Bauart und Ausstattung geeignet und dazu bestimmt sind, bis zu 9 Personen - einschließlich des Fahrers - zu befördern;
3. Fahrzeuge, die zur Personenbeförderung im Linienverkehr dienen, wenn die Linienstrecke nicht mehr als 50 km beträgt;
4. Fahrzeuge mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 30 km/h;

5. Fahrzeuge, die von den Streitkräften, dem Zivilschutz, der Feuerwehr und den für die Aufrechterhaltung der öffentlichen Ordnung zuständigen Kräften selbst oder unter deren Aufsicht verwendet werden;
6. Fahrzeuge, die von den zuständigen Stellen für Kanalisation, Hochwasserschutz, der Wasser-, Gas- und Elektrizitätswerke, der Straßenbauämter, der Müllabfuhr, des Telegraphen- und Fernsprechdienstes, des Postsachenbeförderungsdienstes von Rundfunk und Fernsehen oder für die Erkennung von Rundfunk- und Fernsehübertragungen oder -empfang eingesetzt werden;
7. Fahrzeuge, die in Notfällen oder für Rettungsmaßnahmen eingesetzt werden;
8. Spezialfahrzeuge für ärztliche Aufgaben;
9. Fahrzeuge, die für Beförderungen im Zirkus- oder Schaustellergewerbe verwendet werden;
10. besondere Pannenhilfsfahrzeuge;
11. Fahrzeuge, mit denen für Zwecke der technischen Entwicklung oder bei Reparatur- oder Wartungsarbeiten Probefahrten auf der Straße gemacht werden, und neue oder umgebaute Fahrzeuge, die noch nicht in Betrieb genommen worden sind;
12. Fahrzeuge, die zur nichtgewerblichen Güterbeförderung für private Zwecke verwendet werden;
13. Fahrzeuge, die zum Abholen von Milch bei landwirtschaftlichen Betrieben und zur Rückgabe von Milchbehältern oder von Milcherzeugnissen für Futterzwecke an diese Betriebe verwendet werden.

Teilweise werden die Fahrer dieser Fahrzeuge jedoch gemäß § 1 Abs. 1 vom Geltungsbereich des Gesetzes ausgenommen sein, da sie in einem Dienstverhältnis zu einer Gebietskörperschaft stehen.

Zu Abs. 3:

Abschnitt 3 enthält Bestimmungen über das Kontrollgerät. Da die Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 nur darauf abstellt, daß das Fahrzeug in einem Mitgliedstaat zugelassen ist, nicht jedoch auf Fahrstrecken, auf der das Fahrzeug eingesetzt wird, ist das AEGR in diesem Bereich ohne Bedeutung. Dieser Abschnitt soll es jedoch ermöglichen, daß auf Fahrzeugen, die von der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 gemäß ihrem Art. 3 Abs. 1 ausgenommen sind, ein Kontrollgerät anstelle eines Fahrtenbuches verwendet wird.

Zu § 2:

Art. 1 des AEGR und Art. 1 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 enthalten eine Reihe von Definitionen, die überwiegend verkehrsrechtlicher Natur sind. Diese sind in Österreich meist im Kraftfahrgesetz (Kraftfahrzeug, Anhänger, etc.) oder im Kraftfahrliniengesetz geregelt. Übernommen werden daher nur jene Definitionen, die für das Arbeitnehmerschutzrecht unmittelbar von Bedeutung sind.

Durch die Definition des Begriffes „Fahrer“ (Z 1), der den bisher im AZG verwendeten Begriff „Lenker“ entspricht, wird klargestellt, daß auch „zweite Fahrer“, die das Fahrzeug gerade nicht lenken, sich jedoch zur Ablöse des Fahrers im Fahrzeug befinden, unter diese Definition fallen und damit alle Regelungen für Fahrer auch auf sie zur Anwendung kommen. Reine Beifahrer sind hingegen nicht erfaßt. Ebenfalls nicht erfaßt sind Fahrlehrer, da diese in der Regel nicht selbst das Fahrzeug lenken.

- 17 -

Z 2 stellt klar, daß der Begriff „Woche“ der Kalenderwoche gleichzusetzen ist.

