

**REPUBLIK ÖSTERREICH
BUNDESMINISTERIUM
FÜR ARBEIT UND SOZIALES**

Zl. 52.015/1-2/94

An das
Präsidium des
Nationalrates
Parlament
1010 Wien

Wien, den 3.1.1994
Stubenring 1, 1010 Wien
Telefon (0222)71100
Telex 111145 oder 111780
Fax 7158257
DVR: 0017001
P.S.K.Kto.Nr. 05070.004
Auskunft
Hans Binder
Klappe 6100 Durchwahl

Gesetzentwurf	
Zl.	8 - GE/1994
Datum	19.1.1994
Verteilt	20. Jan. 1994

H. Hajek

Betrifft: Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem das Arbeitszeitgesetz und das Arbeitsruhegesetz geändert werden (Lenkzeiten);

Das Bundesministerium für Arbeit und Soziales beehrt sich, in der Anlage 25 Exemplare des Entwurfes eines Bundesgesetzes, mit dem das Arbeitszeitgesetz und das Arbeitsruhegesetz (Lenkzeiten) geändert werden, zur gefälligen Kenntnisnahme zu übermitteln.

Als Frist für die Abgabe der Stellungnahme wurde der 4. März 1994 festgesetzt.

Anlagen

Für den Bundesminister:

K l e i n

Für die Richtigkeit
der Ausfertigung:

Führer

Anlage zu Zl. 52.015/1-2/94

Entwurf

Bundesgesetz, mit dem das Arbeitszeitgesetz und das
Arbeitsruhegesetz geändert werden

Der Nationalrat hat beschlossen:

Artikel I Änderung des Arbeitszeitgesetzes

Das Arbeitszeitgesetz, BGBl. Nr. 461/1969, zuletzt geändert durch
das Bundesgesetz BGBl. Nr. 335/1993, wird wie folgt geändert:

1. Nach § 1 wird folgender § 1 a eingefügt:

„§ 1 a. (1) Für die Beschäftigung von Arbeitnehmern gemäß § 1 als
Lenker von in Österreich zugelassenen Kraftfahrzeugen gelten die
Bestimmungen dieses Bundesgesetzes mit den in § 13 genannten
Abweichungen.

(2) Lenker im Sinne dieses Bundesgesetzes sind Arbeitnehmer, die
ein Kraftfahrzeug, sei es auch nur kurze Zeit, selbst lenken, oder
sich in einem Kraftfahrzeug befinden, um es gegebenenfalls lenken zu
können.“

2. § 13 lautet samt Überschrift:

„Sonderbestimmungen für Lenker von Kraftfahrzeugen

§ 13. (1) Für die Beschäftigung von Lenkern folgender
Kraftfahrzeuge gelten nur die Abschnitte 1 bis 3 und 5 bis 9:

1. Kraftfahrzeuge der Feuerwehren,
2. Fahrzeuge, die in Notfällen oder für Rettungsmaßnahmen
eingesetzt werden,
3. Spezialfahrzeuge für ärztliche Aufgaben,
4. Pannenhilfefahrzeuge,
5. einspurige Kraftfahrzeuge und
6. 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, wenn aufgrund der arbeitsvertragsrechtlichen
Pflichten des Arbeitnehmers nicht das Lenken eines
Kraftfahrzeuges im Vordergrund steht.

(2) Für die Beschäftigung von Lenkern auf sonstigen
Kraftfahrzeugen, die vom Geltungsbereich

1. der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates über die
Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im
Straßenverkehr, ABl. EG Nr. L 370 vom 31. Dezember 1985, S.
1 und

- 2 -

2. des Europäischen Übereinkommens über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR), BGBl. Nr. 518/1975
ausgenommen sind, gelten neben den Abschnitten 1 bis 3 und 5 bis 9 auch die §§ 14 bis 17.

(3) Für die Beschäftigung von Lenkern auf Kraftfahrzeugen, die unter den Geltungsbereich der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 sowie des AETR fallen, gelten neben den Abschnitten 1, 2 und 5 bis 9 auch die §§ 11, 16, 17 und 17 a bis 17 g.

(4) Wiederholt eine Bestimmung der §§ 17 a bis 17 f Bestimmungen der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 oder ist eine Angleichung durch Kollektivvertrag erfolgt, ist die jeweilige Bestimmung der §§ 17 a bis 17 f auf den in Art. 2 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 genannten Fahrtstrecken nicht anzuwenden."

3. Die Überschrift zu § 14 lautet:

„Arbeitszeit und Lenkzeit für Lenker gemäß § 13 Abs. 2"

4. Die Überschrift zu § 15 lautet:

„Lenkpausen für Lenker gemäß § 13 Abs. 2"

5. In den §§ 14 Abs. 1 und 17 Abs. 1 entfallen die Worte „und Beifahrer".

6. In § 16 Abs. 1 entfallen die Worte „und Beifahrern".

7. § 16 Abs. 5 lautet:

„(5) Für Betriebe, für die kein Branchenkollektivvertrag wirksam ist, kann das Arbeitsinspektorat nach Anhörung der gesetzlichen Interessenvertretungen der Arbeitgeber und der Arbeitnehmer Ausnahmen im Sinne der Abs. 3 und 4 zulassen."

8. § 16 Abs. 7 lautet:

„(7) Abs. 1 bis 6 sind auf den Kraftfahrlinienverkehr nicht anzuwenden."

9. In § 17 Abs. 2 entfallen die Begriffe „(Beifahrers)" und „(Beifahrer)". Abs. 2 letzter Satz lautet:

„Die persönlichen Fahrtenbücher sowie das Verzeichnis sind nach Abschluß der persönlichen Fahrtenbücher mindestens ein Jahr lang aufzubewahren und den Kontrollorganen auf Verlangen auszuhändigen."

10. Nach § 17 werden folgende §§ 17 a bis 17 g samt Überschriften eingefügt:

„Arbeitszeit und Lenkzeit für Lenker gemäß § 13 Abs. 3

§ 17 a. (1) Die Arbeitszeit für Lenker umfaßt die Lenkzeiten, die Zeiten für sonstige Arbeitsleistungen und die Zeiten der Arbeitsbereitschaft.

(2) Innerhalb der zulässigen Arbeitszeit darf die gesamte tägliche Lenkzeit zwischen zwei Ruhezeiten acht Stunden nicht überschreiten. Durch Kollektivvertrag kann zugelassen werden, daß die Lenkzeit bis zu neun Stunden, zweimal wöchentlich jedoch bis zu zehn Stunden ausgedehnt wird.

(3) Innerhalb einer Woche darf die gesamte Lenkzeit 48 Stunden, innerhalb eines Zeitraumes von zwei aufeinanderfolgenden Wochen 90 Stunden nicht überschreiten. Durch Kollektivvertrag kann in den Fällen des § 7 Abs. 2 und 5 zugelassen werden, daß die wöchentliche Lenkzeit bis zu 56 Stunden ausgedehnt wird.

Lenkpausen für Lenker gemäß § 13 Abs. 3

§ 17 b. (1) Nach einer ununterbrochenen Lenkzeit von höchstens vier Stunden ist eine Lenkpause einzulegen. Durch Kollektivvertrag kann zugelassen werden, daß diese Lenkpause erst nach einer Lenkzeit von viereinhalb Stunden einzulegen ist. Die Lenkzeit gilt auch dann als ununterbrochen, wenn sie durch kürzere Zeiträume unterbrochen wird, als sie für Lenkpausen vorgesehen sind.

(2) Die Lenkpause hat mindestens eine Stunde zu betragen. Durch Kollektivvertrag kann zugelassen werden, daß die Lenkpause auf 45 Minuten verkürzt wird.

(3) Abweichend von Abs. 2 ist beim Lenken

1. von der Personenbeförderung dienenden Kraftfahrzeugen ohne Anhänger oder mit einem Anhänger, dessen Gesamtgewicht fünf Tonnen nicht überschreitet, oder
 2. von der Güterbeförderung dienenden Kraftfahrzeugen ohne Anhänger oder mit einem Anhänger oder Sattelanhänger, sofern das höchste zulässige Gesamtgewicht des Kraftfahrzeuges (Sattelkraftfahrzeuges) 20 Tonnen nicht überschreitet,
- eine Lenkpause von mindestens 45 Minuten einzulegen.

(4) Durch Kollektivvertrag kann zugelassen werden, daß die Lenkpause von mindestens einer Stunde durch zwei Lenkpausen von mindestens einer halben Stunde und die Lenkpause von mindestens 45 Minuten durch mehrere Lenkpausen von mindestens 15 Minuten ersetzt wird, die in die Lenkzeit oder unmittelbar nach dieser so einzufügen sind, daß bei Beginn des letzten Teiles der Lenkpause die Lenkzeit von vier bzw. viereinhalb Stunden noch nicht überschritten ist.

(5) Zeiten, während der der Fahrer andere Arbeiten ausübt oder die er im fahrenden Fahrzeug verbringt, gelten nicht als Lenkpausen.

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

Tägliche Ruhezeit für Lenker gemäß § 13 Abs.3

§ 17 c. (1) Innerhalb jedes Zeitraumes von 24 Stunden ist dem Lenker eine ununterbrochene tägliche Ruhezeit von mindestens elf Stunden zu gewähren. 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.

(2) 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.

(3) Durch Kollektivvertrag kann zugelassen werden, daß innerhalb jedes Zeitraumes von 30 Stunden eine ununterbrochene tägliche Ruhezeit von mindestens acht Stunden zu gewähren ist, wenn sich im Fahrzeug mindestens zwei Lenker befinden.

Kombinierte Beförderung

§ 17 d. (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 Ruhezeiten gelten, sofern dem Lenker ein Bett oder eine Schlafkabine zur Verfügung steht.

(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 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.

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

Verbot bestimmter Arten des Entgelts

§ 17 e. (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.

(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 unzulässige Entgeltvereinbarung auf den Eintritt des Schadens oder die Schadenshöhe keinen Einfluß haben konnte.

(3) Begeht der Lenker eine Übertretung der Straßenverkehrsordnung 1960, BGBl. Nr. 159 oder des Kraftfahrgesetzes 1967, BGBl. Nr. 267, so gilt dessen Arbeitgeber bei Vorliegen einer Entgeltvereinbarung im Sinne des Abs. 1 als Anstifter im Sinne des § 7 des Verwaltungsstrafgesetzes 1991, BGBl. Nr. 52, es sei denn, daß die unzulässige Entgeltvereinbarung auf die Begehung der Verwaltungsübertretung keinen Einfluß haben konnte.

Außergewöhnliche Fälle

§ 17 f. Wenn es mit der Sicherheit im Straßenverkehr vereinbar ist, kann der Lenker, um einen geeigneten Halteplatz zu erreichen, von den §§ 17 a bis 17 d sowie einer Verordnung gemäß § 17 g abweichen, soweit dies erforderlich ist, um die Sicherheit der Fahrgäste, des Fahrzeugs oder seiner Ladung zu gewährleisten. Der Lenker hat Art und Grund der Abweichung von den Bestimmungen auf dem Schaublatt des Kontrollgeräts oder in seinem Arbeitszeitplan zu vermerken.

