

**REPUBLIK ÖSTERREICH
Bundesministerium
für Arbeit und Soziales**

1010 Wien, den 16.3.1995
Stubenring 1
DVR: 0017001
Telefon: (0222) 711 00
Telex 111145 oder 111780
Telefax 715 82 57
P.S.K.Kto.Nr.: 05070-004

Zl. 52.015/11-2/95
An das
Präsidium des
Nationalrates
Parlament
1010 Wien

25

Auskunft: Elisabeth Florus		
Klappe: 6270		
Gesetzentwurf		
Zl.	36	-GE/1995
Datum	4.4.1995	
Verteilt	5.4.95 U	

Betrifft: Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem das Arbeitszeitgesetz und das Arbeitsruhegesetz geändert werden

St. Hajek

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

Als Frist für die Abgabe der Stellungnahme wurde der

12. Mai 1995

festgesetzt.

Anlage

Für den Bundesminister:
K n ö f l e r

Für die Richtigkeit
der Ausfertigung:
[Signature]

Anlage zu Zl. 52.015/11-2/95

E N T W U R F

Bundesgesetz, mit dem das Arbeitszeitgesetz und das
Arbeitsruhegesetz geändert werden

Artikel I

Änderung des Arbeitszeitgesetzes

Das Arbeitszeitgesetz, BGBl. Nr. 461/1969, zuletzt geändert durch
das Bundesgesetz BGBl. Nr. 446/1994, wird wie folgt geändert:

1. In § 7 Abs. 2 Satz 1 entfallen die Worte „für Lenker und
Beifahrer von Kraftfahrzeugen sowie Kutscher,“.
2. In § 7 Abs. 5 Satz 1 lautet das Zitat „Abs. 1 bis 3 und § 14
Abs. 1 a“
3. In § 9 Abs. 2 wird das Zitat „16 Abs. 2 bis 5 (Verlängerung der
Einsatzzeit)“ durch das Zitat „14 Abs. 1 b und 1 c (Verlängerung
der Arbeitszeit für Lenker)“ ersetzt.
4. In § 9 Abs. 3 wird nach dem Zitat „7 Abs. 2 bis 5 (erhöhter
Arbeitsbedarf),“ das Zitat „14 Abs. 1 a (Verlängerung der
Arbeitszeit für Lenker),“ eingefügt.
5. § 14 lautet:
„§ 14. (1) Die Arbeitszeit für Lenker umfaßt unbeschadet des § 2
die Lenkzeiten, die Zeiten für sonstige Arbeitsleistungen und die
Zeiten der Arbeitsbereitschaft. Bei Teilung der täglichen Ruhezeit
beginnt eine neue Tagesarbeitszeit und eine neue tägliche Lenkzeit
nach Ablauf des mindestens achtstündigen Teiles der Ruhezeit.

(1 a) Unbeschadet der nach § 7 Abs. 1 erster Satz zulässigen
Überstunden können durch Kollektivvertrag bis zu zehn weitere
Überstunden wöchentlich zugelassen werden. Dabei kann der

- 2 -

Kollektivvertrag zulassen, daß die Wochenarbeitszeit bis auf 60 Stunden ausgedehnt wird.

(1 b) Der Kollektivvertrag kann die Tagesarbeitszeit bis auf elfeinhalb Stunden, falls die über die Lenkzeit hinausgehende Arbeitszeit überwiegend aus Arbeitsbereitschaft besteht jedoch bis auf 13 Stunden ausdehnen, wenn

1. die tägliche Lenkzeit gemäß Abs. 2 verlängert wird und
2. gemäß § 16 eine entsprechend lange Einsatzzeit zulässig ist.

(1 c) Befinden sich mindestens zwei Lenker im Fahrzeug, kann der Kollektivvertrag die Tagesarbeitszeit auf die Summe der Lenkzeiten beider Lenker ausdehnen, wenn

1. die über die eigene Lenkzeit hinausgehende Arbeitszeit abgesehen von Arbeitseinsätzen von nur geringer Dauer, Häufigkeit und Belastungsintensität ausschließlich aus Arbeitsbereitschaft besteht,
2. die tägliche Ruhezeit gemäß § 15 a Abs. 4 verkürzt wurde und
3. die Einsatzzeit gemäß § 16 Abs. 3 entsprechend verlängert wird.

(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 auf 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 Abs. 1 a und § 7 Abs. 5 zugelassen werden, daß die wöchentliche Lenkzeit bis auf 56 Stunden ausgedehnt wird.

