

aktiv für Sie

A-1041 Wien, Prinz-Eugen-Straße 20-22, Postfach 534

Bundesministerium für
Arbeit und Soziales
Stubenring 1
1010 Wien

Bundeskammer
für Arbeiter und Angestellte

Prinz-Eugen-Straße 20-22

A-1041 Wien, Postfach 534

☎ (0222) 50165

<i>Ihr Zeichen</i>	<i>Unser Zeichen</i>	<i>Bearbeiter/in</i>	 <i>DW</i>	2384	<i>Datum</i>
ZI 52.015/11-2/95	SP-26	Dr Klein	FAX	2478	23.06.95

Betreff:

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

Zu dem im Betreff genannten Gesetzesentwurf nimmt die Bundesarbeitskammer Stellung wie folgt.

Die Bundesarbeitskammer bekennt sich grundsätzlich zum Ziel des vorliegenden Entwurfes, die Anpassung des österreichischen Arbeitszeitrechts an die EU-Vorschriften über Lenk- und Ruhezeiten dadurch zu ergänzen und zu vollenden, daß gewisse Spannungen, die zwischen den EU-Normen und einzelnen Bestimmungen des österreichischen Arbeitszeitrechts entstanden sind, praxisgerecht aufgelöst werden. Eine ausführliche Diskussion innerhalb der Arbeitnehmervertretungen hat jedoch ergeben, daß eine Zustimmung zu dem Vorhaben seitens der Bundesarbeitskammer nur dann möglich ist, wenn der Entwurf in nachstehend beschriebener Weise adaptiert wird.

Zu § 14 Abs 1b:

Die Ausdehnung der Arbeitszeit im engeren Sinne auf bis zu 11 1/2 Stunden pro Tag geht zu weit. Gleichzeitig wird jedoch gesehen, daß ein Bedarf daran besteht, zusätzlich zu der nach den EU-Vorschriften höchstzulässigen Tageslenkzeit von neun oder zehn Stunden gewisse Zeiten der Arbeitsbereitschaft (während etwa ein Fahrzeug be- oder entladen wird) und kleinere Arbeitseinsätze zuzulassen. Dafür erscheint aber eine Regelung völlig ausreichend, die zusätzlich zu der genannten Lenkzeit eine Arbeitszeit im engeren Sinne im Ausmaß von höchstens einer halben Stunde täglich zuläßt, soweit die Grenze der täglichen Höchstarbeitszeit von zehn Stunden gemäß § 7 Abs 1 letzter Satz AZG überschritten wird. Das heißt, daß zusätzlich zu einer Lenkzeit von zehn Stunden eine Arbeitsleistung im Ausmaß von höchstens einer halben Stunde erbracht werden darf. Bei einer Lenkzeit von bis zu 9 1/2 Stunden besteht ohnedies die Möglichkeit, diese halbe Stunde zusätzlicher Arbeitszeit noch innerhalb der gegebenen Arbeitszeitgrenzen gemäß § 7 Abs 1 letzter Satz AZG unterzubringen. Erst ab einer Lenkzeit von neun Stunden und einunddreißig Minuten soll somit die hier vorgeschlagene Erweiterung der täglichen Höchstarbeitszeitgrenze (bezogen auf Arbeitszeit im engeren Sinn) wirksam werden. So dürfte zB zusätzlich zu einer Lenkzeit von neun Stunden und fünfundvierzig Minuten noch eine sonstige Arbeitsleistung (Auftanken, Fahrzeugcheck, Grenzabwicklung oder dergleichen) im Ausmaß von höchstens einer halben Stunden erbracht werden, so daß in diesem Beispielsfall eine Gesamtarbeitszeit im engeren Sinne von zehn Stunden und fünfzehn Minuten die Folge wäre.

Über das hier beschriebene Ausmaß an Arbeitszeit im engeren Sinne hinaus darf an einem Tag noch soviel Arbeitsbereitschaft anfallen, daß dadurch eine Gesamttagesarbeitszeit von dreizehn Stunden nicht überschritten wird. Es würde somit für diesen Fall die ansonsten (§ 5 Abs 1 AZG) bestehende Voraussetzung der Arbeitsbereitschaft "in erheblichem Umfang" (nach allgemeiner Auffassung ein Drittel der Tagesarbeitszeit) entfallen.