Ausnahmen durch Verordnung

§ 17 g. Durch Verordnung können für den innerstaatlichen Straßenverkehr mit den im Art. 13 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 genannten Kraftfahrzeugen Abweichungen von den Bestimmungen der §§ 17 a bis 17 d und der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 festgesetzt werden, wenn

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

11. § 24 lautet samt Überschrift:

„Auflagepflicht

§ 24. Jeder Arbeitgeber hat in der Betriebsstätte an geeigneter, für die Arbeitnehmer leicht zugänglicher Stelle einen Abdruck

1. dieses Bundesgesetzes und,
2. soweit diese für die Betriebsstätte in Betracht kommen,
 - a) der aufgrund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen und
 - b) der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates über das Kontrollgerät im Straßenverkehr, ABl. EG Nr. L 370 vom 31. Dezember 1985, S. 8,

aufzulegen.'

12. § 28 Abs. 1 lautet:

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

1. Arbeitnehmer über die Höchstgrenzen der täglichen oder wöchentlichen Arbeitszeit gemäß § 2 Abs. 2, § 4 Abs. 10, § 5 Abs. 1, § 7 Abs. 1, 3 oder 4, § 8 Abs. 1 oder 2, § 9, § 16 Abs. 6, § 18 Abs. 2 oder 3 oder § 19 Abs. 2 hinaus einsetzen;
2. Arbeitnehmer mit gemäß § 6 Abs. 2, § 7 Abs. 1 bis 3 oder § 19 Abs. 2 unzulässiger Überstundenarbeit beschäftigen;
3. Ruhepausen oder Kurzpausen gemäß § 11 Abs. 1, 3 oder 4 nicht gewähren;
4. die tägliche Lenkzeit gemäß § 12 Abs. 1, § 17 c, § 17 d Abs. 2 oder § 19 a nicht gewähren;
5. Lenker über die gemäß § 14 Abs. 2 oder § 17 a Abs. 2 oder 3 zulässige Lenkzeit hinaus einsetzen;
6. Lenkpausen gemäß § 15 Abs. 1 bis 3 oder § 17 b Abs. 1 bis 4 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 oder 2 oder das Kontrollgerät gemäß § 17 f Satz 2 verletzen;
9. die Meldepflichten gemäß § 11 Abs. 8 oder 10 oder § 20 Abs. 2, die Auflagepflichten gemäß § 24, die Aushangspflicht gemäß § 25, die Aufzeichnungspflichten gemäß § 26 Abs. 1 oder die Auskunfts- und Einsichtspflichten gemäß § 26 Abs. 2 verletzen;
10. Verordnungen gemäß § 15 Abs. 4, § 17 g, § 21 oder § 23 übertreten; oder
11. Bescheide gemäß § 5 Abs. 2, § 7 Abs. 5, § 11 Abs. 5 oder 6, § 12 Abs. 2, § 14 Abs. 2 oder 3, § 15 Abs. 4, § 16 Abs. 5 oder § 19 Abs. 3 nicht einhalten

sind, sofern die Tat nicht nach anderen Vorschriften einer strengeren Strafe unterliegt, von der Bezirksverwaltungsbehörde, soweit es sich um Betriebe handelt, die der bergbehördlichen Aufsicht unterstehen, von der Berghauptmannschaft mit einer Geldstrafe von 1000 S bis 30000 S zu bestrafen."

13. Nach § 28 Abs. 1 wird folgender Abs. 1 a eingefügt:

„(1 a) Ebenso sind Arbeitgeber und deren Bevollmächtigte zu bestrafen, die

1. Lenker über die gemäß Art. 6 Abs. 1 Unterabsatz 1 oder Abs. 2 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 oder gemäß Art. 6 Abs. 1 Unterabsatz 1 oder Abs. 2 AETR zulässige Lenkzeit hinaus einsetzen;
2. Lenkpausen gemäß Art. 7 Abs. 1, 2 oder 4 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 oder gemäß Art. 7 Abs. 1, 2 oder 4 AETR nicht gewähren;
3. die tägliche Ruhezeit gemäß Art. 8 Abs. 1, 2, 6 oder 7 oder Art. 9 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 oder gemäß Art. 8 Abs. 1, 2, 6, 7 oder 9 AETR nicht gewähren;
4. die Pflichten betreffend das Kontrollgerät gemäß Art. 9 Satz 2 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85, gemäß Art. 9 Satz 2 AETR oder gemäß Art. 3 Abs. 1, Art. 13, Art. 14, Art. 15 Abs. 1 bis 3 oder 5 bis 7 oder Art. 16 der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 verletzen; oder

5. die Pflichten betreffend den Linienfahrplan und den Arbeitszeitplan gemäß Art. 14 Abs. 1 bis 6 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 verletzen.''

14. Dem § 28 werden folgende Abs. 3 und 4 angefügt:

„(3) Gelten für die Beschäftigung eines Lenkers nach § 17 a Abs. 2 und 3, § 17 b Abs. 1 bis 4, § 17 c, § 17 d Abs. 2 oder § 17 f Satz 2 die gleichen Bestimmungen als nach

1. Art. 6 Abs. 1 Unterabsatz 1, Art. 6 Abs. 2, Art. 7 Abs. 1, 2, 4 und 5, Art. 8 Abs. 1, 2, 6 und 7, Art. 9 oder Art. 12 Satz 2 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 und

2. Art. 6 Abs. 1 Unterabsatz 1, Art. 6 Abs. 2, Art. 7, Art. 8 Abs. 1, 2, 6 bis 8 oder Art. 9 Satz 2 AETR

und kommt im internationalen Straßenverkehr als verletzte Verwaltungsvorschrift je nach Fahrtstrecke entweder eine Bestimmung dieses Bundesgesetzes oder die entsprechende Vorschrift der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 oder die entsprechende Vorschrift des AETR in Frage, genügt abweichend von § 44 a 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 § 17 a Abs. 2 und 3, § 17 b Abs. 1 bis 4, § 17 c, § 17 d Abs. 2 oder § 17 f Satz 2 sowie gegen die in Abs. 1 a angeführten Rechtsvorschriften im internationalen Straßenverkehr beträgt die Verjährungsfrist abweichend von § 31 Abs. 2 VStG ein Jahr.''

15. Der bisherige § 32 a erhält die Bezeichnung „§ 32 a Abs. 1''. Folgender Abs. 2 wird angefügt:

„(2) Soweit in diesem Bundesgesetz auf Rechtsvorschriften der EG verwiesen wird, sind diese in der gemäß Anhang XIII des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum nach Maßgabe von Protokoll 1 über horizontale Anpassungen für Österreich jeweils geltenden Fassung anzuwenden.''

16. Nach § 32 a wird folgender § 32 b samt Überschrift eingefügt:

„Übergangsbestimmungen

§ 32 b. Auf Lenker von Kraftfahrzeugen, die aufgrund der Ausnahmebestimmung des Art. II Abs. 1 der 15. Kraftfahrgesetz-Novelle, BGBl. Nr. 456/1993, noch nicht mit einem Kontrollgerät im Sinne der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 ausgerüstet sind, ist § 28 Abs. 1 Z 8 und Abs. 1 a Z 4 bis zum 31. Dezember 1994 nicht anzuwenden.''

- 8 -

17. Nach § 33 Abs. 1 c wird folgender Abs. 1 d eingefügt:

„(1 d) Die §§ 1 a, 13, 14 Abs. 1, 16 Abs. 1, 5 und 7, 17 Abs. 1 und 2, 17 a bis 17 g, 24, 28 Abs. 1, 3 und 4, 32 a, 32 b und 33 Abs. 2 zweiter Satz, in der Fassung des Bundesgesetzes, BGBl.Nr. XXXXX, treten mit in Kraft. Verordnungen gemäß § 17 g können bereits vor diesem Zeitpunkt erlassen werden, sie treten jedoch frühestens gemeinsam mit § 17 g in Kraft.“

18. § 33 Abs. 2 zweiter Satz lautet:

„Weiters tritt § 15 für den Kraftfahrlinienverkehr mit einer Linienstrecke von nicht mehr als 50 km erst mit der gemäß § 15 Abs. 4 zu erlassenden Verordnung in Kraft.“

19. Dem § 33 wird folgender Abs. 5 angefügt:

„(5) Die in Abs. 1 lit. a bis c genannten Bundesminister sind auch mit der Vollziehung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85, der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 sowie des AETR betraut.“

Artikel II Änderung des Arbeitsruhegesetzes

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

1. Nach § 1 wird folgender § 1 a eingefügt:

„§ 1 a. (1) Für die Beschäftigung von Arbeitnehmern gemäß § 1 als Lenker von in Österreich zugelassenen Kraftfahrzeugen gelten die Bestimmungen dieses Bundesgesetzes mit den in Abschnitt 5 a genannten Abweichungen.

(2) Lenker im Sinne dieses Bundesgesetzes sind Arbeitnehmer, die ein Kraftfahrzeug, sei es auch nur kurze Zeit, selbst lenken, oder sich in einem Kraftfahrzeug befinden, um es gegebenenfalls lenken zu können.“

2. Nach § 22 wird folgender Abschnitt 5 a (§§ 22 a bis 22 c) samt Überschriften eingefügt:

„Abschnitt 5 a Sonderbestimmungen für Lenker bestimmter Kraftfahrzeuge

§ 22 a. (1) Auf die Beschäftigung von Lenkern auf Kraftfahrzeugen sind die §§ 2 bis 5 und 19 nicht anzuwenden, soweit diese auf die Dauer der wöchentlichen Ruhezeit Bezug nehmen. Auf diese Lenker sind die §§ 22 b und 22 c anzuwenden.

(2) Abs. 1 gilt nicht für die Beschäftigung von Lenkern auf Kraftfahrzeugen, die vom Geltungsbereich

1. der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr, ABl. EG Nr. L 370 vom 31. Dezember 1985, S. 1 und
2. des Europäischen Übereinkommens über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR), BGBl. Nr. 518/1975

ausgenommen sind.

(3) Wiederholt eine Bestimmung dieses Abschnittes Bestimmungen der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 oder ist eine Angleichung durch Kollektivvertrag erfolgt, ist die jeweilige Bestimmung dieses Abschnittes auf den in Art. 2 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 genannten Fahrtstrecken nicht anzuwenden.

Wöchentliche Ruhezeit

§ 22 b. (1) Der Lenker hat in jeder Woche Anspruch auf eine ununterbrochene wöchentliche Ruhezeit von mindestens 45 Stunden. Diese wöchentliche Ruhezeit kann auf 36 zusammenhängende Stunden verkürzt werden. Durch Kollektivvertrag kann zugelassen werden, daß die wöchentliche Ruhezeit außerhalb des Standortes des Fahrzeuges oder des Heimatortes des Lenkers auf 24 zusammenhängende Stunden verkürzt wird. Jede Verkürzung ist durch eine zusammenhängende Ruhezeit auszugleichen, die vor Ende der auf die betreffende Woche folgenden dritten Woche zu nehmen ist. 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.

(2) Durch Kollektivvertrag kann zugelassen werden, daß eine wöchentliche Ruhezeit, die in einer Woche beginnt und in die darauf folgende Woche reicht, der zweiten Woche zugerechnet werden kann.

(3) Zwischen zwei wöchentlichen Ruhezeiten dürfen höchstens sechs Tage liegen. Durch Kollektivvertrag kann zugelassen werden, daß im grenzüberschreitenden Personenverkehr mit Ausnahme des Linienverkehrs zwischen zwei wöchentlichen Ruhezeiten höchstens zwölf Tage liegen dürfen und die wöchentlichen Ruhezeiten in einem Durchrechnungszeitraum von zwei Wochen spätestens am Ende der zweiten Woche zusammen gewährt werden.

Außergewöhnliche Fälle

§ 22 c. 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. Der Lenker hat Art und Grund der Abweichung von den Bestimmungen auf dem Schaublatt des Kontrollgeräts oder in seinem Arbeitszeitplan zu vermerken."