(4) Für Betriebe, für die kein Kollektivvertrag wirksam ist, kann das Arbeitsinspektorat Verlängerungen der Lenkzeit nach Maßgabe der Abs. 2 und 3 sowie Verlängerungen der Tagesarbeitszeit nach Maßgabe des Abs. 1 b zulassen. Für andere Betriebe kann das Arbeitsinspektorat in Einzelfällen Verlängerungen der Lenkzeit nach Maßgabe des Abs. 2 zulassen. Das Arbeitsinspektorat hat die

gesetzlichen Interessenvertretungen der Arbeitgeber und der Arbeitnehmer anzuhören und die Verlängerung zu bewilligen, wenn ein dringendes betriebliches Bedürfnis oder Interesse des Arbeitnehmers vorliegt. "

6. § 15 Abs. 4 lautet:

„(4) Für den Kraftfahrlinienverkehr mit einer Linienstrecke von nicht mehr als 50 km kann durch Kollektivvertrag auch zugelassen werden, daß die Lenkpause ersetzt wird durch

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

7. § 16 Abs. 1 Satz 2 lautet:

„Bei Teilung der täglichen Ruhezeit beginnt eine neue Einsatzzeit nach Ablauf des mindestens achtstündigen Teiles der Ruhezeit. "

8. § 16 Abs. 3 bis 5 lautet:

„(3) Für Lenker von Kraftfahrzeugen, die

1. zur Güterbeförderung dienen und deren zulässiges Gesamtgewicht, einschließlich Anhänger oder Sattelanhänger, 3,5 Tonnen übersteigt oder
2. zur Personenbeförderung dienen und die nach ihrer Bauart und Ausstattung geeignet und dazu bestimmt sind, mehr als neun Personen einschließlich des Fahrers zu befördern,

kann der Kollektivvertrag eine Verlängerung der Einsatzzeit über das in Abs. 2 genannte Ausmaß hinaus soweit zulassen, daß die vorgeschriebene tägliche Ruhezeit eingehalten wird.

(4) Für Lenker der übrigen Kraftfahrzeuge kann der Kollektivvertrag eine Verlängerung der Einsatzzeit bis auf 14 Stunden zulassen.

(5) Für Betriebe, für die kein Kollektivvertrag wirksam ist, kann die Einsatzzeit durch Betriebsvereinbarung auf das nach Abs. 3 und 4 zulässige Maß verlängert werden. "

- 4 -

9. In § 18 Abs. 2 wird der Ausdruck „Wochenarbeitszeit“ durch den Ausdruck „wöchentliche Normalarbeitszeit“ ersetzt.

10. In § 27 Abs. 2 lautet das Zitat „§ 4 Abs. 4, § 5 Abs. 2, § 7 Abs. 5, § 11 Abs. 5, § 12 Abs. 2 und 4, § 14 Abs. 4 und § 19 Abs. 3“.

11. In § 28 Abs. 1 a Z 10 wird das Wort „oder“ durch einen Strichpunkt ersetzt.

12. § 28 Abs. 1 a Z 11 lautet:

„11. Bescheide gemäß § 14 Abs. 4 oder § 17 Abs. 4 nicht einhalten oder“

13. Nach § 28 Abs. 1 a Z 11 wird folgende Z 12 angefügt:

„12. Lenker über die Höchstgrenze der täglichen Arbeitszeit gemäß § 14 Abs. 1 b und 1 c oder die Höchstgrenze der wöchentlichen Arbeitszeit gemäß § 14 Abs. 1 a hinaus einsetzen,“

14. In § 32 a entfallen die Absatzbezeichnung „(1)“ und der Abs. 2.

15. Nach § 33 Abs. 1 e wird folgender Abs. 1 f angefügt:

„(1 f) Die §§ 7 Abs. 2 erster Satz und Abs. 5, 9 Abs. 2 und 3, 14, 15 Abs. 4, 16 Abs. 1 zweiter Satz und Abs. 3 bis 5, 18 Abs. 2, 27 Abs. 2, 28 Abs. 1 a Z 10 bis 12, in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. Nr. XXXXX treten mit in Kraft. Mit diesem Tag tritt auch § 32 a Abs. 2 außer Kraft.“

Artikel II
Änderung des Arbeitsruhegesetzes

Das Arbeitsruhegesetz, BGBl. Nr. 144/1983, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. Nr. 446/1994, wird wie folgt geändert:

1. Nach § 22 a Abs. 1 wird folgender Abs. 1 a eingefügt:
„(1 a) Für den Kraftfahrlinienverkehr mit einer Linienstrecke von nicht mehr als 50 km sind die Abweichungen gemäß Abs. 1 nur anzuwenden, wenn
 1. die tägliche Lenkzeit gemäß § 14 Abs. 2 oder 4 des Arbeitszeitgesetzes mehr als zweimal wöchentlich auf neun Stunden verlängert wurde oder
 2. die wöchentliche Lenkzeit gemäß § 14 Abs. 3 oder 4 des Arbeitszeitgesetzes verlängert wurde.“

2. In § 32 a entfallen die Absatzbezeichnung „(1)“ und der Abs. 2.

3. Nach § 33 Abs. 1 b wird folgender Abs. 1 c angefügt:
„(1 c) § 22 a Abs. 1 a in der Fassung des Bundesgesetzes, BGBl. Nr. XXXXX, tritt mit in Kraft. Mit diesem Tag tritt auch § 32 a Abs. 2 außer Kraft.“