Z 3 enthält nicht die vorgeschriebene Dauer der Ruhezeiten (diese ist in §§ 5 und 6 geregelt) sondern stellt klar, daß lediglich Unterbrechungen von mindestens einer Stunde als Ruhezeiten gewertet werden können. Dies ist insbesonders bei Teilung der täglichen Ruhezeit gemäß § 5 Abs. 1 Satz 2 und § 6 von Bedeutung. Darüber hinaus muß der Fahrer frei über seine Zeit verfügen können. Daher können z.B. Wartezeiten an Grenzen in der Regel nicht als Ruhezeiten angesehen werden.

Zu Abschnitt 2:

Zum Geltungsbereich vgl. die Erl. zu § 1 Abs. 2.

Die Regelungen des Abschnittes 2 entsprechen den Art. 6 bis 10 und 12 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85.

Lediglich Art. 14 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85, der Übergangsbestimmungen bis zum Inkrafttreten der Kontrollgerätepflicht für den innerstaatlichen Straßenverkehr (nach dem EWR-Vertrag: 1.1.1995) enthält, sowie Art. 6 Abs. 1 Satz 6 und Art. 7 Abs. 3 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85, die nur für den vom AETR nicht erfaßten innerstaatlichen Verkehr Ausnahmemöglichkeiten vorsehen, haben im AETR keine entsprechende Bestimmung.

Art. 11 Abs. 2 AETR wurde nicht übernommen. Diese Bestimmung enthält Vorschriften für den Arbeitgeber über die notwendigen Maßnahmen zur Kontrolle der Einhaltung der Vorschriften des AETR und entspricht der Rechtsprechung des VwGH zum „betrieblichen Kontrollsysten“, die auch für das LZG anwendbar sein wird (vgl. VwGH vom 8.7.1991, Zl. 91/19/0086 u.a.).

Eine Wiederholung erscheint vor allem deshalb nicht sinnvoll, da eine derartige Bestimmung nicht unter Strafsanktion gestellt werden könnte. Andernfalls würde sich bei Übertretung des LZG - soweit der Arbeitgeber kein funktionierendes Kontrollsysten aufgebaut hat - stets eine Doppelbestrafung ergeben (wegen Verletzung der Kontrollpflicht und wegen Übertretung der Lenkzeitgrenzen), bei einem funktionierenden Kontrollsysten kann der Arbeitgeber hingegen nach der Rechtsprechung des VwGH nicht wegen Überschreitung der Lenkzeiten bestraft werden.

Zu § 3:

Die Festsetzung der täglichen Lenkzeit in Abs. 1 mit neun Stunden, zweimal wöchentlich jedoch zehn Stunden, bedeutet gegenüber § 14 AZG eine Erhöhung um eine Stunde. Darüber hinaus entfällt die Notwendigkeit einer Zulassung der Verlängerung durch Kollektivvertrag. Auch eine Einschränkung auf „leichte“ Fahrzeuge ist nicht vorgesehen.

Die Tageslenkzeit ist definiert als Gesamtlenkzeit zwischen zwei täglichen Ruhezeiten oder einer täglichen und einer wöchentlichen Ruhezeit. Im Falle der Aufteilung von täglichen Ruhezeiten (§ 5 Abs. 1 Satz 2 und § 6) gehören zur Tageslenkzeit auch die Lenkzeiten, die zwischen den einzelnen Ruhezeitabschnitten liegen. Vor Beginn einer neuen Tageslenkzeit muß im Falle des § 5 Abs. 1 Satz 2 jedoch der

Ruhezeitabschnitt von mindestens acht zusammenhängenden Stunden eingelegt werden. Diese Regelung gilt im übrigen auch für die Berechnung der Arbeitszeit und der Einsatzzeit.

Eine Begrenzung der wöchentlichen Lenkzeit wird nicht mehr vorgenommen. Diese ergibt sich lediglich daraus, daß eine wöchentliche Ruhezeit nach sechs Tageslenkzeiten zu erfolgen hat (Abs. 2).

Abs. 2 Satz 2 betrifft jene Fälle, in denen an einzelnen Tagen sehr kurze Lenkzeiten angefallen sind und nach Ende der sechs Tageslenkzeiten noch nicht jene Dauer erreicht wurde, die der Höchstdauer von sechs Tageslenkzeiten entspricht (vgl. auch die Erl. zu § 5 Abs. 1).