- 10 -

3. In § 27 Abs. 1 ist nach dem Zitat „10 bis 18“ das Zitat „ ,22 b, 22 c Satz 2“ einzufügen.

4. Nach § 27 Abs. 1 wird folgender Abs. 1 a eingefügt:

„(1 a) Ebenso sind Arbeitgeber und deren Bevollmächtigte zu bestrafen, die die wöchentliche Ruhezeit gemäß

1. 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
oder

2. Art. 6 Abs. 1 Unterabsatz 2 bis 4, Art. 8 Abs. 3 bis 6
oder Art. 9 Satz 2 AETR

nicht gewähren.“

5. Dem § 27 werden folgende Abs. 3 und 4 angefügt:

„(3) Gelten für die Beschäftigung eines Lenkers nach § 22 b oder § 22 c Satz 2 die gleichen Bestimmungen als nach

1. 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 und

2. Art. 6 Abs. 1 Unterabsatz 2 bis 4, Art. 8 Abs. 3 bis 6
oder Art. 9 Satz 2 AETR

und 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 oder die entsprechende Vorschrift des AETR in Frage, genügt abweichend von § 44 a 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.“

6. Nach § 32 wird folgender § 32 a samt Überschrift eingefügt:

„Verweisungen

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

(2) Soweit in diesem Bundesgesetz auf Rechtsvorschriften der EG verwiesen wird, sind diese in der gemäß Anhang XIII des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum nach Maßgabe von Protokoll 1 über horizontale Anpassungen für Österreich jeweils geltenden Fassung anzuwenden.“

7. Nach § 33 Abs. 1 a wird folgender Abs. 1 b eingefügt:

„(1 b) Abschnitt 5 a (§§ 22 a bis 22 c) sowie die §§ 27 Abs. 1 a, 3 und 4 und 32 a, in der Fassung des Bundesgesetzes, BGBl. Nr. XXXXX, treten mit in Kraft.“

8. Der bisherige § 34 erhält die Bezeichnung „§ 34 Abs. 1“. In Z 1, 2, 3, 6 und 7 wird der Ausdruck „Bundesminister für soziale Verwaltung“ durch den Ausdruck „Bundesminister für Arbeit und Soziales“ ersetzt.

9. Dem § 34 wird folgender Abs. 2 angefügt:

„(2) Die in Abs. 1 Z 2, 3 und 7 genannten Bundesminister sind auch mit der Vollziehung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85, der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 sowie des AETR betraut.“

V o r b l a t t

Problem:

1. 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.
2. 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 internationalen Vorschriften ab.

Ziel und Inhalt:

Transformation des AETR. Schaffung von arbeitsrechtlichen Begleitmaßnahmen zu den EG-Verordnungen. Weitergeltung strengerer Vorschriften des Arbeitszeitgesetzes, für österreichische Arbeitnehmer jedoch Möglichkeit der Angleichung an die internationalen Vorschriften durch Kollektivvertrag.

Alternativen:

1. Beibehaltung strengerer Vorschriften des Arbeitszeitgesetzes ohne Angleichungsmöglichkeit.
2. Übernahme der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 ohne Einschränkungen.

Kosten:

keine

Vereinbarkeit mit EG-Recht:

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

E r l ä u t e r u n g e n

Allgemeiner Teil

Mit Inkrafttreten des EWR-Vertrages entfalten auch die Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr [EWR/Anh. XIII: 385 R 3820], die vor allem Regelungen über Lenk- und Ruhezeiten enthält, sowie die Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates über das Kontrollgerät im Straßenverkehr [EWR/Anh. XIII: 385 R 3821] in Österreich unmittelbar Rechtskraft. Zu diesen Verordnungen sind Begleitvorschriften (Verfahrensrecht, Organzuständigkeit) sowie gemäß Art. 17 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 und Art. 19 der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 auch 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 über Lenk- und Ruhezeiten 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). Auf diesen Strecken ist auch das AETR unmittelbar anwendbar. Für die übrigen Fahrtstrecken ist das AETR jedoch zu transformieren.

Alle Fahrtstrecken sind entweder von der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 oder vom AETR (unmittelbar oder durch Transformation) erfaßt. Diese internationalen Vorschriften enthalten die gleichen Regelungen über Lenk- und Ruhezeiten.

Zu den Bestimmungen über das Kontrollgerät ist festzustellen, daß die Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 nur darauf abstellt, daß das Fahrzeug in einem Mitgliedstaat zugelassen ist, nicht jedoch auf die Fahrtstrecke, auf der das Fahrzeug eingesetzt wird. Das AETR ist daher in diesem Bereich ohne Bedeutung.

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 wurden durch die 15. Kraftfahrgesetz-Novelle, BGBl. Nr. 456/1993, getroffen.

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, können daher aufrecht erhalten werden.

Von dieser Möglichkeit wird insoweit Gebrauch gemacht, als in jenen Fällen, in denen AZG und ARG strengere Vorschriften enthalten, diese strengeren Vorschriften grundsätzlich weitergelten. Eine Angleichung soll jedoch durch Kollektivvertrag möglich sein.

Jene Bestimmungen des AZG und ARG, die weniger strenge Bestimmungen als die internationalen Vorschriften enthalten, werden durch die Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 und durch das AETR, soweit dieses unmittelbar gilt, materiell derogiert. Trotzdem sind diese Bestimmungen aus Gründen der Rechtssicherheit formell aufzuheben. Weiters ist diese Aufhebung für den nicht unmittelbaren Anwendungsbereich des AETR erforderlich.

Weiters sind von den internationalen Vorschriften bestimmte Fahrzeuggruppen ausgenommen (vgl. d. Erl. zu Art. I § 13 Abs. 2). Für Lenker dieser Fahrzeuge sollen die Bestimmungen des Arbeitszeitgesetzes und des Arbeitsruhegesetzes unverändert weitergelten. Auf diesen „leichten“ Fahrzeugen werden nämlich sehr oft Lenker eingesetzt, die nur an manchen Tagen Fahrzeuge lenken, im übrigen aber andere Arbeiten verrichten. In diesen Fällen müßten bei analogen Anwendungen der internationalen Vorschriften z.B. an Tagen, an denen gelenkt wird, die internationalen Vorschriften über die tägliche Ruhezeit, an anderen Tagen hingegen die einschlägigen Vorschriften des Arbeitszeitgesetzes herangezogen werden. Diese Vorschriften sind jedoch insbesondere aufgrund der völlig unterschiedlichen Verkürzungsmöglichkeiten pro Woche nicht miteinander in Einklang zu bringen. Ähnliches gilt für die wöchentliche Ruhezeit.

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

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

Besonderer Teil

Zu Art. I (Änderung des Arbeitszeitgesetzes):

Zu Z 1 (§ 1 a):

Abs. 1 enthält eine bisher in § 13 getroffene Feststellung. Eine Regelung bereits im Abschnitt „Geltungsbereich“ erscheint sinnvoll. Beifahrer werden von Abschn. 4 ausgenommen. Anderenfalls müßte der Beifahrer z.B. ein allgemeines persönliches Fahrtenbuch führen, selbst wenn der Lenker wegen Verwendung eines Kontrollgerätes nur ein Wochenberichtsbuch führen muß. Auch eine Einsatzzeitregelung erscheint entbehrlich. Durch den Verweis auf § 1 wird klargestellt, daß auch die Sonderbestimmungen nur auf Arbeitnehmer Anwendung finden, die unter den allgemeinen Geltungsbereich dieses Gesetzes fallen.

Die §§ 17 a bis 17 g sehen teilweise strengere Bestimmungen als die Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 und das AETR vor. Gemäß Art. 11 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 bzw. Art. 4 AETR ist dies nur für Lenker von in Österreich zugelassenen Kraftfahrzeugen zulässig.

Abs. 2 enthält die in Art. 1 Z 3 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 und im AETR enthaltene Definition des Begriffes „Lenker“, die zur Durchführung des AETR übernommen werden muß. Wesentlich ist diese Definition vor allem für die Unterscheidung zwischen reinen Beifahrern, die lediglich Ladetätigkeiten, Einweisen des Lenkers und ähnliche Tätigkeiten zu verrichten haben, und „zweiten Lenkern“, die das Fahrzeug auch lenken sollen.

Zu Z 2 (§ 13):

Abschnitt 4 enthält nunmehr sowohl die unveränderten Sonderbestimmungen für Lenker von Fahrzeugen, als auch die neu geschaffenen Vorschriften für Lenker der von der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 und dem AETR betroffenen Fahrzeuge. § 13 trifft eine zentrale Abgrenzung, welche Vorschriften auf die einzelnen Gruppen zur Anwendung kommen. Wegen der Klarstellung in § 1 a Abs. 1 gelten die Sonderbestimmungen nur für Lenker der in Österreich zugelassenen Kraftfahrzeuge.

Durch Abs. 1 werden einige Fahrzeuggruppen, die nicht unter die internationalen Vorschriften fallen, von den Sonderbestimmungen für Lenker überhaupt ausgenommen.

Arbeitnehmer von Berufsfeuerwehren stehen in der Regel in einem Arbeitsverhältnis zu einer Gebietskörperschaft und fallen daher nicht unter das AZG. Die Ausnahme der Z 1 wird daher vor allem für Betriebsfeuerwehren und für jene Fälle gelten, in denen freiwillige Feuerwehren Arbeitnehmer beschäftigen, wie dies in einzelnen Bundesländern der Fall ist.

Die Ausnahme der Z 2 erscheint wegen des unsteuerbaren Arbeitsanfalles bei Rettungsfahrten und Krankentransporten gerechtfertigt. Spezialfahrzeuge für ärztliche Aufgaben (Z 3) sind z.B. Fahrzeuge, die beim Blutspendedienst eingesetzt werden. Auf ähnlichen Erwägungen beruht auch die Ausnahme der Z 4.

Die Ausnahmen der Z 5 und 6 sind durch Art. 4 Z 2 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 gedeckt. Durch Z 6 soll vor allem klargestellt werden, daß Vertreter im Außendienst und Arbeitnehmer, die im Rahmen von Dienstreisen einen PKW selbst lenken, nicht als Lenker im Sinne des Abschnittes 4 gelten. Auch andere Lenker, die im Rahmen ihres Arbeitsverhältnisses nur in Ausnahmefällen derartige Kraftfahrzeuge lenken, sind von der Ausnahme erfaßt. Nicht ausgenommen sind hingegen hauptberufliche Chauffeure von Dienstfahrzeugen. Für diese besteht jedoch eine Ausnahme von der Fahrtenbuchpflicht gemäß § 8 Abs. 1 lit. e der Fahrtenbuchverordnung. Die Einschränkung auf die Personenbeförderung für Kombinationskraftwagen ist notwendig, da diese auch für die Güterbeförderung eingesetzt werden können. Für diese Fälle soll keine Ausnahme vorgesehen werden.

Nach Abs. 2 gelten die bisherigen Vorschriften für Lenker von Fahrzeugen, die nicht unter die internationalen Vorschriften, jedoch unter den Geltungsbereich des AZG fallen und nicht bereits gemäß Abs. 1 ausgenommen sind, unverändert weiter. Folgende Fahrzeuge sind gemäß Art. 4 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 und Art. 2 Abs. 2 AETR ausgenommen:

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 Pannenhilfesfahrzeuge;
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.