V o r b l a t t

Problem:

1. Mit der letzten Novelle zum AZG/ARG, BGBl. Nr. 446/1994, wurden unter anderem arbeitsrechtliche und verwaltungsstrafrechtliche Begleitmaßnahmen zu den EG-Verordnungen 3820/85 und 3821/85 geschaffen sowie das AETR transformiert. Einige zusätzliche Änderungen, insbesondere im Bereich der Arbeitsbereitschaft, sind notwendig, um vereinzelte in der Praxis aufgetretene Probleme mit der Umsetzung der AZG-Novelle 1994 zu lösen.
2. Für innerstädtische Verkehrsbetriebe (Kraftfahrlinien mit einer Linienstrecke bis 50 km) gilt die EG-Verordnung 3820/85 nicht. Dennoch wurden diese Linien in die AZG/ARG-Novelle 1994 einbezogen. Strukturelle Besonderheiten dieser Verkehrsbetriebe machen abweichende Regelungen in diesem Bereich erforderlich.

Ziel und Inhalt:

Änderung einzelner lenkerspezifischer Bestimmungen der AZG-Novelle 1994 zur Lösung in der Praxis aufgetretener Probleme sowie Ermöglichung abweichender Regelungen für den innerstädtischen Kraftfahrlinienverkehr.

Alternativen:

Beibehaltung des geltenden Rechts und damit Nichtberücksichtigung der durch die Anpassung an die internationalen Vorschriften hervorgerufenen Probleme in der Praxis.

Kosten:

Dem Bund entstehen durch diese Änderungen keine Kosten.

EU-Konformität:

EU-Konformität ist gegeben.

Die Anpassung der österreichischen Rechtslage an die Richtlinie 93/104/EG des Rates über bestimmte Aspekte der Arbeitszeitgestaltung, die bis 23. November 1996 umzusetzen ist, erfolgt einheitlich für alle Arbeitnehmergruppen zu einem späteren Zeitpunkt.

Dok. Name: AZAR_ENT/Abt. 2

E r l ä u t e r u n g e n

Allgemeiner Teil

Der vorliegende Entwurf einer Novelle zum Arbeitszeitgesetz und zum Arbeitsruhegesetz dient der Lösung punktueller Probleme, die sich aus der Anpassung des österreichischen Rechts an die internationalen Vorschriften über Lenk- und Ruhezeiten (Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr [ABl. Nr. L 370 vom 31.12.1985, S. 1], Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates über das Kontrollgerät im Straßenverkehr [ABl. Nr. L 370 vom 31.12.1985, S. 8] und Europäisches Übereinkommen über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR), BGBl. Nr. 518/1975) in der Praxis ergeben, durch

- Zulassung längerer Tagesarbeitszeiten zur Ermöglichung der vollen Ausschöpfung der durch die EG-Verordnung vorgegebenen Lenkzeiten
- Anpassung der Bestimmungen über den Beginn der täglichen Einsatz-, Arbeits- und Lenkzeit an die Judikatur des EuGH zu Artikel 8 Abs. 1 EG-VO 3820/85
- Streichung der Arbeitsbereitschaft als Voraussetzung für die Verlängerung der Einsatzzeit
- Erweiterung der Gestaltungsmöglichkeiten für die Lenkpause und Ermöglichung einer abweichenden Regelung der wöchentlichen Ruhezeit für innerstädtische Verkehrsbetriebe, die von den längeren Lenkzeiten der EU-VO 3820/85 keinen Gebrauch machen.

Eine Kostenbelastung für den Bund entsteht nicht. Soweit Dienstverhältnisse zum Bund überhaupt unter das AZG und unter das ARG fallen, ist durch die flexibleren Bestimmungen der Novelle eher eine Kosteneinsparung zu erwarten.

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

Besonderer Teil

Zu Artikel I (Änderung des Arbeitszeitgesetzes)

Zu Z 1 und 2 (§ 7 Abs. 2 1. Satz und Abs. 5):

Lenkerspezifische Bestimmungen sollten nach Möglichkeit in Abschnitt 4 geregelt werden. Die Neugestaltung des § 14 wird daher zum Anlaß genommen, die Kollektivvertragsermächtigung zur Zulassung weiterer Überstunden für Lenker in diesen Abschnitt des AZG aufzunehmen.

Für Kutscher entfällt diese Möglichkeit mangels praktischer Relevanz. Beifahrer wurden bereits durch die letzte Novelle von Abschnitt 4 ausgenommen.

Bei den ebenfalls in Abs. 2 geregelten „sonstigen Betrieben, in denen ähnlich gelagerte Verhältnisse vorliegen“, kann ein Vergleich mit Lenkern und Beifahrern nicht mehr vorgenommen werden.

Zu Z 3 und 4 (§ 9 Abs. 2 und 3):

Es wird klargestellt, daß für Lenker die Einsatzzeitverlängerung noch nicht zu einer Ausdehnung der Höchstgrenzen der Arbeitszeit führt.