Wegen der besonderen Gegebenheiten im grenzüberschreitenden Personenverkehr kann eine wöchentliche Ruhezeit auf die folgende Woche übertragen werden (§ 5 Abs. 5). Aus diesem Grund sieht Abs. 3 vor, daß in diesem Fall die wöchentliche Ruhezeit erst nach zwölf Tagen eingelegt werden muß.

Die Lenkzeit in zwei aufeinanderfolgenden Wochen wird hingegen mit 90 Minuten begrenzt (Abs. 4). Nach dem AZG war eine Lenkzeit von 96 Minuten (zweimal 48 Minuten) zulässig. Zur Berechnung der zulässigen Gesamtlenkzeit sind jeweils zwei aufeinanderfolgende Kalenderwochen zu betrachten (z.B. erste und zweite Woche, zweite und dritte Woche).

Zu § 4:

Der Begriff „Unterbrechungen“ entspricht den bisherigen Lenkpausen gemäß § 15 AZG. Unterbrechungen ersetzen daher nicht Ruhepausen gemäß § 11 AZG, können aber mit diesen - ebenso wie bisher die Lenkpausen - zusammenfallen.

Die Unterbrechung wird nunmehr gemäß Abs. 1 einheitlich mit 45 Minuten festgesetzt. Dies bedeutet gegenüber dem AZG für Fahrer von „leichten“ Fahrzeugen eine Verlängerung (bisher 30 Minuten), für Fahrer von „schweren“ Fahrzeugen eine Verkürzung (bisher 60 Minuten). Als Lenkzeiten gelten alle Zeiten, die mit der Fahrtätigkeit im Zusammenhang stehen und dementsprechend vom Kontrollgerät als Lenkzeit registriert wurden. Dazu rechnen auch Aufenthalte vor Ampeln, Bahnübergängen oder bei Staus. Diese stellen daher keine Unterbrechung dar.

Die Lenkzeit gilt auch dann als ununterbrochen, wenn sie durch kürzere Zeiträume unterbrochen wird, als sie nach Abs. 1 und 2 für Unterbrechungen vorgesehen werden. Eine derartige Regelung ist im AETR nicht ausdrücklich enthalten, kann jedoch als selbstverständlich vorausgesetzt werden.

Nach Abs. 2 kann die Unterbrechung von 45 Minuten durch Unterbrechungen von jeweils mindestens 15 Minuten ersetzt werden. Im Ergebnis sind höchstens drei derartige Unterbrechungen zulässig. Abs. 2 ist so zu verstehen, daß die Teilunterbrechung während der vorangegangenen 4 1/2 Stunden-Lenkperiode oder eine Teilunterbrechung unmittelbar im Anschluß daran zu nehmen sind. Es ist also nicht zulässig, die Einlegung einer mindestens 45minütigen Pause nach 4 1/2 Stunden Lenkzeit zu unterlassen mit der Begründung, man werde die entsprechenden Teilunterbrechungen oder auch eine zusammenhängende

Pause von 45 Minuten während der zweiten Lenkperiode von 4 1/2 Stunden nehmen.

Abs. 3 enthält eine Einschränkung des Grundsatzes, daß während der Unterbrechung keinerlei Arbeiten durchgeführt werden können. Als Unterbrechung kann daher auch die Wartezeit (hinsichtlich der Definition dieses Begriffes vgl. § 11 Abs. 4 Z 2 lit c) sowie die neben dem Fahrer im fahrenden Fahrzeug verbrachte Zeit gewertet werden. Typische Beifahrertätigkeiten, wie z.B. Einweisen, sind jedoch nicht erlaubt. Weiters können auf einer Fähre oder in einem Zug verbrachte Zeiten bei kombinierter Beförderung als Unterbrechungen gewertet werden.

Abs. 4 enthält eine vom AETR geforderte Klarstellung, die insbesondere deshalb notwendig ist, da nach Abs. 2 die Arbeitszeit mit einer Teilunterbrechung enden kann.

Zu § 5:

Das System der Regelungen über die tägliche Ruhezeit (Abs.1) weicht vom AZG grundsätzlich ab. Während nach dem AZG die Ruhezeit nach Ende der Tagesarbeitszeit einzuhalten war, muß die tägliche Ruhezeit nunmehr „innerhalb eines Zeitraumes von 24 Stunden“ eingehalten werden.