Einige dieser Fahrzeuggruppen sind bereits durch den Geltungsbereich gemäß § 1 von diesem Bundesgesetz ausgenommen. So

werden z.B. Fahrzeuge, die zur nichtgewerblichen Güterbeförderung für private Zwecke verwendet werden (Z 12) nicht im Rahmen eines Arbeitsverhältnisses gelenkt.

Abs. 3 listet die für Lenker auf den von den internationalen Vorschriften erfaßten Kraftfahrzeugen geltenden Bestimmungen auf. Dies sind neben den neuen Bestimmungen über Lenk- und Ruhezeiten (§§ 17 a bis 17 g) vor allem:

- * Arbeitszeit und Überstunden (Abschnitt 2);
- * Ruhepausen gemäß § 11. Diese können mit den Lenkpausen zusammenfallen und daher nicht gesondert zu gewähren sein. Bei Teilung der Lenkpausen für „leichte“ Kraftfahrzeuge (§ 17 b Abs. 4 zweiter Fall) wird dies jedoch nicht möglich sein;
- * Einsatzzeit (§ 16) und Fahrtenbuch (§ 17). Gemäß § 2 Abs. 4 der Fahrtenbuch-Verordnung ist jedoch bei Verwendung eines Kontrollgerätes lediglich ein persönliches Wochenberichtsbuch zu führen;
- * Sonderbestimmungen (Abschnitte 5 und 6), Ausnahmen (Abschnitt 7) und gemeinsame Vorschriften (Abschnitt 8).

Die Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 darf im österreichischen Recht nicht wiederholt werden. Abs. 4 sieht daher vor, daß diese Regelung dem österreichischen Recht vorgeht. Dies kann jedoch nur der Fall sein, wenn beide Regelungsbereiche gleiche Bestimmungen vorsehen oder eine kollektivvertragliche Anpassung erfolgt. § 17 g ist nicht zu nennen, da dieser lediglich eine Ausnahmeermächtigung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 an die zuständigen Bundesminister weitergibt. Durch eine Wiederholung einer Vorschrift der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 wird gleichzeitig auch eine Bestimmung des AETR wiederholt, da die internationalen Regelungen die gleichen Grenzen vorsehen. Auch das AETR gilt daher im Rahmen seines unmittelbaren Geltungsbereiches, also auf den in Art. 2 Abs. 2 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 genannten Strecken dem AZG vor.

Zu Z 3 und 4 (Überschriften zu §§ 14 und 15):

Diese Bestimmungen enthalten Klarstellungen, die wegen des nunmehr eingeschränkten Geltungsbereiches der §§ 14 und 15 notwendig sind.

Zu Z 5 und 6 (§§ 14 Abs. 1, 16 Abs. 1 und 17 Abs. 1):

Die Zitataneinandersetzungen sind notwendig, da Abschnitt 4 auf Beifahrer nicht mehr anwendbar sein soll.

Zu Z 7 (§ 16 Abs. 5):

Bei Geltung eines Branchenkollektivvertrages soll nunmehr ausschließlich dieser für die Verlängerung der Einsatzzeit zuständig sein. Der Wille der Kollektivvertragsparteien soll nicht durch eine Verwaltungsbehörde unterlaufen werden können.

Zu Z 8 (§ 16 Abs. 7):

§ 16 soll für den Kraftfahrlinienverkehr nach geltender Rechtslage erst zusammen mit der Verordnung gemäß Abs. 7 alt in Kraft treten (§ 33 Abs. 2 alt). Abs. 7 alt sieht jedoch eine abweichende Regelung der täglichen Ruhezeit vor. Dies ist aufgrund der EG-VO für Kraftfahrlinien von mehr als 50 km nicht mehr möglich. Es scheint jedoch nicht sinnvoll, das Inkrafttreten der Einsatzzeit für den gesamten Linienverkehr an eine Verordnung über die tägliche Ruhezeit für Linienstrecken unter 50 km zu binden. Statt dessen wird vorgesehen, daß § 16 auf den Kraftfahrlinienverkehr nicht anzuwenden ist. Dies hat jedoch zur Folge, daß eine Verordnung über die abweichende Regelung der täglichen Ruhezeit für Linienstrecken unter 50 km nicht mehr vorgesehen ist. Bisher bestand jedoch offensichtlich kein Bedarf nach einer derartigen Verordnung.

Zu Z 9 (§ 17 Abs. 2):

Bisher war eine ausdrückliche Aufbewahrungspflicht für Verzeichnisse nicht vorgesehen. Es konnte daher nur schwer überprüft werden, ob bei einer Kontrolle alle Fahrtenbücher vorgelegt wurden.

Zu Z 10 (§§ 17 a bis 17 g):

Diese Bestimmungen enthalten im Interesse der Rechtssicherheit und zur Vermeidung von Verweisen eine Zusammenfassung aller Regelungen über Lenk- und Ruhezeiten für Lenker von Fahrzeugen, die unter die internationalen Vorschriften fallen. Es sind daher Wiederholungen aus den §§ 12, 14 und 15 notwendig.

Zu § 17 a:

Abs. 1 entspricht § 14 Abs. 1.

Abs. 2 Satz 1 entspricht § 14 Abs. 2 Satz 1 AZG. Die Verlängerungsmöglichkeiten durch Kollektivvertrag wurde an Art. 6 Abs. 1 Unterabsatz 1 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 angeglichen. Dies bedeutet gegenüber § 14 Abs. 2 Satz 2 eine Verlängerung um eine Stunde. Eine Einschränkung auf „leichte“ Fahrzeuge wird nicht mehr vorgenommen.

Abs. 3 entspricht hinsichtlich der wöchentlichen Lenkzeit § 14 Abs. 2 Satz 1 AZG. Zusätzlich wird gemäß § 6 Abs. 2 Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 die Lenkzeit in der Doppelwoche mit 90 Stunden begrenzt. Zur Berechnung der zulässigen Gesamtlenkzeit sind jeweils zwei aufeinanderfolgende Kalenderwochen zu betrachten (z.B. erste und zweite Woche, zweite und dritte Woche).

Zu § 17 b:

Abs. 1 regelt die Lage der Lenkpausen. Satz 1 und 3 entsprechen § 15 Abs. 1. Satz 2 ermöglicht die Angleichung an Art. 7 Abs. 1 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85.

Abs. 2 regelt die Dauer der Lenkpausen und gilt wegen der Ausnahme des Abs. 3 nur für „schwere“ Fahrzeuge. Die Dauer bleibt gegenüber § 15 Abs. 3 Satz 1 grundsätzlich unverändert, eine Angleichung an Art. 7 Abs. 1 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 ist durch Kollektivvertrag möglich. Da die internationalen Vorschriften

jedenfalls eine Lenkpause von mindestens 45 Minuten vorsehen, ist die Lenkpause für „leichte“ Fahrzeuge gegenüber § 15 Abs. 3 zu verlängern.

Abs. 4 läßt nunmehr auch für „leichte“ Fahrzeuge eine Teilung der Lenkpausen zu. Dies entspricht Art. 7 Abs. 2 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85. Für „schwere“ Fahrzeuge bleibt die Dauer der Teilpausen gegenüber § 15 Abs. 3 Satz 2 unverändert. Die Regelung über die Lage der Teilpausen ist jedoch an die strengeren Vorschriften der internationalen Regelungen anzupassen. Die neue Regelung bedeutet, daß die letzte Teilpause spätestens nach einer Lenkzeit von viereinhalb Stunden einzulegen ist.

Die Klarstellung des Abs. 5 ist gegenüber Art. 7 Abs. 4 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 insoweit strenger, als Zeiten in einem fahrenden Fahrzeug, während der der Arbeitnehmer nicht lenkt, auch nicht als Lenkpausen gewertet werden können. Dies entspricht geltendem Recht. Als Lenkpause kann jedoch die „Wartezeit“ gemäß Art. 15 Abs. 3 lit. c der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 gewertet werden, die etwa der Arbeitsbereitschaft im Sinne des § 5 entspricht. Bei kombinierter Beförderung können Zeiten im Zug oder auf dem Schiff gemäß § 17 d Abs. 1 Lenkpausen sein.

Abs. 6 trifft lediglich eine Klarstellung und entspricht Art. 7 Abs. 5 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85.

Zu § 17 c:

Das System der Regelungen über die tägliche Ruhezeit (Abs. 1) weicht von § 12 grundsätzlich ab. Während nach dem AZG die Ruhezeit nach Ende der Tagesarbeitszeit einzuhalten ist, muß die tägliche Ruhezeit nach EG-Recht „innerhalb eines Zeitraumes von 24 Stunden“ eingehalten werden.

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.

Die Dauer der täglichen Ruhezeit entspricht grundsätzlich dem § 12. Die Verkürzungsmöglichkeiten werden jedoch geschlechtsneutral dem Art. 8 Abs. 1 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 angepaßt und ein Ausgleich festgesetzt. Der letzte Satz entspricht Art. 8 Abs. 6 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85. Dieser Ausgleich hat durch Verlängerung einer täglichen Ruhezeit (wobei Teilruhezeiten unter 8 Stunden gemäß Abs. 2 nicht herangezogen werden können) oder einer wöchentlichen Ruhezeit zu erfolgen. Es ist daher nicht zulässig, den Ausgleich durch längere Lenkpausen zu gewähren.

Neu ist gemäß Abs. 2 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 eingelegt werden muß.

Die Aufteilung in zwei oder drei Zeitabschnitte ist zulässig, von denen einer mindestens acht zusammenhängende Stunden betragen muß. Die verbleibenden möglichen zwei Teilabschnitte müssen jeweils mindestens eine Stunde betragen. Dies entspricht Art. 1 Z 5 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85.

Die zwischen den Teilen der täglichen Ruhezeit gelegene Lenkzeit ist auf die vorangegangene tägliche Arbeitszeit, Lenkzeit bzw. Einsatzzeit anzurechnen. Eine neue tägliche Arbeitszeit, Lenkzeit bzw. Einsatzzeit kann erst nach Erfüllung der gesamten täglichen Ruhezeit beginnen.

Abs. 3 enthält eine Sonderregelung für Doppelbesatzungen. Verkürzungen oder Teilungen sind abgesehen von § 17 d Abs. 2 nicht möglich.

Art. 8 Abs. 7 Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 wurde nicht übernommen. Es entspricht geltendem Recht, daß die tägliche Ruhezeit in der Schlafkabine des Fahrzeuges verbracht werden kann, jedoch nicht während der Fahrt.

Zu § 17 d:

Eine Unterbrechung der täglichen Ruhezeit gemäß Art. 9 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85, bei der ein Teil auf der Eisenbahn oder einem Fährschiff verbracht wird, setzt voraus, daß diese Zeit überhaupt als Ruhezeit angesehen werden kann. Dies widerspricht jedoch der Judikatur. Abs. 1 läßt daher eine solche Bewertung durch Kollektivverträge zu. Ist eine Unterbrechung der täglichen Ruhezeit nicht beabsichtigt, z.B. bei Beförderungen während des Tages, kann auch eine Bewertung als Ruhepause im Sinne des § 11 und damit auch als Lenkpause im Sinne des § 17 b erfolgen. Durch die Formulierung „je nach Dauer“ wird klargestellt, daß die Vorschriften des Abs. 2 sowie des § 17 c über die Dauer der täglichen Ruhezeit Voraussetzung für die Bewertung als Ruhezeit sind.

Die Bedingungen des Abs. 2 müssen kumulativ vorliegen. Es ist die Verlängerung der gemäß § 17 c Abs. 1 für den betreffenden Tag gebührenden Ruhezeit (9 bis 11 Stunden) um 2 Stunden vorgeschrieben. Der letzte Satz entspricht Art. 1 Z 5 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85.