Zu Z 5 (§ 14):

Abs. 1 Satz 2:

Durch diese Bestimmungen erfolgt die Anpassung des § 14 Abs. 1, der bisher den Beginn der täglichen Arbeits- und Lenkzeit bei Teilung der täglichen Ruhezeit (§ 15 a Abs. 3) mit Ablauf der gesamten Ruhezeit festsetzte, an die Judikatur des EuGH zu Artikel 8 Abs. 1 EG-VO 3820/85 (Rs 313/92 van Swieten BV vom 2.6.1994 und Rs 394/92 Michielsen und Geybels Transport Service vom 9.6.1994).

Der EuGH hat in diesen Entscheidungen klargestellt, daß der 24-Stunden-Zeitraum, in dem der Lenker eine bestimmte Ruhezeit gehabt haben muß und der ab Beginn der Tagesarbeitszeit zu rechnen ist, bei

Dok. Name: AZAR_ENT/Abt. 2

Teilung der täglichen Ruhezeit mit dem Ende des mindestens 8-stündigen Teiles beginnt.

Abs. 1 a und 3:

Vgl. Erläuterungen zu Z 1 und 2. Da nach § 7 Abs. 1 und 14 Abs. 1 a insgesamt 20 Überstunden pro Woche zulässig sind, könnte die wöchentliche Höchstarbeitszeit in einzelnen Wochen 64 Stunden betragen, da die wöchentliche Normalarbeitszeit gemäß § 4 Abs. 7 bis zu 44 Stunden betragen kann. Die wöchentliche Höchstarbeitszeit muß daher mit 60 Stunden begrenzt werden.

Abs. 1 b:

Nach der geltenden Rechtslage ist die Ausschöpfung der maximal zulässigen Lenkzeit (9 Stunden, zweimal wöchentlich 10 Stunden gem. § 14 Abs. 2 zweiter Satz bzw. § 14 Abs. 4 erster Satz) oft nicht möglich, da neben der Lenkzeit noch andere Arbeitszeiten anfallen, die Tageshöchstarbeitszeit jedoch gemäß § 9 Abs. 1 mit 10 Stunden begrenzt ist.

Eine längere Tagesarbeitszeit (bis 13 Stunden gemäß § 7 Abs. 3) ist derzeit nur möglich, wenn die Arbeitszeit zu mehr als einem Drittel aus Arbeitsbereitschaft besteht, sodaß die Lenkzeit in diesem Fall maximal 8 Stunden 39 Minuten betragen darf.

Zur Ermöglichung der Ausschöpfung der Lenkzeitpielräume auch in diesen Fällen wird eine Verlängerung der Tagesarbeitszeit ermöglicht. Dies soll durch Senkung des Anteils der Arbeitsbereitschaft an der Gesamtarbeitszeit (max. 13 Stunden) erfolgen.

Da jedoch die Zulassung einer Vollarbeitszeit von 11,5 Stunden plus 1,5 Stunden Arbeitsbereitschaft (z.B. 10 Stunden Lenkzeit plus 3 Stunden sonstige Arbeitszeit, davon mehr als die Hälfte Arbeitsbereitschaft), nicht aber von 11,5 Stunden Vollarbeitszeit ohne zusätzliche Zeiten der Arbeitsbereitschaft logisch nicht begründbar wäre, wird bei Verlängerung der Lenkzeit gem. § 14 Abs. 2 Satz 2 eine Verlängerung der Arbeitszeit auf 11,5 Stunden, bei Arbeitsbereitschaft auf 13 Stunden zugelassen.

Abs. 1 c:

Gem. § 15 a Abs. 4 kann die tägliche Ruhezeit bei doppelt besetzten Fahrzeugen auf 8 Stunden innerhalb von 30 Stunden verkürzt werden. Da aber die im fahrenden Fahrzeug verbrachte Zeit, auch wenn einer der beiden Lenker dabei schlafen oder sich auf andere Art ausruhen kann, nach geltendem Recht nicht als Ruhezeit angesehen werden kann, müßte nach Ablauf der höchstzulässigen Tagesarbeitszeit eines Lenkers (13 Stunden) das Fahrzeug abgestellt und die 8-stündige Ruhezeit gleichzeitig von beiden Lenkern genommen werden. Die Doppelbesetzung erlaubt daher nach geltendem Recht nur eine Verlängerung der Fahrdauer von 10 auf 13 Stunden.

Dies ist vor allem für die sogenannten „Bäder-Busse“ problematisch, bei denen sich zwei Lenker im Fahrzeug befinden, die einander beim Lenken abwechseln. Es soll daher bei Doppelbesetzungen der Kollektivvertrag die Tagesarbeitszeit jedes Lenkers auf die Summe der erlaubten Lenkzeiten beider Lenker verlängern können. Voraussetzung ist, daß sich der einzelne Lenker während der Lenkzeit des anderen - abgesehen von kurzen Arbeitseinsätzen (z.B. einem Fahrgast ein Getränk herausgeben) - in Arbeitsbereitschaft befindet.