Die Dauer der täglichen Ruhezeit entspricht grundsätzlich dem AZG. Die Verkürzungsmöglichkeiten werden erweitert, doch wird ein Ausgleich bis zum Ende der folgenden Woche vorgesehen.

Der 24-Stunden-Zeitraum muß nicht mit dem Kalendertag ident sein. Der Zeitraum kann beispielsweise am Montag um 22.00 Uhr beginnen. Dem Kriterium, daß „jeder Zeitraum“ zu betrachten ist, wird dadurch Rechnung getragen, daß mit Ende der täglichen bzw. der wöchentlichen Ruhezeit ein neuer 24-Stunden-Zeitraum beginnt, auch wenn der erste 24-Stunden-Zeitraum noch nicht voll abgelaufen ist. Für den Beginn eines weiteren 24-Stunden-Zeitraumes wird aber vorausgesetzt, daß die auf den vorangegangenen 24-Stunden-Zeitraum bezogene Ruhezeitverpflichtung erfüllt ist.

Neu ist die Möglichkeit, die tägliche Ruhezeit zu teilen. Daher wird die Mindestruhezeit auf zwölf Stunden erhöht.

Der Unterschied zur Verkürzung liegt darin, daß fehlende Zeitabschnitte nicht erst bis zum Ende der folgenden Woche nachzuholen sind, sondern noch am selben Tag, d.h. innerhalb des 24-Stunden-Zeitraums, in dem die tägliche Ruhezeit erbracht werden muß.

Die Aufteilung in zwei oder drei Zeitabschnitten ist zulässig, von denen einer mindestens acht zusammenhängende Stunden betragen muß. Die verbleibenden möglichen zwei Teilabschnitte müssen jeweils mindestens eine Stunde betragen (§ 2 Z 3).

Hinsichtlich der Bewertung der Lenkzeit zwischen den Teilen der täglichen Ruhezeit vgl. die Erläuterungen zu § 3 Abs. 1.

Abs. 2 enthält eine Sonderregelung für Doppelbesetzungen. Verkürzungen- und Teilungsmöglichkeiten sind dabei nicht gegeben. Da Ruhezeiten nicht im fahrenden Fahrzeug genommen werden dürfen (Abs. 7), müssen zwei Fahrer die tägliche Ruhezeit gleichzeitig nehmen, wobei eine im Fahrzeug vorhandene Schlafkabine verwendet werden kann.

Gemäß Abs. 3 wird die wöchentliche Ruhezeit gegenüber den geltenden Bestimmungen des AETR auf 45 Stunden erhöht. Diese Bestimmung enthält Verkürzungsmöglichkeiten, wobei am Standort des Fahrzeuges oder am Heimatort des Fahrers nur eine Verkürzung auf 36 Stunden, an anderen Orten jedoch auf 24 Stunden zulässig ist. Diese Regelung geht davon aus, daß Ruhezeiten am Heimatort des Fahrers oder am Standort des Fahrzeuges in der Regel einen höheren Erholungswert besitzen und dem Fahrer daher eine rasche Rückkehr ermöglicht werden soll.

Dabei wird ein Ausgleich für Verkürzungen vorgesehen, der bis zum Ende der dritten auf die betreffende Woche folgenden Woche zu gewähren ist. Im Durchschnitt ist daher eine wöchentliche Ruhezeit von 45 Stunden zu gewähren. Der Ausgleich muß nicht zusammen mit einer anderen wöchentlichen Ruhezeit gewährt werden, sondern kann auch an eine tägliche Ruhezeit angehängt werden. Auch dabei hat der Fahrer ein Wahlrecht hinsichtlich des Ortes, an dem der Ausgleich erfolgt.

Nach Abs. 4 darf eine wöchentliche Ruhezeit in die folgende Woche hineinragen, also vor Sonntag 24.00 Uhr beginnen und nach Montag 0.00 Uhr enden. In diesem Fall kann die betreffenden wöchentlichen Ruhezeit in vollem Umfang entweder der ersten oder der zweiten Woche zugeordnet werden.