Zu § 17 e:

Zu Abs. 1:

Leistungsbezogene Formen des Entgelts werden verboten, da derartige Entgeltformen mit der Verkehrssicherheit und damit auch mit dem Schutz des Arbeitnehmers nicht in Einklang stehen. Die Ausnahme für Entlohnungssysteme, die die Sicherheit im Straßenverkehr nicht beeinträchtigen, wird kaum Anwendung finden können, da nach der Judikatur des VwGH zum „betrieblichen Kontrollsystem“ leistungsbezogene Entgeltsysteme nicht 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 der Menge der verkauften Waren, da sich diese nicht unmittelbar an der beförderten Menge orientieren. Die Regelung entspricht Art. 10 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85.

Zu Abs. 2 und 3:

Die Verhängung einer Verwaltungsstrafe für eine zivilrechtliche Vereinbarung wäre systemwidrig. Gesetz- und sittenwidrige Vereinbarungen sind nichtig, aber grundsätzlich nicht strafbar. Nur über den Umweg der Begehung eines Verwaltungsstraftatdeliktes durch den Arbeitnehmer soll der Arbeitgeber haftbar gemacht werden.

Zu § 17 f:

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

Zu § 17 g:

Art. 13 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 enthält die Möglichkeit, für bestimmte Fahrzeuge Abweichendes zu regeln. Dies soll für innerstaatliche Fahrten durch Verordnung erfolgen, wobei im Sinne des Legalitätsprinzips in Z 1 und 2 Voraussetzungen aufgestellt werden. „Abweichungen“ im Sinne dieser Bestimmung kann auch die gänzliche Ausnahme bedeuten (vgl. § 7 Abs. 1 der Fahrpersonalverordnung in der BRD).

Zu Z 11 (§ 24):

Die Auflagepflicht wird präzisiert. Eine Auflage der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 und des AETR ist nicht erforderlich, da Abschnitt 4 die entsprechenden Vorschriften (mit Ausnahme des Art. 14 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85) enthält und es für den Arbeitnehmer nicht wichtig ist, ob die Begrenzungen der Lenk- und Ruhezeiten für ihn aufgrund der §§ 17 a bis 17 g, der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 oder des AETR gelten. Hingegen muß die Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 aufgelegt werden, da das AZG keine entsprechenden Vorschriften wiederholt.

Zu Z 12 (§ 28 Abs. 1):

Durch diese Änderung wird ein Strafkatalog aufgestellt, wobei vertragsrechtliche Bestimmungen sowie Regelungen, die selbst nicht übertreten werden können (Definitionen, Verordnungs- und Bescheidermächtigungen etc.) ausgenommen werden. Strafbar ist aber die Übertretung von Verordnungen und Bescheiden (Z 10 und 11).

Sieht eine Bestimmung eine Kollektivvertragsermächtigung vor, ist die Übertretung eines allfälligen Kollektivvertrages strafbar. Wiederholt der Kollektivvertrag jedoch eine Regelung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 oder des AETR, ist auf den in Art. 2 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 genannten Strecken eine Bestrafung wegen Übertretung der internationalen Vorschriften vorzunehmen (vgl. § 13 Abs. 4).

Eine Übertretung der Normalarbeitszeit soll nicht strafbar sein. Aufgrund verschiedener bereits derzeit zulässiger Modelle der Durchrechnung der Normalarbeitszeit wäre eine Überprüfung nur mit hohem Zeitaufwand möglich, der nicht zu rechtfertigen ist.

Die Strafhöhe entspricht dem Kraftfahrgesetz für Lenker. Geringere Strafen für Arbeitgeber hinsichtlich § 17 a bis 17 d sind abzulehnen. Die Beibehaltung der bisherigen geringeren Strafsätze für die übrigen Abschnitte wäre problematisch.

Weiters entfällt der Primärarrest.

Zu Z 13 (§ 28 Abs. 1 a):

Diese Bestimmung enthält die strafbaren Tatbestände der internationalen Vorschriften. Enthalten die §§ 17 a bis 17 d strengere Bestimmungen, kommt Abs. 1 a nur bei Angleichung durch Kollektivvertrag zur Anwendung.

Zu Z 14 (§ 28 Abs. 3 und 4):

Zu Abs. 3:

Sieht das AZG strengere Vorschriften als die Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 bzw. das AETR vor und erfolgt keine Angleichung durch Kollektivvertrag, ist verletzte Norm im Sinne des § 44 a Z 2 VStG stets das AZG. Sieht das AZG jedoch eine strengeren Vorschriften vor als die Normen der internationalen Vorschriften oder erfolgt eine Angleichung durch Kollektivvertrag, gelten je nach Fahrtstrecke entweder die Bestimmungen des AZG, der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 oder des AETR (vgl. den Allgemeinen Teil der Erläuterungen). In vielen Fällen ist in der Praxis aber nicht feststellbar, welche Fahrtstrecke tatsächlich zurückgelegt wurde und welche Vorschrift im konkreten Fall daher anwendbar ist. So gilt z.B. bei einer Fahrt von Berlin über Bayern nach Wien die Verordnung (EWG) Nr. 3820/85, bei einer Fahrt von Berlin über Tschechien nach Wien das AETR. Aus dem Schaublatt des Kontrollgerätes geht die Fahrtstrecke jedoch nicht hervor. Zwar kann nach dem Grundsatz der Unbeschränktheit der Beweismittel der Sachverhalt auch auf andere Weise erhoben werden, doch ergeben sich dabei folgende Probleme:

Anlässlich der Straßenkontrollen könnte allenfalls von Organen der öffentlichen Sicherheit eine Befragung der Lenker vorgenommen und auch in vorhandene Frachtpapiere Einsicht genommen werden. Die Befragung von Zollorganen erscheint nicht zielführend, da anlässlich von Grenzkontrollen von den Lenkern nur sogenannte Laufzettel vorgelegt werden, die nur den Namen des Lenkers bzw. des Unternehmens (auch die Adresse des Unternehmenssitzes) enthalten. Aus sonstigen nationalen Transportpapieren - diesbezügliche Unterlagen von ausländischen Lenkern liegen nicht auf - können allenfalls Daten über den Beladungsort und den Belieferungsort entnommen werden. Keinesfalls ist jedoch aus den genauen Unterlagen die vom Lenker tatsächlich absolvierte Fahrtroute zu ersehen. Im übrigen kann im nachhinein - also im Verlauf eines Strafverfahrens bzw. im Zeitpunkt der Anzeige - auch aus der Befragung von Sicherheitsorganen und Zollorganen nichts gewonnen werden, da diese ja keine entsprechenden Aufzeichnungen führen.

Bei Kontrollen im Betrieb insbesondere nach längerer Zeit - die Arbeitsinspektoren nehmen Einsicht in die Schaublätter und Arbeitszeitaufzeichnungen für einen Zeitraum vom Kontrolltag bis etwa fünf Monate zurückliegend - wäre bei Befragung der betroffenen Lenker nur in den wenigsten Fällen ein positives Ergebnis zu erwarten. Die Lenker könnten, selbst wenn sie wollten, im nachhinein gar nicht angeben, welche Strecke sie an einem bestimmten Tag gefahren sind. Die Einsichtnahme in Frachtpapiere würde nur dann ein positives Ergebnis erbringen, wenn diese den Schaublättern zugeordnet werden, in diesen Unterlagen die jeweilige Fahrtstrecke exakt aufgezeichnet

ist und der Lenker in diesem Fall auch tatsächlich nicht von der vorgegebenen Fahrtroute abgewichen ist (Probleme bei Aussage des Lenkers wurden aufgezeigt). Es würde jedoch auch eine derzeit nicht bestehende Aufzeichnungsverpflichtung über die jeweilige Fahrtstrecke dieses Problem nicht befriedigend lösen, weil die Gestaltungsmöglichkeiten der Beschuldigten letztlich wieder eine Bestrafung der festgestellten Übertretungen verhindern könnten, weil im nachhinein im Verfahren dann die Richtigkeit der Aufzeichnungen bestritten werden kann.

Somit ist aber auch eine ausreichende Konkretisierung der Tat gemäß § 44 a Z 2 VStG hinsichtlich der verletzten Norm nicht möglich. Eine entsprechende Sondernorm ist daher erforderlich.

Zu Abs. 4:

Seit Jahren wird vom Standpunkt der Vollziehung gefordert, eine Verdoppelung der derzeit geltenden Verjährungsfrist gemäß § 31 Abs. 2 VStG von bisher sechs Monaten auf ein Jahr festzulegen.

Erfolgt im Ausland eine kraftfahrrechtliche Bestrafung des Lenkers eines in Österreich zugelassenen Kraftfahrzeuges wegen Übertretung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 oder des AETR, sind die österreichischen Behörden zu informieren, damit diese auch den Arbeitgeber zur Verantwortung ziehen können.

Die bisherigen Erfahrungen zeigen, daß einlangende Anzeigen etwa aus dem Königreich der Niederlande oder Belgien, aber auch aus Deutschland (Bußgeldbescheide) Tatzeiten betreffen, die weit über sechs Monate zurückliegen und somit aufgrund der geltenden Verjährungsbestimmungen eine Strafverfolgung nicht mehr möglich ist. In diesem Zusammenhang ist zu berücksichtigen, daß solche Mitteilungen ausländischer Behörden unter anderem auch wegen Ausschöpfung des Instanzenzuges (Anrufung des Amtsgerichtes Köln in II. Instanz in Deutschland) nicht früher erfolgen können.

Im einzelnen ist darauf zu verweisen, daß von den in der BRD im Jahre 1992 ergangenen Entscheidungen bis zum Juli 1993 2216 Bescheide der Bundesanstalt für den Güterverkehr (BAG) sowie 154 Beschlüsse des Amtsgerichtes Köln dem Bundesministerium für Arbeit und Soziales, Zentral-Arbeitsinspektorat, übermittelt wurden. Aufgrund der langen Übermittlungsdauer sind noch in den nächsten sechs bis zwölf Monaten weitere Entscheidungen aus dem Jahre 1992 zu erwarten.

Bei der überwiegenden Zahl der Bußgeldbescheide ist Verfolgungsverjährung eingetreten. So wurden dem Zentral-Arbeitsinspektorat etwa mit Schreiben vom 7. August 1992, eingelangt am 14. August 1992, von der BAG 301 Bußgeldbescheide übermittelt, wobei in all diesen Fällen Verfolgungsverjährung eingetreten ist. Die Feststellungen der einzelnen Übertretungen erfolgten im Jänner/Februar 1992, bzw. teilweise bereits im Oktober 1991. Es ist daher davon auszugehen, daß die Bußgeldbescheide überwiegend etwa sechs bis zehn Monate, teilweise auch später, nach Feststellung der Übertretungen dem Zentral-Arbeitsinspektorat übermittelt werden.

Hinsichtlich der Beschlüsse des Amtsgerichtes Köln (II. Instanz) ist generell festzuhalten, daß die überwiegende Zahl der Entscheidungen Tatzeiten betreffen, die weit über ein Jahr vor dem Tag der Übermittlung an die österreichischen Behörden liegen.