Zu Z 6 (§ 15 Abs. 4):

Kraftfahrlinien mit einer Linienstrecke bis 50 km sind vom Geltungsbereich der EG-VO 3820/85 ausgenommen. Dennoch wurden diese Linien in die AZG/ARG-Novelle 1994 einbezogen.

Im Hinblick auf die strukturellen Besonderheiten dieser Verkehrsbetriebe, wie etwa vorgegebene Wende- und Umlaufzeiten, wird ergänzend zur geltenden Rechtslage (45 Minuten, durch KV teilbar gem. § 15 Abs. 3 und 4 alt) zusätzlich die Möglichkeit der Verkürzung der Lenkpause durch KV auf 30 Minuten nach einer Lenkzeit von höchstens 4,5 Stunden ohne weitere Teilungsmöglichkeit vorgesehen.

Zu Z 7 (§ 16 Abs.1 Satz 2):

Vgl. Erläuterungen zu § 14 Abs. 1.

Zu Z 8 (§ 16 Abs. 3 bis 5):

Abs. 3 und 4:

Die Einsatzzeitverlängerung ist nach geltendem Recht nur zulässig, wenn die Arbeitszeit zu mehr als einem Drittel aus Arbeitsbereitschaft besteht. Das volle Ausnützen der täglichen Lenkzeit (9 oder 10 Stunden) und eine Verlängerung der Einsatzzeit daher schließen einander aus, da hierfür eine Gesamtarbeitszeit von 13,5 bis 15 Stunden Voraussetzung wäre. Weiters können längere Ruhepausen, die den Lenker noch weniger als Arbeitsbereitschaft belasten, derzeit nicht als Grund für die Verlängerung der Einsatzzeit dienen.

Es wird daher die Arbeitsbereitschaft als Voraussetzung für die Einsatzzeitverlängerung gestrichen.

Zu überlegen ist, ob der Kollektivvertrag die Ermächtigung zur Einsatzzeitverlängerung auch an die Betriebsvereinbarung weitergeben können soll. Eine Einsatzzeitverlängerung ohne Lenkzeitverlängerung (diese bleibt gemäß § 14 Abs. 2 jedenfalls dem Kollektivvertrag überlassen) ist bei längeren Ruhepausen z.B. im Werksverkehr sinnvoll.

Abs. 5:

Die Streichung der Arbeitsbereitschaft als Voraussetzung für die Einsatzzeitverlängerung würde das verfassungsrechtliche Problem aufwerfen, daß es für die Zulassung der längeren Einsatzzeit durch das Arbeitsinspektorat keine gesetzlichen Vorgaben mehr gäbe.

In Betrieben, für die kein Kollektivvertrag wirksam ist, tritt daher an die Stelle des Bescheides des Arbeitsinspektorates eine Betriebsvereinbarung.

Zu Z 9 (§ 18 Abs. 2):

Mit dieser Änderung wird ein Zitierfehler der AZG-Novelle 1994 berichtigt.

Zu Z 10 (§ 27 Abs. 2):

§ 27 Abs. 2 enthält lediglich eine Zitatberichtigung.

Zu Z 11 bis 13 (§ 28 Abs. 1 a Z 10 bis 12):

§ 28 Abs. 1 a Z 10 bis 12 enthalten die notwendigen Anpassungen der Strafbestimmungen.

Zu Z 14 (§ 32 a Abs. 2):

Das EWR-Abkommen ist seit dem Beitritt Österreichs zur EU am 1.1.1995 nicht mehr Rechtsgrundlage für die Geltung von Rechtsvorschriften der EU in Österreich. Der diesbezügliche Verweis in § 32 a Abs. 2 hat daher zu entfallen.

Zu Art. II (Änderung des Arbeitsruhegesetzes):

Zu Z 1 (§ 22 a Abs. 1 a):

Wie bereits in den Erläuterungen zu Artikel I Z 6 (§ 15 Abs. 4 AZG) angeführt, wurden Kraftfahrlinien mit einer Linienstrecke bis 50 km trotz Ausnahme vom Geltungsbereich der EU-VO 3820/85 in die AZG-Novelle 1994 einbezogen und die wöchentliche Ruhezeit von bisher 36 Stunden (durch KV durchrechenbar) auf 45 Stunden gem. § 22 b Abs. 1 bis 3 verlängert. Daraus ergibt sich ein (aufgrund der internationalen Vorschriften) nicht zwingender Mehrbedarf an Arbeitskräften, der nach Angaben der Verkehrsbetriebe die Budgets der Trägergemeinden unzumutbar belasten würde.

Die wöchentliche Ruhezeit soll daher wie vor der Novelle 1994 geregelt werden können (§§ 2 bis 5 und 19 ARG). Nur wenn von den durch die Novelle 1994 zusätzlich eingeführten Verlängerungsmöglichkeiten der Lenkzeit Gebrauch gemacht wird, muß als Ausgleich auch die längere wöchentliche Ruhezeit eingehalten werden.