Gemäß Abs. 5 kann im grenzüberschreitenden Personenverkehr (außer Linienverkehr) eine wöchentliche Ruhezeit sogar vollständig auf die nächste Woche übertragen werden, dies bedeutet, daß hier im Ergebnis eine „Doppelwochen-Ruhezeit“ von 90 Stunden gewährt werden muß (vgl. auch die Erl. zu § 3 Abs. 3).

Abs. 6 setzt zunächst fest, daß der Ausgleich für eine Verkürzung der täglichen oder der wöchentlichen Ruhezeit zusammen mit einer anderen mindestens achtstündigen Ruhezeit gewährt werden muß. Es ist daher nicht zulässig, den Ausgleich durch verlängerte Pausen zu gewähren. Weiters hat der Fahrer ein Wahlrecht, an welchem Ort er die verlängerte Ruhezeit in Anspruch nehmen will. Es ist daher auch zulässig, den Ausgleich für die Verkürzung einer täglichen Ruhezeit zusammen mit einer wöchentlichen Ruhezeit zu gewähren und umgekehrt.

Abs. 7 enthält lediglich eine Klarstellung.

Zu § 6:

Die Möglichkeit, die Ruhezeiten bei kombinierter Beförderung zu teilen, setzt voraus, daß der auf einem Fährschiff oder in der Eisenbahn verbrachte Teil überhaupt als Ruhezeit angesehen werden kann. Dies bedeutet eine Abweichung von der bisherigen Judikatur. Es ist jedoch davon auszugehen, daß in jenen Fällen, in denen dem Fahrer kein Bett und keine Schlafkabine zur Verfügung stehen und eine Teilung somit nicht zulässig ist, weiterhin Arbeitszeit vorliegt, da die notwendigen Erholungsmöglichkeiten nicht gegeben sind. Die Z 1 bis 4 müssen kumulativ vorliegen.

§ 5 Abs. 7 ist auf diese Bestimmung nicht anwendbar. Z 3 fordert daher ein Bett und eine Schlafkabine im Zug bzw. im Fährschiff. Es ist nicht also nicht ausreichend, wenn der Fahrer die Ruhezeit in der Schlafkabine des Kraftfahrzeuges verbringt.

Hinsichtlich der Bewertung der Lenkzeit zwischen den Teilen der täglichen Ruhezeit vgl. die Erl. zu § 3 Abs. 1.

Zu § 7:

Leistungsbezogene Formen des Entgelts werden verboten, da derartige Entgeltformen mit der Verkehrssicherheit und damit auch mit dem Schutz des Arbeitnehmers nicht in Einklang zu bringen sind. Die Ausnahme für Entlohnungssysteme, die die Sicherheit im Straßenverkehr nicht beeinträchtigen, wurde aus dem AETR übernommen, obwohl nach der Judikatur des VwGH zum „betrieblichen Kontrollsysten“ kaum leistungsbezogene Entgeltsysteme vorstellbar sind, die keinen Anreiz zu Überschreitungen der Lenkzeitgrenzen und damit zur Gefährdung der Sicherheit im Straßenverkehr bieten. Zulässig sind jedoch die bei Auslieferungen üblichen Prämien nach Menge der verkauften Waren, da sich diese nicht unmittelbar an der beförderten Menge orientieren.

Zu § 8:

Die Ausnahmebestimmungen werden auf die Besonderheiten des Straßenverkehrs zugeschnitten. Im Unterschied zu § 20 AZG besteht keine Meldepflicht, doch sind Art und Grund der Abweichungen von den Bestimmungen auf dem Schaublatt des Kontrollgerätes zu vermerken.

Zu Abschnitt 3:

Zum Geltungsbereich vgl. die Erl. zu § 1 Abs. 3.

Die Vorschriften entsprechen jenen Bestimmungen der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85, die arbeitnehmerschutzrechtliche Auswirkungen haben (Art. 3 Abs. 1 und Art. 13 bis 16).

Zu § 9:

Durch diese Bestimmung wird zunächst auf die Verantwortung des Arbeitgebers für die richtige Verwendung des Kontrollgerätes durch den Fahrer hingewiesen.