Zuletzt wurden dem Zentral-Arbeitsinspektorat mit Schreiben vom 28. Juni 1993, eingelangt am 5. Juli 1993, von der BAG zehn Bußgeldbescheide und 20 Beschlüsse des Amtsgerichtes Köln übermittelt, wobei in allen Fällen Verfolgungsverjährung eingetreten ist. So wurden beispielsweise Übertretungen am 28. Jänner 1992 festgestellt, die Entscheidung erfolgte am 30. November 1992, Rechtskraft ist am 12. Februar 1993 eingetreten; oder Tatzeit am 5. März 1992, Entscheidung des Amtsgerichtes am 11. Dezember 1992, Rechtskraft am 5. März 1993, oder Tatzeit am 27. Juni 1991, Entscheidung des Amtsgerichtes am 14. Dezember 1992, Rechtskraft am 3. Februar 1993.

Aus den vorliegenden Unterlagen geht weiters hervor, daß selbst bei einer äußerst raschen Übermittlung der Bußgeldbescheide und der Beschlüsse des Amtsgerichtes Köln die geltende Verjährungsfrist von sechs Monaten keinesfalls ausreichend wäre, teilweise würde sogar eine Verjährungsfrist von einem Jahr eine Strafverfolgung nicht mehr zulassen.

Zusammenfassend kann somit gesagt werden, daß in der überwiegenden Zahl der genannten Fälle wegen Ablaufs der geltenden Verjährungsfristen von sechs Monaten die Verfolgung einer Person (hier Arbeitgeber) nicht mehr vorgenommen werden kann, und dadurch oftmals zwar der Lenker, nicht jedoch der Arbeitgeber zur Verantwortung gezogen wird.

Um diese mit dem Arbeitnehmerschutz unvereinbare Rechtsfolge zu vermeiden, ist eine Sonderbestimmung zu § 31 Abs. 2 VStG notwendig.

Zu Z 15 (§ 32 a Abs. 1):

Im Rahmen des EWR kann auf EG-Normen dynamisch verwiesen werden, da eine Änderung der „für Österreich geltenden Fassung“ eine Änderung des Anhangs zum EWR-Abkommen und damit eine Beschlußfassung durch den Nationalrat voraussetzt.

Zu Z 16 (§ 32 b):

Diese Bestimmung berücksichtigt die Übergangsfrist zur Kontrollgerätepflicht.

Zu Z 18 (§ 33 Abs. 2):

Für Linienstrecken über 50 km gilt nunmehr hinsichtlich der Lenkpausen § 17 b, Art. 7 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 oder Art. 7 AETR. Eine Ausnahme ist aufgrund der zwingenden internationalen Vorschriften nicht möglich. Zur Einsatzzeit vgl. die Erläuterungen zu Z 8 (§ 16 Abs. 7).

Zu Art. II (Änderung des Arbeitsruhegesetzes):

Zu Z 1 (§ 1 a):

Vgl. die Erläuterungen zu Art. I Z 1 (§ 1 a AZG).

Zu Z 2 (Abschnitt 5 a, §§ 22 a bis 22 c):

Zu § 22 a:

Für Lenker von Kraftfahrzeugen, die unter die Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 bzw. das AETR fallen, richtet sich die wöchentliche Ruhezeit nunmehr nach den internationalen Vorschriften bzw. nach § 22 b.

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

Abs. 3 entspricht § 13 Abs. 4 AZG (Art. I Z 2).

Zu § 22 b:

Die Dauer der wöchentlichen Ruhezeit entspricht grundsätzlich den gegenüber den bisherigen Bestimmungen des ARG strengeren Art. 8 Abs. 3 Satz 1 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 und bedeutet eine Verlängerung um 9 Stunden. Art. 8 Abs. 3 Satz 2 und 3 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 sehen Verkürzungsmöglichkeiten mit Ausgleich vor. Die Verkürzung bis auf das bisherige Ausmaß der wöchentlichen Ruhezeit (36 Stunden) soll jedenfalls, die Verkürzung auf 24 Stunden nur durch Kollektivvertrag möglich sein. Der letzte Satz entspricht Art. 8 Abs. 6 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85. Vgl. dazu die Erläuterungen zu Art. I z 10 (§ 17 c Abs. 1).

Abs. 2 entspricht Art. 8 Abs. 4 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85. Bisher waren derartige wöchentliche Ruhezeiten stets der ersten Woche zuzuordnen.

Abs. 3 sieht zusätzliche Regelungen über die Lage der wöchentlichen Ruhezeit vor. Sie sind unabhängig davon anzuwenden, ob Wochenendarbeit erlaubt ist und entsprechen Art. 6 Abs. 1 Unterabsatz 2 bis 4 und Art. 8 Abs. 5 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85. Art. 6 Abs. 1 Unterabsatz 5 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 wurde nicht übernommen, da dies in einem Land von der Größe Österreichs nicht notwendig erscheint.

Zu § 22 c:

Vgl. die Erläuterungen zu Art. 1 Z 10 (§ 17 f AZG).

Zu Z 3 bis 5 (§ 27 Abs. 1, 1 a, 3 und 4):

Vgl. die Erläuterungen zu Art. 1 Z 12, 13 und 14 (§ 28 Abs. 1, 1 a, 3 und 4 AZG).

Zu Z 6 (§ 32 a):

Abs. 1 enthält eine bisher im ARG nicht enthaltene Klarstellung. Zu
Abs. 2 vgl. die Erläuterungen zu Art. I Z 15 (§ 32 a Abs. 2 AZG).

Art. I - Änderung des Arbeitszeitgesetzes

1. Nach § 1 wird folgender § 1 a eingefügt:

„§ 1 a. (1) Für die Beschäftigung von Arbeitnehmern gemäß § 1 als Lenker von in Österreich zugelassenen Kraftfahrzeugen gelten die Bestimmungen dieses Bundesgesetzes mit den in § 13 genannten Abweichungen.

(2) Lenker im Sinne dieses Bundesgesetzes sind Arbeitnehmer, die ein Kraftfahrzeug, sei es auch nur kurze Zeit, selbst lenken, oder sich in einem Kraftfahrzeug befinden, um es gegebenenfalls lenken zu können.“

2. § 13 lautet samt Überschrift:

„Sonderbestimmungen für Lenker von Kraftfahrzeugen

§ 13. (1) Für die Beschäftigung von Lenkern folgender Kraftfahrzeuge gelten nur die Abschnitte 1 bis 3 und 5 bis 9:

1. Kraftfahrzeuge der Feuerwehren,
2. Fahrzeuge, die in Notfällen oder für Rettungsmaßnahmen eingesetzt werden,
3. Spezialfahrzeuge für ärztliche Aufgaben,
4. Pannenhilfefahrzeuge,
5. einspurige Kraftfahrzeuge und
6. 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, wenn aufgrund der arbeitsvertragrechtlichen Pflichten des Arbeitnehmers nicht das Lenken eines Kraftfahrzeuges im Vordergrund steht.

(2) Für die Beschäftigung von Lenkern auf sonstigen Kraftfahrzeugen, die vom Geltungsbereich

1. der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr, ABl. EG Nr. L 370 vom 31. Dezember 1985, S. 1 und
 2. des Europäischen Übereinkommens über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR), BGBl. Nr. 518/1975
- ausgenommen sind, gelten neben den Abschnitten 1 bis 3 und 5 bis 9 auch die §§ 14 bis 17.

(3) Für die Beschäftigung von Lenkern auf Kraftfahrzeugen, die unter den Geltungsbereich der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 sowie des AETR fallen, gelten neben den Abschnitten 1, 2 und 5 bis 9 auch die §§ 11, 16, 17 und 17 a bis 17 g.

(4) Wiederholt eine Bestimmung der §§ 17 a bis 17 f Bestimmungen der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 oder ist eine Angleichung durch Kollektivvertrag erfolgt, ist die jeweilige Bestimmung der §§ 17 a bis 17 f auf den in Art. 2 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 genannten Fahrtstrecken nicht anzuwenden.“

Sonderbestimmungen für Lenker und Beifahrer von Kraftfahrzeugen

§ 13. Für Lenker und Beifahrer von Kraftfahrzeugen gelten die Bestimmungen der Abschnitte 2 und 3 mit den in den §§ 14 und 16 enthaltenen Abänderungen.

Entwurf

3. Die Überschrift zu § 14 lautet:

„Arbeitszeit und Lenkzeit für Lenker gemäß § 13 Abs. 2“

4. Die Überschrift zu § 15 lautet:

„Lenkpausen für Lenker gemäß § 13 Abs. 2“

5. In den §§ 14 Abs. 1 und 17 Abs. 1 entfallen die Worte „und Beifahrer“.

6. In § 16 Abs. 1 entfallen die Worte „und Beifahrern“.

Geltendes Recht

Arbeitszeit und Lenkzeit

Lenkpausen

§ 14. (1) Die Arbeitszeit für Lenker und Beifahrer von Kraftfahrzeugen umfaßt unbeschadet des § 2 die Lenkzeiten, die Zeiten für sonstige Arbeitsleistungen und Zeiten der Arbeitsbereitschaft.

§ 17. (1) Lenker und Beifahrer, die nicht im Kraftlinienverkehr eingesetzt sind, haben 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 zur Kontrolle Berechtigten über deren Verlangen vorzuweisen.

§ 16. (1) Die Einsatzzeit von Lenkern und Beifahrern umfaßt die zwischen zwei Ruhezeiten anfallende Arbeitszeit, die Ruhepausen und Lenkpausen.

7. § 16 Abs. 5 lautet:

„(5) Für Betriebe, für die kein Branchenkollektivvertrag wirksam ist, kann das Arbeitsinspektorat nach Anhörung der gesetzlichen Interessenvertretungen der Arbeitgeber und der Arbeitnehmer Ausnahmen im Sinne der Abs. 3 und 4 zulassen.“

8. § 16 Abs. 7 lautet:

„(7) Abs. 1 bis 6 sind auf den Kraftfahrlinienverkehr nicht anzuwenden.“

9. In § 17 Abs. 2 entfallen die Begriffe „(Beifahrers)“ und „(Beifahrer)“. Abs. 2 letzter Satz lautet:

„Die persönlichen Fahrtenbücher sowie das Verzeichnis sind nach Abschluß der persönlichen Fahrtenbücher mindestens ein Jahr lang aufzubewahren und den Kontrollorganen auf Verlangen auszuhändigen.“

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

§ 16 (7) Für den Kraftfahrlinienverkehr können, soweit es für die Erstellung der Fahrpläne erforderlich ist, durch Verordnung oder im Einzelfall durch Bewilligung des zuständigen Bundesministeriums von § 12 Abs. 1 abweichende Ruhezeitenregelungen zugelassen werden.

§ 17 (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 Lenkers (Beifahrers), dem das Buch zugeteilt ist, sowie die Buchnummer, das Ausgabedatum und das Datum des letzten vom Lenker (Beifahrer) 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 Kontrollorganen auf Verlangen auszuhändigen.

Entwurf

10. Nach § 17 werden folgende §§ 17 a bis 17 g samt Überschriften eingefügt:

„Arbeitszeit und Lenkzeit für Lenker gemäß § 13 Abs. 3

§ 17 a. (1) Die Arbeitszeit für Lenker umfaßt die Lenkzeiten, die Zeiten für sonstige Arbeitsleistungen und die Zeiten der Arbeitsbereitschaft.

(2) Innerhalb der zulässigen Arbeitszeit darf die gesamte tägliche Lenkzeit zwischen zwei Ruhezeiten acht Stunden nicht überschreiten. Durch Kollektivvertrag kann zugelassen werden, daß die Lenkzeit bis zu neun Stunden, zweimal wöchentlich jedoch bis zu zehn Stunden ausgedehnt wird.