Zu Z 2 (§ 32 a Abs. 2):

Vgl. Erläuterungen zu Art. I Z 14 (§ 32 a Abs. 2 AZG).

Bundesgesetz, mit dem das Arbeitszeitgesetz
und das Arbeitsruhegesetz geändert werden

Artikel I
Änderung des Arbeitszeitgesetzes

Das Arbeitszeitgesetz, BGBl. Nr. 461/1969,
zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl.
Nr. 446/1994, wird wie folgt geändert:

1. In § 7 Abs. 2 Satz 1 entfallen die Worte
„für Lenker und Beifahrer von Kraftfahrzeugen
sowie Kutscher,“ .

2. In § 7 Abs. 5 Satz 1 lautet das Zitat
„Abs. 1 bis 3 und § 14 Abs. 1 a“

(2) Unbeschadet der nach Abs. 1 erster Satz
zulässigen Überstunden können durch
Kollektivvertrag bis zu fünf weitere
Überstunden, für Lenker und Beifahrer von
Kraftfahrzeugen sowie Kutscher, für
Arbeitnehmer im Gast-, Schank- und
Beherbergungsgewerbe, im Verkehrswesen sowie
in bestimmten Arten oder Gruppen von
Betrieben, in denen ähnlich gelagerte
Verhältnisse vorliegen, jedoch bis zu zehn
weitere Überstunden wöchentlich zugelassen
werden.

(5) Das Arbeitsinspektorat kann bei Nachweis
eines dringenden Bedürfnisses auf Antrag des
Arbeitgebers nach Anhörung der gesetzlichen
Interessenvertretungen der Arbeitgeber und
der Arbeitnehmer eine über das Ausmaß der
Abs. 1 bis 3 hinausgehende
Arbeitszeitverlängerung bewilligen. Eine
Tagesarbeitszeit über zehn Stunden kann das
Arbeitsinspektorat jedoch nur zulassen, wenn
dies im öffentlichen Interesse erforderlich
ist.

Entwurf

3. In § 9 Abs. 2 wird das Zitat „16 Abs. 2 bis 5 (Verlängerung der Einsatzzeit)“ durch das Zitat „14 Abs. 1 b und 1 c (Verlängerung der Arbeitszeit für Lenker)“ ersetzt.

4. In § 9 Abs. 3 wird nach dem Zitat „7 Abs. 2 bis 5 (erhöhter Arbeitsbedarf)“ das Zitat „14 Abs. 1 a (Verlängerung der Arbeitszeit für Lenker)“ eingefügt.

Geltendes Recht

(2) Die Tagesarbeitszeit darf in den Fällen der §§ 4 a (Normalarbeitszeit bei Schichtarbeit), 5 (Arbeitsbereitschaft), 5 a (besondere Erholungsmöglichkeiten), 7 Abs. 3 bis 5 (erhöhter Arbeitsbedarf), 8 Abs. 2 und 5 (Vor- und Abschlußarbeiten), 16 Abs. 2 bis 5 (Verlängerung der Einsatzzeit), 18 Abs. 2 (Betriebe des öffentlichen Verkehrs) und 19 (Krankenanstalten und Kuranstalten) zehn Stunden insoweit überschreiten, als dies nach diesen Bestimmungen zulässig ist.

(3) Die Wochenarbeitszeit darf im Falle des § 4 c (Dekadenarbeit) 50 Stunden überschreiten und in den Fällen der §§ 4 a Abs. 4 (Schichtarbeit), 5 (Arbeitsbereitschaft), 5 a (besondere Erholungsmöglichkeiten), 7 Abs. 2 bis 5 (erhöhter Arbeitsbedarf), 18 Abs. 3 (Betriebe des öffentlichen Verkehrs) und 19 (Krankenanstalten und Kuranstalten) 50 Stunden insoweit überschreiten, als dies nach diesen Bestimmungen zulässig ist.

Entwurf

5. § 14 lautet:

„§ 14. (1) Die Arbeitszeit für Lenker umfaßt unbeschadet des § 2 die Lenkzeiten, die Zeiten für sonstige Arbeitsleistungen und die Zeiten der Arbeitsbereitschaft. Bei Teilung der täglichen Ruhezeit beginnt eine neue Tagesarbeitszeit und eine neue tägliche Lenkzeit nach Ablauf des mindestens achtstündigen Teiles der Ruhezeit.

(1 a) Unbeschadet der nach § 7 Abs. 1 erster Satz zulässigen Überstunden können durch Kollektivvertrag bis zu zehn weitere Überstunden wöchentlich zugelassen werden. Dabei kann der Kollektivvertrag zulassen, daß die Wochenarbeitszeit bis auf 60 Stunden ausgedehnt wird.