Zu § 10:

Durch den Hinweis auf den persönlichen Charakter der Schaublätter wird klargestellt, daß das Schaublatt personenbezogen zu führen ist. Bei Wechsel des Fahrzeuges hat der Fahrer das Schaublatt daher mitzunehmen, der neue Fahrer sein Schaublatt einzulegen.

Die Aufbewahrungsfrist des Abs. 2 beginnt mit dem auf den Tag der Benutzung folgenden Tag. Die Schaublätter müssen nach Fahrern geordnet aufbewahrt werden. Nur dadurch ist eine Überprüfung durch das Arbeitsinspektorat ohne Schwierigkeiten möglich.

Zu § 11:

Diese Bestimmung enthält die Vorschriften für die Verwendung der Schaublätter. Auch dabei ist der Arbeitgeber für die richtige Verwendung des Schaublattes durch den Fahrer verantwortlich.

Zu Abs. 4 Z 2 lit. c ist anzumerken, daß der Begriff „Bereitschaftszeit“ neben der Wartezeit, die weitgehend der „Arbeitsbereitschaft“ nach § 5 AZG entspricht, noch weitere Zeiten umfaßt, die nicht als Arbeitsbereitschaft zu werten sind.

Zu § 12:

Auch für die Vornahme von Reparaturen unterwegs (Abs. 1 Satz 2) ist der Arbeitgeber verantwortlich.

Zu Abschnitt 4:

Da dieses Bundesgesetz einheitliche Regelungen über Lenk- und Ruhezeiten für alle Fahrer schafft, erscheint es sinnvoll, jene Bereiche der Sonderbestimmungen für Lenker im Abschnitt 4 AZG, die von den internationalen Übereinkommen nicht erfaßt sind, ebenfalls in das LZG zu übernehmen. Die übrigen Bestimmungen des AZG (Arbeitszeit, Überstunden etc.) bleiben jedoch auf für Fahrer in Geltung.

Dieser Abschnitt gilt für den gesamten Geltungsbereich des Lenkzeitengesetzes gemäß § 1 Abs. 1. Wie bei den Erl. zu diesen Bestimmungen erwähnt, kann dies unter Umständen eine geringfügige Abweichung vom Geltungsbereich des AZG bedeuten.

Zu § 13:

Abs. 1 entspricht grundsätzlich § 16 Abs. 1 AZG, doch wurde die Definition des § 14 Abs. 1 AZG (Begriff der Arbeitszeit der Fahrer) miteinbezogen. Abs. 2 entspricht § 16 Abs. 2 AZG.

Die bisherige Formulierung des § 16 Abs. 3 AZG war mißverständlich. So wurde eine Verlängerung der Einsatzzeit „abweichend von § 7 Abs. 3“ zugelassen, obwohl § 7 Abs. 3 keine Regelung der Einsatzzeit, sondern ein erhöhtes Überstundenausmaß mit erhöhten Höchstgrenzen der Arbeitszeit enthält. Nunmehr wird in Abs. 3 eindeutig geregelt, daß der Kollektivvertrag ausschließlich eine Verlängerung der Einsatzzeit zulassen kann.

Der bisherige § 16 Abs. 4 AZG wurde ebenfalls angepaßt (Abs. 4).

Abs. 5 entspricht § 16 Abs. 5 AZG. § 16 Abs. 6 AZG mußte nicht mehr übernommen werden, da - wie nunmehr klargestellt wurde - eine Verlängerung der Arbeitszeit nicht zugelassen werden kann und somit § 5 Abs. 1 AZG hinsichtlich der Dauer der täglichen Arbeitszeit bei Arbeitsbereitschaft für Frauen zur Anwendung kommt.

§ 16 Abs. 7 AZG enthält eine Ausnahmemöglichkeit für den Kraftfahrlinienverkehr von der täglichen Ruhezeit. Dies ist nunmehr für jenen Teil des Kraftfahrlinienverkehrs, der unter die Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 oder unter das AETR fällt, nicht mehr möglich, da lediglich strengere Vorschriften zulässig wären. Für den nicht unter die internationale Regelungen fallenden Kraftfahrlinienverkehr wird die Ausnahme nunmehr im § 17 Abs. 2 geregelt.