Die Tagesarbeitszeit könnte sich somit zusammensetzen aus: Lenkzeit im Ausmaß von neun bis zehn Stunden, zusätzlich sonstige Arbeitsleistungen im Ausmaß von bis zu einer halben Stunde, falls die Gesamtarbeitszeit im engeren Sinne zehn Stunden

überschreitet, ansonsten eben bis zum Gesamtausmaß an täglicher Arbeitszeit im engeren Sinne von zehn Stunden, darüber hinaus noch Arbeitsbereitschaft bis zu einer Gesamttagesarbeitszeit von dreizehn Stunden.

Zusätzlich wird gefordert - und diese Forderung ist aus Sicht der Bundesarbeitskammer zur Umsetzung des gegenständlichen Vorhabens unverzichtbar -, daß die in dieser Bestimmung vorgesehenen Erweiterungen der Tagesarbeitszeit als Überstundenarbeit zu behandeln sind, soweit die sonst geltenden Grenzen der täglichen Normalarbeitszeit überschritten werden. Das heißt, daß jede Arbeitsleistung, die über acht Stunden hinausgeht (über neun Stunden bei zulässiger Durchrechnung, bzw zehn Stunden bei Einarbeiten im Sinne von § 4 Abs 3 AZG), als Überstundenarbeit zu gelten hat, unabhängig davon, ob es sich dabei um Arbeitszeit im engeren Sinne oder Arbeitsbereitschaft handelt. Die Ausdehnung der täglichen Normalarbeitszeit auf bis zu zwölf Stunden gemäß § 5 Abs 1 AZG würde ja einen Drittelanteil an Arbeitsbereitschaft voraussetzen, was für die gegenständliche Arbeitszeiterweiterung, die eine mindestens neunstündige Tageslenkzeit voraussetzt, gegenstandslos ist.

Weiters kann dieser Erweiterung der Tagesarbeitszeit nur zugestimmt werden, wenn sie ausschließlich auf Lenker von Kraftfahrzeugen im Sinne der §§ 15 Abs 2, 15a Abs 1 bzw 16 Abs 3 AZG beschränkt wird.

Zu § 14 Abs 1c:

Ein gründliches Überdenken der hier geplanten Regelung im Zusammenhang mit der Doppelbesetzung von Fahrzeugen hat ergeben, daß eine bis zu zwanzigstündige Tagesarbeitszeit aus Gründen des Arbeitnehmerschutzes, aber auch der Verkehrssicherheit selbst dann unzumutbar ist, wenn immer einer der beiden Lenker sich nur in Arbeitsbereitschaft befindet, während der jeweils andere Lenker das Fahrzeug lenkt. Es kann im Falle der Doppelbesetzung daher eine weitere Ausdehnung der Arbeitszeit zumindest vorläufig nicht akzeptiert werden, sondern muß mit der Einsatzzeitenregelung gemäß § 16 Abs 3 AZG das Auslangen gefunden werden.

Zu § 15 Abs 4:

Zu Beginn von Ziffer 2 ist das Wort "durch" zu streichen.


Zu § 16 Abs 4:

Für andere Kraftfahrzeuge als jene, die in den §§ 15 Abs 2, 15a Abs 1 und 16 Abs 3 genannt sind, ist die Verlängerung der Einsatzzeit weiterhin vom Vorliegen von Arbeitsbereitschaft im Sinne von § 5 Abs 1 AZG abhängig zu machen.

Zu § 22a Abs 1a ARG:

Die Ausnahme von der Regelung in § 22a Abs 1 ARG soll nur durch Kollektivvertrag, bzw für Arbeitnehmer, für die kein Kollektivvertrag wirksam ist, durch Betriebsvereinbarung zugelassen werden können. Voraussetzung muß weiters sein, daß die in § 22a Abs 1a Z 1 und 2 ARG (in der Textierung des Entwurfs) genannten Lenkzeitenbegrenzungen nicht nur faktisch eingehalten werden, sondern daß der Kollektivvertrag (in kollektivvertragslosen Bereichen das Arbeitsinspektorat) selbst die tägliche bzw wöchentliche Lenkzeit für die betroffene Arbeitnehmergruppe so begrenzt. Damit soll insbesondere gesichert werden, daß auch in Mischbetrieben klare Verhältnisse herrschen: Der Kollektivvertrag soll nur für solche Arbeitnehmer die Ausnahme von der Regelung in § 22a Abs 1 ARG (und damit die Unterstellung unter die Regelung in § 19 ARG) zulassen können, für die er unmißverständlich die Lenkzeiten im Sinne von § 22a Abs 1a Z 1 und 2 ARG (in der Fassung des Entwurfs) begrenzt hat.

Die Präsidentin:



Eleonora Hostasch



Der Direktor:

iv


Dr. Bernhard Schwarz