(1 b) Der Kollektivvertrag kann die Tagesarbeitszeit bis auf elfeinhalb Stunden, falls die über die Lenkzeit hinausgehende Arbeitszeit überwiegend aus Arbeitsbereitschaft besteht jedoch bis auf 13 Stunden ausdehnen, wenn

1. die tägliche Lenkzeit gemäß Abs. 2 verlängert wird und
2. gemäß § 16 eine entsprechend lange Einsatzzeit zulässig ist.

Geltendes Recht

§ 14. (1) Die Arbeitszeit für Lenker umfaßt unbeschadet des § 2 die Lenkzeiten, die Zeiten für sonstige Arbeitsleistungen und die Zeiten der Arbeitsbereitschaft. Bei Teilung der täglichen Ruhezeit beginnt eine neue Tagesarbeitszeit und eine neue tägliche Lenkzeit nach Ablauf des letzten Teiles der Ruhezeit.

Entwurf

Geltendes Recht

(1 c) Befinden sich mindestens zwei Lenker im Fahrzeug, kann der Kollektivvertrag die Tagesarbeitszeit auf die Summe der Lenkzeiten beider Lenker ausdehnen, wenn

1. die über die eigene Lenkzeit hinausgehende Arbeitszeit abgesehen von Arbeitseinsätzen von nur geringer Dauer, Häufigkeit und Belastungsintensität ausschließlich aus Arbeitsbereitschaft besteht,
2. die tägliche Ruhezeit gemäß § 15 a Abs. 4 verkürzt wurde und
3. die Einsatzzeit gemäß § 16 Abs. 3 entsprechend verlängert wird.

(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 auf 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 Abs. 1 a und § 7 Abs. 5 zugelassen werden, daß die wöchentliche Lenkzeit bis auf 56 Stunden ausgedehnt wird.

(2) Innerhalb der nach Abschnitt 2 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.

Entwurf

(4) Für Betriebe, für die kein Kollektivvertrag wirksam ist, kann das Arbeitsinspektorat Verlängerungen der Lenkzeit nach Maßgabe der Abs. 2 und 3 sowie Verlängerungen der Tagesarbeitszeit nach Maßgabe des Abs. 1 b zulassen. Für andere Betriebe kann das Arbeitsinspektorat in Einzelfällen Verlängerungen der Lenkzeit nach Maßgabe des Abs. 2 zulassen. Das Arbeitsinspektorat hat die gesetzlichen Interessenvertretungen der Arbeitgeber und der Arbeitnehmer anzuhören und die Verlängerung zu bewilligen, wenn ein dringendes betriebliches Bedürfnis oder Interesse des Arbeitnehmers vorliegt.''

6. § 15 Abs. 4 lautet:

„(4) Für den Kraftfahrlinienverkehr mit einer Linienstrecke von nicht mehr als 50 km kann durch Kollektivvertrag auch zugelassen werden, daß die Lenkpause ersetzt wird durch

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

Geltendes Recht

(4) Für Betriebe, für die kein Kollektivvertrag wirksam ist, kann das Arbeitsinspektorat Verlängerungen der Lenkzeit nach Maßgabe der Abs. 2 und 3 zulassen. Für andere Betriebe kann das Arbeitsinspektorat in Einzelfällen Verlängerungen der Lenkzeit nach Maßgabe des Abs. 2 zulassen. Das Arbeitsinspektorat hat die gesetzlichen Interessenvertretungen der Arbeitgeber und der Arbeitnehmer anzuhören und die Verlängerung zu bewilligen, wenn ein dringendes betriebliches Bedürfnis oder Interesse des Arbeitnehmers vorliegt.

(4) Für den Kraftfahrlinienverkehr mit einer Linienstrecke von nicht mehr als 50 km kann durch Kollektivvertrag auch zugelassen werden, daß die Lenkpause durch mehrere Lenkpausen von mindestens je zehn Minuten ersetzt wird, wenn die Gesamtdauer der Lenkpausen mindestens ein Sechstel der fahrplanmäßigen Lenkzeit beträgt.

Entwurf

7. § 16 Abs. 1 Satz 2 lautet:

„Bei Teilung der täglichen Ruhezeit beginnt eine neue Einsatzzeit nach Ablauf des mindestens achtstündigen Teiles der Ruhezeit.“

8. § 16 Abs. 3 bis 5 lautet:

„(3) Für Lenker von Kraftfahrzeugen, die

1. zur Güterbeförderung dienen und deren zulässiges Gesamtgewicht, einschließlich Anhänger oder Sattelanhänger, 3,5 Tonnen übersteigt oder

2. zur Personenbeförderung dienen und die nach ihrer Bauart und Ausstattung geeignet und dazu bestimmt sind, mehr als neun Personen einschließlich des Fahrers zu befördern,

kann der Kollektivvertrag eine Verlängerung der Einsatzzeit über das in Abs. 2 genannte Ausmaß hinaus soweit zulassen, daß die vorgeschriebene tägliche Ruhezeit eingehalten wird.

(4) Für Lenker der übrigen Kraftfahrzeuge kann der Kollektivvertrag eine Verlängerung der Einsatzzeit bis auf 14 Stunden zulassen.