Bisher war das Inkrafttreten des § 16 AZG für den Kraftfahrlinienverkehr gemäß § 33 Abs. 2 AZG bis zum Inkrafttreten der Verordnung gemäß § 16 Abs. 7 AZG aufgeschoben. Eine solche ist bisher nicht ergangen. Es erscheint jedoch nicht möglich, das Inkrafttreten

- 23 -

des nunmehrigen § 13 für den gesamten Kraftfahrliniенverkehr an eine Verordnung für einen kleinen Teil des Kraftfahrliniенverkehrs (§ 17 Abs. 2) zu binden. Es besteht daher lediglich die Möglichkeit, den gesamten Kraftfahrliniенverkehr von § 13 auszunehmen (wie es der Entwurf in Abs. 6 vorschlägt), oder das Inkrafttreten zusammen mit der Verordnung lediglich für den von § 17 Abs. 2 erfaßten Teil des Kraftfahrliniенverkehrs vorzusehen.

Zu § 14:

Durch das Inkrafttreten der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 wird eine Kontrollgerätepflcht eingeführt. Die Vorschriften über Verwendung und Führung des Schaublattes ermöglichen eine ausreichende Kontrolle, sodaß die Fahrtenbuchpflicht für Fahrer von Fahrzeugen, die der Kontrollgerätepflcht unterliegen oder ein Kontrollgerät freiwillig verwenden, entfallen kann. Durch die Formulierung wird auch die Übergangsfrist für das Kontrollgerät berücksichtigt. Eine entsprechende Änderung der Fahrtenbuch-Verordnung wäre erforderlich, wobei weitergehende Änderungen nicht vorgesehen sind.

In diesem Zusammenhang schlägt der Entwurf vor, auch die Fahrtenbuchpflicht für Beifahrer entfallen zu lassen. Die EG-Verordnung sieht lediglich eine Kontrollgerätepflcht für Fahrer, nicht jedoch für Beifahrer vor. Da die Verwendung von Schaublättern anstelle von Fahrtenbüchern eine wesentliche Verwaltungsvereinfachung für das Unternehmen bedeutet, erscheint es nicht sinnvoll, diese Erleichterung durch Beibehaltung der Fahrtenbuchpflicht für Beifahrer zu unterlaufen.

Zu Abschnitt 5:

Dieser Abschnitt enthält Schlußbestimmungen und Begleitmaßnahmen gemäß Art. 17 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 und Art. 19 der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85, die auch generell für alle vom Gesetz erfaßten Arbeitsverhältnisse gelten sollen.

Zu § 15:

Diese Regelung entspricht § 24 AZG und § 23 ARG und schließt – bei Verwendung entsprechender Fahrzeuge – auch die EG-Verordnungen ein.

Zu § 16:

Abs. 1 enthält gemäß Art. 17 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 und Art. 19 der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 die erforderlichen arbeitnehmerschutzrechtlichen Strafbestimmungen. Nach dem Vorbild des Arbeitszeitgesetzes sollen Arbeitgeber und deren Bevollmächtigte strafbar sein.

Neben den Überschreitungen der Lenk- und Ruhezeitgrenzen werden auch Verstöße gegen Pflichten des Arbeitgebers erfaßt, die sich unmittelbar aus der Verordnung ergeben. Auch ein Verstoß gegen das Verbot bestimmter Arten des Entgelts (Art. 10 der EG-Verordnung) wird unter Strafdrohung gestellt, da diese Bestimmung verhindern soll, daß der Fahrer zur Überschreitung der Lenk- und Ruhezeitgrenzen motiviert wird.

Aufgrund der Übergangsfrist für die Kontrollgerätepflcht hinsichtlich des innerstaatlichen Verkehrs ist auch Art. 14 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 derzeit noch aktuell, sodaß auch Verstöße gegen diese Vorschrift in den Strafkatalog aufzunehmen sind.

Dok.Name: LZG/Begut

Abs. 2 enthält Verstöße gegen die gleichlautenden Bestimmungen der Abschnitte 2 und 3. Abs. 3 enthält Verstöße gegen die in den übrigen Abschnitten dieses Gesetzes festgelegten Begleitmaßnahmen.