(3) Innerhalb einer Woche darf die gesamte Lenkzeit 48 Stunden, innerhalb eines Zeitraumes von zwei aufeinanderfolgenden Wochen 90 Stunden nicht überschreiten. Durch Kollektivvertrag kann in den Fällen des § 7 Abs. 2 und 5 zugelassen werden, daß die wöchentliche Lenkzeit bis zu 56 Stunden ausgedehnt wird.

Lenkpausen für Lenker gemäß § 13 Abs. 3

§ 17 b. (1) Nach einer ununterbrochenen Lenkzeit von höchstens vier Stunden ist eine Lenkpause einzulegen. Durch Kollektivvertrag kann zugelassen werden, daß diese Lenkpause erst nach einer Lenkzeit von viereinhalb Stunden einzulegen ist. Die Lenkzeit gilt auch dann als ununterbrochen, wenn sie durch kürzere Zeiträume unterbrochen wird, als sie für Lenkpausen vorgesehen sind.

(2) Die Lenkpause hat mindestens eine Stunde zu betragen. Durch Kollektivvertrag kann zugelassen werden, daß die Lenkpause auf 45 Minuten verkürzt wird.

(3) Abweichend von Abs. 2 ist beim Lenken

1. von der Personenbeförderung dienenden Kraftfahrzeugen ohne Anhänger oder mit einem Anhänger, dessen Gesamtgewicht fünf Tonnen nicht überschreitet, oder
2. von der Güterbeförderung dienenden Kraftfahrzeugen ohne Anhänger oder mit einem Anhänger oder Sattelanhänger, sofern das höchste zulässige Gesamtgewicht des Kraftfahrzeuges (Sattelkraftfahrzeuges) 20 Tonnen nicht überschreitet,

eine Lenkpause von mindestens 45 Minuten einzulegen.

(4) Durch Kollektivvertrag kann zugelassen werden, daß die Lenkpause von mindestens einer Stunde durch zwei Lenkpausen von mindestens einer halben Stunde und die Lenkpause von mindestens 45 Minuten durch mehrere Lenkpausen von mindestens 15 Minuten ersetzt wird, die in die Lenkzeit oder unmittelbar nach dieser so einzufügen sind, daß bei Beginn des letzten Teiles der Lenkpause die Lenkzeit von vier bzw. viereinhalb Stunden noch nicht überschritten ist.

(5) Zeiten, während der der Fahrer andere Arbeiten ausübt oder die er im fahrenden Fahrzeug verbringt, gelten nicht als Lenkpausen.

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

Entwurf

Geltendes Recht

Tägliche Ruhezeit für Lenker gemäß § 13 Abs.3

§ 17 c. (1) Innerhalb jedes Zeitraumes von 24 Stunden ist dem Lenker eine ununterbrochene tägliche Ruhezeit von mindestens elf Stunden zu gewähren. 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.

(2) 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.

(3) Durch Kollektivvertrag kann zugelassen werden, daß innerhalb jedes Zeitraumes von 30 Stunden eine ununterbrochene tägliche Ruhezeit von mindestens acht Stunden zu gewähren ist, wenn sich im Fahrzeug mindestens zwei Lenker befinden.

Kombinierte Beförderung

§ 17 d. (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 Ruhezeiten gelten, sofern dem Lenker ein Bett oder eine Schlafkabine zur Verfügung steht.

- (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 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.

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

Verbot bestimmter Arten des Entgelts

§ 17 e. (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.

Entwurf

(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 unzulässige Entgeltvereinbarung auf den Eintritt des Schadens oder die Schadenshöhe keinen Einfluß haben konnte.

(3) Begeht der Lenker eine Übertretung der Straßenverkehrsordnung 1960, BGBl. Nr. 159 oder des Kraftfahrzeuggesetzes 1967, BGBl. Nr. 267, so gilt dessen Arbeitgeber bei Vorliegen einer Entgeltvereinbarung im Sinne des Abs. 1 als Anstifter im Sinne des § 7 des Verwaltungsstrafgesetzes 1991, BGBl. Nr. 52, es sei denn, daß die unzulässige Entgeltvereinbarung auf die Begehung der Verwaltungsübertretung keinen Einfluß haben konnte.

Außergewöhnliche Fälle

§ 17 f. Wenn es mit der Sicherheit im Straßenverkehr vereinbar ist, kann der Lenker, um einen geeigneten Halteplatz zu erreichen, von den §§ 17 a bis 17 d sowie einer Verordnung gemäß § 17 g abweichen, soweit dies erforderlich ist, um die Sicherheit der Fahrgäste, des Fahrzeugs oder seiner Ladung zu gewährleisten. Der Lenker hat Art und Grund der Abweichung von den Bestimmungen auf dem Schaublatt des Kontrollgeräts oder in seinem Arbeitszeitplan zu vermerken.

Ausnahmen durch Verordnung

§ 17 g. Durch Verordnung können für den innerstaatlichen Straßenverkehr mit den im Art. 13 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 genannten Kraftfahrzeugen Abweichungen von den Bestimmungen der §§ 17 a bis 17 d und der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 festgesetzt werden, wenn

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

11. § 24 lautet samt Überschrift:

„Auflagepflicht

§ 24. Jeder Arbeitgeber hat in der Betriebsstätte an geeigneter, für die Arbeitnehmer leicht zugänglicher Stelle einen Abdruck

1. dieses Bundesgesetzes und,
2. soweit diese für die Betriebsstätte in Betracht kommen,
 - a) der aufgrund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen und
 - b) der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates über das Kontrollgerät im Straßenverkehr, ABl. EG Nr. L 370 vom 31. Dezember 1985, S. 8,

aufzulegen."

Auflegen des Gesetzes

§ 24. Jeder Arbeitgeber hat einen Abdruck dieses Bundesgesetzes im Betrieb an geeigneter, für die Arbeitnehmer leicht zugänglicher Stelle aufzulegen.

12. § 28 Abs. 1 lautet:

- „§ 28. (1) Arbeitgeber und deren Bevollmächtigte, die
1. Arbeitnehmer über die Höchstgrenzen der täglichen oder wöchentlichen Arbeitszeit gemäß § 2 Abs. 2, § 4 Abs. 10, § 5 Abs. 1, § 7 Abs. 1, 3 oder 4, § 8 Abs. 1 oder 2, § 9, § 16 Abs. 6, § 18 Abs. 2 oder 3 oder § 19 Abs. 2 hinaus einsetzen;
 2. Arbeitnehmer mit gemäß § 6 Abs. 2, § 7 Abs. 1 bis 3 oder § 19 Abs. 2 unzulässiger Überstundenarbeit beschäftigen;
 3. Ruhepausen oder Kurzpausen gemäß § 11 Abs. 1, 3 oder 4 nicht gewähren;
 4. die tägliche Lenkzeit gemäß § 12 Abs. 1, § 17 c, § 17 d Abs. 2 oder § 19 a nicht gewähren;
 5. Lenker über die gemäß § 14 Abs. 2 oder § 17 a Abs. 2 oder 3 zulässige Lenkzeit hinaus einsetzen;
 6. Lenkpausen gemäß § 15 Abs. 1 bis 3 oder § 17 b Abs. 1 bis 4 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 oder 2 oder das Kontrollgerät gemäß § 17 f Satz 2 verletzen;
 9. die Meldepflichten gemäß § 11 Abs. 8 oder 10 oder § 20 Abs. 2, die Auflagepflichten gemäß § 24, die Aushangspflicht gemäß § 25, die Aufzeichnungspflichten gemäß § 26 Abs. 1 oder die Auskunfts- und Einsichtspflichten gemäß § 26 Abs. 2 verletzen;
 10. Verordnungen gemäß § 15 Abs. 4, § 17 g, § 21 oder § 23 übertreten; oder
 11. Bescheide gemäß § 5 Abs. 2, § 7 Abs. 5, § 11 Abs. 5 oder 6, § 12 Abs. 2, § 14 Abs. 2 oder 3, § 15 Abs. 4, § 16 Abs. 5 oder § 19 Abs. 3 nicht einhalten

sind, sofern die Tat nicht nach anderen Vorschriften einer strengeren Strafe unterliegt, von der Bezirksverwaltungsbehörde, soweit es sich um Betriebe handelt, die der bergbehördlichen Aufsicht unterstehen, von der Berghauptmannschaft mit einer Geldstrafe von 1000 S bis 30000 S zu bestrafen.“

13. Nach § 28 Abs. 1 wird folgender Abs. 1 a eingefügt:

„(1 a) Ebenso sind Arbeitgeber und deren Bevollmächtigte zu bestrafen, die

1. Lenker über die gemäß Art. 6 Abs. 1 Unterabsatz 1 oder Abs. 2 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 oder gemäß Art. 6 Abs. 1 Unterabsatz 1 oder Abs. 2 AETR zulässige Lenkzeit hinaus einsetzen;
2. Lenkpausen gemäß Art. 7 Abs. 1, 2 oder 4 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 oder gemäß Art. 7 Abs. 1, 2 oder 4 AETR nicht gewähren;
3. die tägliche Ruhezeit gemäß Art. 8 Abs. 1, 2, 6 oder 7 oder Art. 9 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 oder gemäß Art. 8 Abs. 1, 2, 6, 7 oder 9 AETR nicht gewähren;
4. die Pflichten betreffend das Kontrollgerät gemäß Art. 9 Satz 2 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85, gemäß Art. 9 Satz 2 AETR oder gemäß Art. 3 Abs. 1, Art. 13, Art. 14, Art. 15 Abs. 1 bis 3 oder 5 bis 7 oder Art. 16 der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 verletzen; oder

§ 28. (1) Arbeitgeber und deren Bevollmächtigte, die den Bestimmungen dieses Bundesgesetzes zuwiderhandeln, sind, sofern die Tat nicht nach anderen Vorschriften einer strengeren Strafe unterliegt, von der Bezirksverwaltungsbehörde, im Bergbau von der Berghauptmannschaft, mit einer Geldstrafe von 300 S bis 6000 S oder mit Arrest von drei Tagen bis zu sechs Wochen zu bestrafen.

Entwurf

Geltendes Recht

5. die Pflichten betreffend den Linienfahrplan und den Arbeitszeitplan gemäß Art. 14 Abs. 1 bis 6 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 verletzen."

14. Dem § 28 werden folgende Abs. 3 und 4 angefügt:

„(3) Gelten für die Beschäftigung eines Lenkers nach § 17 a Abs. 2 und 3, § 17 b Abs. 1 bis 4, § 17 c, § 17 d Abs. 2 oder § 17 f Satz 2 die gleichen Bestimmungen als nach

1. Art. 6 Abs. 1 Unterabsatz 1, Art. 6 Abs. 2, Art. 7 Abs. 1, 2, 4 und 5, Art. 8 Abs. 1, 2, 6 und 7, Art. 9 oder Art. 12 Satz 2 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 und

2. Art. 6 Abs. 1 Unterabsatz 1, Art. 6 Abs. 2, Art. 7, Art. 8 Abs. 1, 2, 6 bis 8 oder Art. 9 Satz 2 AETR

und kommt im internationalen Straßenverkehr als verletzte Verwaltungsvorschrift je nach Fahrtstrecke entweder eine Bestimmung dieses Bundesgesetzes oder die entsprechende Vorschrift der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 oder die entsprechende Vorschrift des AETR in Frage, genügt abweichend von § 44 a 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 § 17 a Abs. 2 und 3, § 17 b Abs. 1 bis 4, § 17 c, § 17 d Abs. 2 oder § 17 f Satz 2 sowie gegen die in Abs. 1 a angeführten Rechtsvorschriften im internationalen Straßenverkehr beträgt die Verjährungsfrist abweichend von § 31 Abs. 2 VStG ein Jahr."