(5) Für Betriebe, für die kein Kollektivvertrag wirksam ist, kann die Einsatzzeit durch Betriebsvereinbarung auf das nach Abs. 3 und 4 zulässige Maß verlängert werden.“

Geltendes Recht

Bei Teilung der täglichen Ruhezeit beginnt eine neue Einsatzzeit nach Ablauf des letzten Teiles der Ruhezeit.

(3) Durch Kollektivvertrag kann in den Fällen der Arbeitsbereitschaft (§ 5) zugelassen werden, daß die Einsatzzeit für Lenker von Kraftfahrzeugen, die

1. zur Güterbeförderung dienen und deren zulässiges Gesamtgewicht, einschließlich Anhänger oder Sattelanhänger, 3,5 Tonnen übersteigt, oder

2. zur Personenbeförderung dienen und die nach ihrer Bauart und Ausstattung geeignet und dazu bestimmt sind, mehr als neun Personen einschließlich des Fahrers zu befördern,

über das in Abs. 2 genannte Ausmaß hinaus soweit verlängert wird, daß die vorgeschriebene tägliche Ruhezeit eingehalten wird.

(4) Für Lenker der übrigen Kraftfahrzeuge kann durch Kollektivvertrag in den Fällen der Arbeitsbereitschaft (§ 5) zugelassen werden, daß die Einsatzzeit bis auf 14 Stunden verlängert wird.

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

Entwurf

9. In § 18 Abs. 2 wird der Ausdruck „Wochenarbeitszeit“ durch den Ausdruck „wöchentliche Normalarbeitszeit“ ersetzt.

10. In § 27 Abs. 2 lautet das Zitat „§ 4 Abs. 4, § 5 Abs. 2, § 7 Abs. 5, § 11 Abs. 5, § 12 Abs. 2 und 4, § 14 Abs. 4 und § 19 Abs. 3“.

11. In § 28 Abs. 1 a Z 10 wird das Wort „oder“ durch einen Strichpunkt ersetzt.

Geltendes Recht

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

(2) Bescheide gemäß § 4 Abs. 4, § 5 Abs. 2, § 7 Abs. 5, § 11 Abs. 5, § 12 Abs. 2 und 4, § 14 Abs. 4, § 16 Abs. 5 und § 19 Abs. 3 sind zu befristen, wobei die Bewilligung über das Kalenderjahr nicht hinausgehen darf.

Entwurf

Geltendes Recht

12. § 28 Abs. 1 a Z 11 lautet:

„11. Bescheide gemäß § 14 Abs. 4 oder § 17 Abs. 4 nicht einhalten oder“

11. Bescheide gemäß § 14 Abs. 4, § 16 Abs. 5 oder § 17 Abs. 4 nicht einhalten,

13. Nach § 28 Abs. 1 a Z 11 wird folgende Z 12 angefügt:

„12. Lenker über die Höchstgrenze der täglichen Arbeitszeit gemäß § 14 Abs. 1 b und 1 c oder die Höchstgrenze der wöchentlichen Arbeitszeit gemäß § 14 Abs. 1 a hinaus einsetzen,“

14. In § 32 a entfallen die Absatzbezeichnung „(1)“ und der Abs. 2.

(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.

15. Nach § 33 Abs. 1 e wird folgender Abs. 1 f angefügt:

„(1 f) Die §§ 7 Abs. 2 erster Satz und Abs. 5, 9 Abs. 2 und 3, 14, 15 Abs. 4, 16 Abs. 1 zweiter Satz und Abs. 3 bis 5, 18 Abs. 2, 27 Abs. 2, 28 Abs. 1 a Z 10 bis 12, in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. Nr. XXXXX treten mit in Kraft. Mit diesem Tag tritt auch § 32 a Abs. 2 außer Kraft.“

Entwurf

Geltendes Recht

Artikel II
Änderung des Arbeitsruhegesetzes

Das Arbeitsruhegesetz, BGBl. Nr. 144/1983, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. Nr. 446/1994, wird wie folgt geändert:

1. Nach § 22 a Abs. 1 wird folgender Abs.1 a eingefügt:

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

1. die tägliche Lenkzeit gemäß § 14 Abs. 2 oder 4 des Arbeitszeitgesetzes mehr als zweimal wöchentlich auf neun Stunden verlängert wurde oder
2. die wöchentliche Lenkzeit gemäß § 14 Abs. 3 oder 4 des Arbeitszeitgesetzes verlängert wurde.“

2. In § 32 a entfallen die Absatzbezeichnung „(1)“ und der Abs. 2.

3. Nach § 33 Abs. 1 b wird folgender Abs. 1 c angefügt:

„(1 c) § 22 a Abs. 1 a in der Fassung des Bundesgesetzes, BGBl. Nr. XXXXX, tritt mit in Kraft. Mit diesem Tag tritt auch § 32 a Abs. 2 außer Kraft.“

(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.