Zu § 17:

Gemäß Art. 3 Abs. 2 der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 können für den innerstaatlichen Verkehr Ausnahmen von der Kontrollgerätepflicht für bestimmte Fahrzeugarten, die in diesem Artikel aufgezählt sind, zugelassen werden. Diese Ausnahmen können gemäß Abs. 1 in arbeitnehmerschutzrechtlicher Hinsicht durch Verordnung getroffen werden, wobei sich die Zuständigkeit aus den Vollzugsbestimmungen dieses Bundesgesetzes ergibt.

Wird eine Ausnahme gewährt, ist ein Fahrtenbuch zu führen. Diese Ausnahmen betreffen jedoch nicht die verkehrsrechtliche Kontrollgerätepflicht.

Ausnahmen von der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 gemäß deren Art. 13 werden nicht vorgesehen.

Weiters enthält diese Bestimmung eine Verordnungsermächtigung für Ausnahmen gemäß Art. 6 Abs. 1 letzter Satz (14-tägige Durchrechnung der Ruhezeit auch im innerstaatlichen Personenverkehr, ausgenommen Linienverkehr) und Art. 7 Abs. 3 (abweichende Unterbrechungsregelung für den innerstaatlichen Personenlinienverkehr) der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 (Abs. 2).

Abs. 3 enthält die bisher in §§ 15 Abs. 4 und 16 Abs. 7 AZG enthaltenen Ausnahmebestimmungen, die auf nicht der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 unterliegende Fahrzeuge eingeschränkt werden. § 4 (Unterbrechungen) tritt für die genannten Fahrzeuge erst zusammen mit der Verordnung gemäß Z 1 in Kraft (vgl. § 21 Abs. 2).

Zu § 18:

Sonstige zur Wahrung des Arbeitnehmerschutzes berufene Behörden sind die Bergbehörden und die Verkehrsarbeitsinspektion..

Zu § 19:

Auf EG-Recht muß statisch verwiesen werden, da es sich um eine andere Rechtssetzungsautorität handelt und überdies nur die am 31.7.1991 geltende Fassung von EG-Vorschriften Bestandteil des *acquis communautaire* ist. Sollten Änderungen der EG-Verordnungen für den EWR wirksam werden, wäre diese Bestimmung zu novellieren (Abs. 2).

Zu Artikel II (Änderung des Arbeitszeitgesetzes):

Zu Z 1, 4, 5 und 6 (§§ 9, 20 Abs. 1, 23 und 27 Abs. 2):
Diese Bestimmungen enthalten Zitatkorrekturen.

- 25 -

Zu Z 2 (§ 12 Abs. 5):

Da Vorschriften des Abschnittes 2 des LZG (Art. I) für weitgehend alle Fahrer gelten sollen, die dem Arbeitszeitgesetz unterliegen, soweit gleichartige Vorschriften nicht bereits nach der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 gelten, ist eine Klarstellung im § 12 erforderlich. Dies betrifft auch eine theoretisch mögliche zukünftige Regelung über die wöchentliche Ruhezeit für Arbeitnehmer, die zwar dem AZG, nicht aber dem ARG unterliegen.

Zu Z 3 (Abschnitt 4):

Da die §§ 14 bis 17 ausschließlich für Fahrer von Kraftfahrzeugen gelten und die entsprechenden Regelungen - soweit nicht die EG-Verordnungen unmittelbar gelten - in das LZG (Art. I) übernommen wurden, können diese nunmehr entfallen.

Zu Artikel III (Änderung des Arbeitsruhegesetzes):

Zu Z 1 (§ 19a):

Auch die Dauer der wöchentlichen Ruhezeit für Fahrer soll sich in Zukunft ausschließlich aus der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 bzw. Art. I § 5 ergeben.

Diese Bestimmung regelt jedoch nur die Dauer der wöchentlichen Ruhezeit. Hinsichtlich der Lage der wöchentlichen Ruhezeit wird lediglich festgesetzt, daß diese nach 6 Tageslenkzeiten bzw. bis zum Ende des sechsten Tages nach Ende der letzten wöchentlichen Ruhezeit, im internationalen Personenverkehr (außer Linienverkehr) jedoch nach 12 täglichen Lenkzeiten bzw. bis zum Ende des zwölften Tages einzuhalten ist.

Die Frage, ob diese Ruhezeit als Wochenendruhe oder als Wochenruhe einzuhalten ist, wird daher weiterhin durch das ARG bzw. die Ausnahmeverordnung geregelt.