15. Der bisherige § 32 a erhält die Bezeichnung „§ 32 a Abs. 1". Folgender Abs. 2 wird angefügt:

„(2) Soweit in diesem Bundesgesetz auf Rechtsvorschriften der EG verwiesen wird, sind diese in der gemäß Anhang XIII des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum nach Maßgabe von Protokoll 1 über horizontale Anpassungen für Österreich jeweils geltenden Fassung anzuwenden."

16. Nach § 32 a wird folgender § 32 b samt Überschrift eingefügt:

„Übergangsbestimmungen

§ 32 b. Auf Lenker von Kraftfahrzeugen, die aufgrund der Ausnahmebestimmung des Art. II Abs. 1 der 15. Kraftfahrzeuggesetz-Novelle, BGBl. Nr. 456/1993, noch nicht mit einem Kontrollgerät im Sinne der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 ausgerüstet sind, ist § 28 Abs. 1 Z 8 und Abs. 1 a Z 4 bis zum 31. Dezember 1994 nicht anzuwenden."

§ 32 a. Soweit in diesem Bundesgesetz auf andere Bundesgesetze verwiesen wird, sind diese in der jeweils geltenden Fassung anzuwenden.

17. Nach § 33 Abs. 1 c wird folgender Abs. 1 d eingefügt:

„(1 d) Die §§ 1 a, 13, 14 Abs. 1, 16 Abs. 1, 5 und 7, 17 Abs. 1 und 2, 17 a bis 17 g, 24, 28 Abs. 1, 3 und 4, 32 a, 32 b und 33 Abs. 2 zweiter Satz, in der Fassung des Bundesgesetzes, BGBl.Nr. XXXXX, treten mit in Kraft. Verordnungen gemäß § 17 g können bereits vor diesem Zeitpunkt erlassen werden, sie treten jedoch frühestens gemeinsam mit § 17 g in Kraft.“

18. § 33 Abs. 2 zweiter Satz lautet:

„Weiters tritt § 15 für den Kraftfahrlinienverkehr mit einer Linienstrecke von nicht mehr als 50 km erst mit der gemäß § 15 Abs. 4 zu erlassenden Verordnung in Kraft.“

19. Dem § 33 wird folgender Abs. 5 angefügt:

„(5) Die in Abs. 1 lit. a bis c genannten Bundesminister sind auch mit der Vollziehung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85, der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 sowie des AETR betraut.“

{33(2) Die Bestimmungen des § 12 Abs. 3 betreffend die ununterbrochene Wochenruhe und des § 17 betreffend das Fahrtenbuch treten jeweils mit den gemäß § 12 Abs. 4 bzw. den gemäß § 17 Abs. 3 zu erlassenden Verordnungen in Kraft. Weiters werden für die im Kraftfahrlinienverkehr tätigen Arbeitnehmer die Bestimmungen der §§ 15 und 16 jeweils mit den gemäß § 15 Abs. 4 bzw. gemäß § 16 Abs. 7 zu erlassenden Verordnungen wirksam.

Entwurf

Art. II - Änderung des Arbeitsruhegesetzes

Artikel II
Änderung des Arbeitsruhegesetzes

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

1. Nach § 1 wird folgender § 1 a eingefügt:

„§ 1 a. (1) Für die Beschäftigung von Arbeitnehmern gemäß § 1 als Lenker von in Österreich zugelassenen Kraftfahrzeugen gelten die Bestimmungen dieses Bundesgesetzes mit den in Abschnitt 5 a genannten Abweichungen.

(2) Lenker im Sinne dieses Bundesgesetzes sind Arbeitnehmer, die ein Kraftfahrzeug, sei es auch nur kurze Zeit, selbst lenken, oder sich in einem Kraftfahrzeug befinden, um es gegebenenfalls lenken zu können.“

2. Nach § 22 wird folgender Abschnitt 5 a (§§ 22 a bis 22 c) samt Überschriften eingefügt:

„Abschnitt 5 a
Sonderbestimmungen für Lenker
bestimmter Kraftfahrzeuge

§ 22 a. (1) Auf die Beschäftigung von Lenkern auf Kraftfahrzeugen sind die §§ 2 bis 5 und 19 nicht anzuwenden, soweit diese auf die Dauer der wöchentlichen Ruhezeit Bezug nehmen. Auf diese Lenker sind die §§ 22 b und 22 c anzuwenden.

(2) Abs. 1 gilt nicht für die Beschäftigung von Lenkern auf Kraftfahrzeugen, die vom Geltungsbereich

1. der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr, ABl. EG Nr. L 370 vom 31. Dezember 1985, S. 1 und
 2. des Europäischen Übereinkommens über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR), BGBl. Nr. 518/1975
- ausgenommen sind.

(3) Wiederholt eine Bestimmung dieses Abschnittes Bestimmungen der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 oder ist eine Angleichung durch Kollektivvertrag erfolgt, ist die jeweilige Bestimmung dieses Abschnittes auf den in Art. 2 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 genannten Fahrtstrecken nicht anzuwenden.

Entwurf

Geltendes Recht

Wöchentliche Ruhezeit

§ 22 b. (1) Der Lenker hat in jeder Woche Anspruch auf eine ununterbrochene wöchentliche Ruhezeit von mindestens 45 Stunden. Diese wöchentliche Ruhezeit kann auf 36 zusammenhängende Stunden verkürzt werden. Durch Kollektivvertrag kann zugelassen werden, daß die wöchentliche Ruhezeit außerhalb des Standortes des Fahrzeuges oder des Heimatortes des Lenkers auf 24 zusammenhängende Stunden verkürzt wird. Jede Verkürzung ist durch eine zusammenhängende Ruhezeit auszugleichen, die vor Ende der auf die betreffende Woche folgenden dritten Woche zu nehmen ist. 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.

(2) Durch Kollektivvertrag kann zugelassen werden, daß eine wöchentliche Ruhezeit, die in einer Woche beginnt und in die darauf folgende Woche reicht, der zweiten Woche zugerechnet werden kann.

(3) Zwischen zwei wöchentlichen Ruhezeiten dürfen höchstens sechs Tage liegen. Durch Kollektivvertrag kann zugelassen werden, daß im grenzüberschreitenden Personenverkehr mit Ausnahme des Linienverkehrs zwischen zwei wöchentlichen Ruhezeiten höchstens zwölf Tage liegen dürfen und die wöchentlichen Ruhezeiten in einem Durchrechnungszeitraum von zwei Wochen spätestens am Ende der zweiten Woche zusammen gewährt werden.

Außergewöhnliche Fälle

§ 22 c. 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. Der Lenker hat Art und Grund der Abweichung von den Bestimmungen auf dem Schaublatt des Kontrollgeräts oder in seinem Arbeitszeitplan zu vermerken."

3. In § 27 Abs. 1 ist nach dem Zitat „10 bis 18“ das Zitat „22 b, 22 c Satz 2“ einzufügen.

§ 27. (1) Arbeitgeber oder deren gesetzliche Vertreter, die den §§ 3, 4, 5 Abs. 1 und 2, §§ 6, 7, 8 und 9 Abs. 1 bis 3 und 5 und den §§ 10 bis 18 und 23 bis 25 zuwiderhandeln, sind, sofern die Tat nicht nach anderen Vorschriften einer strengeren Strafe unterliegt, von der Bezirksverwaltungsbehörde, soweit es sich um Betriebe handelt, die der bergbehördlichen Aufsicht unterstehen, von der Berghauptmannschaft mit einer Geldstrafe von 500 S bis 30 000 S zu bestrafen.

Entwurf

4. Nach § 27 Abs. 1 wird folgender Abs. 1 a eingefügt:

„(1 a) Ebenso sind Arbeitgeber und deren Bevollmächtigte zu bestrafen, die die wöchentliche Ruhezeit gemäß

1. 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 oder
2. Art. 6 Abs. 1 Unterabsatz 2 bis 4, Art. 8 Abs. 3 bis 6 oder Art. 9 Satz 2 AETR

nicht gewähren.“

5. Dem § 27 werden folgende Abs. 3 und 4 angefügt:

„(3) Gelten für die Beschäftigung eines Lenkers nach § 22 b oder § 22 c Satz 2 die gleichen Bestimmungen als nach

1. 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 und
2. Art. 6 Abs. 1 Unterabsatz 2 bis 4, Art. 8 Abs. 3 bis 6 oder Art. 9 Satz 2 AETR

und 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 oder die entsprechende Vorschrift des AETR in Frage, genügt abweichend von § 44 a 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.“

6. Nach § 32 wird folgender § 32 a samt Überschrift eingefügt:

„Verweisungen

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

(2) Soweit in diesem Bundesgesetz auf Rechtsvorschriften der EG verwiesen wird, sind diese in der gemäß Anhang XIII des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum nach Maßgabe von Protokoll 1 über horizontale Anpassungen für Österreich jeweils geltenden Fassung anzuwenden.“

7. Nach § 33 Abs. 1 a wird folgender Abs. 1 b eingefügt:

„(1 b) Abschnitt 5 a (§§ 22 a bis 22 c) sowie die §§ 27 Abs. 1 a, 3 und 4 und 32 a, in der Fassung des Bundesgesetzes, BGBl. Nr. XXXXX, treten mit in Kraft.“

Entwurf

8. Der bisherige § 34 erhält die Bezeichnung „§ 34 Abs. 1“. In Z 1, 2, 3, 6 und 7 wird der Ausdruck „Bundesminister für soziale Verwaltung“ durch den Ausdruck „Bundesminister für Arbeit und Soziales“ ersetzt.

9. Dem § 34 wird folgender Abs. 2 angefügt:

„(2) Die in Abs. 1 Z 2, 3 und 7 genannten Bundesminister sind auch mit der Vollziehung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85, der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 sowie des AETR betraut.“

Geltendes Recht

§ 34. Mit der Vollziehung dieses Bundesgesetzes sind betraut:

1. der Bundeskanzler im Einvernehmen mit dem Bundesminister für soziale Verwaltung hinsichtlich der Arbeitnehmer in Betrieben des Bundes; soweit finanzielle Angelegenheiten berührt sind, auch im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen;
2. der Bundesminister für Handel, Gewerbe und Industrie im Einvernehmen mit dem Bundesminister für soziale Verwaltung hinsichtlich der Arbeitnehmer in Betrieben, die der bergbehördlichen Aufsicht unterstehen;
3. der Bundesminister für Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesminister für soziale Verwaltung hinsichtlich der Arbeitnehmer in Betrieben, die dem Verkehrs-Arbeitsinspektorat unterstehen;
4. der Bundesminister für Finanzen hinsichtlich des § 26 Abs. 4;
5. der Bundesminister für Handel, Gewerbe und Industrie für Arbeitnehmer in Betrieben, die der bergbehördlichen Aufsicht unterliegen hinsichtlich der §§ 5 Abs. 3 und 4, 15 Abs. 2, 26 Abs. 2 und 3 und 27;
6. im übrigen der Bundesminister für soziale Verwaltung
 - a) im Einvernehmen mit dem Bundeskanzler hinsichtlich der Arbeitnehmer in Betrieben der Länder, Gemeinden und Gemeindeverbände, soweit finanzielle Angelegenheiten berührt sind auch im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen;
 - b) im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Handel, Gewerbe und Industrie hinsichtlich der §§ 12, 14 bis 17;
7. der Bundesminister für soziale Verwaltung hinsichtlich aller anderen Arbeitnehmer.

