

1596 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen des Nationalrates XVIII. GP

Nachdruck vom 19. 5. 1994

Regierungsvorlage

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. In § 5 Abs. 2 und § 19 Abs. 3 wird der Ausdruck „Branchenkollektivvertrag“ durch den Ausdruck „Kollektivvertrag“ ersetzt.

2. Die §§ 13 bis 15 lauten samt Überschriften:

„Sonderbestimmungen für Lenker von Kraftfahrzeugen“

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

(2) Wiederholt eine Bestimmung dieses Abschnittes. Bestimmungen 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, oder ist eine Angleichung durch Kollektivvertrag erfolgt, ist die jeweilige Bestimmung im Geltungsbereich der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 nicht anzuwenden.

Arbeitszeit und Lenkzeit

§ 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.

(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.

(4) Für Betriebe, für die kein Kollektivvertrag wirksam ist, kann das Arbeitsinspektorat Verlängerungen der Lenkzeit nach Maßgabe der Abs. 2 und 3 zulassen.

Lenkpausen

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

(2) Abweichend von Abs. 1 ist beim Lenken 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, nach einer ununterbrochenen Lenkzeit von höchstens viereinhalb Stunden eine Lenkpause von mindestens 45 Minuten einzulegen;

(3) Durch Kollektivvertrag kann zugelassen werden, daß die Lenkpause von mindestens 45 Minuten durch mehrere Lenkpausen von minde-

stens 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 viereinhalb Stunden noch nicht überschritten ist.

(4) Für den Kraftfahrliniенverkehr 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

1. die Gesamtdauer der Lenkpausen mindestens ein Sechstel der fahrplanmäßigen Lenkzeit beträgt und
2. der durchschnittliche Haltestellenabstand nicht mehr als drei Kilometer beträgt.

(5) Die Lenkzeit gilt auch dann als ununterbrochen, wenn sie durch kürzere Zeiträume unterbrochen wird, als sie für Lenkpausen vorgesehen sind.

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

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

3. Nach § 15 werden folgende §§ 15 a bis 15 e samt Überschriften eingefügt:

„Tägliche Ruhezeit für Lenker bestimmter Kraftfahrzeuge“

§ 15 a. (1) Abweichend von § 12 Abs. 1 und 2 ist Lenkern von Kraftfahrzeugen, die

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

innerhalb jedes Zeitraumes von 24 Stunden eine ununterbrochene tägliche Ruhezeit von mindestens elf Stunden zu gewähren.

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

(3) Weiters kann durch Kollektivvertrag zugelassen werden, daß an Tagen, an denen eine tägliche

Ruhezeit von mindestens zwölf Stunden eingehalten wird, diese Ruhezeit in zwei oder drei Abschnitten genommen werden kann, wobei ein Teil mindestens acht zusammenhängende Stunden, die übrigen Teile jeweils mindestens eine Stunde betragen müssen.

(4) 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

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

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

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

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

Verbot bestimmter Arten des Entgelts

§ 15 c. (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 Entgeltvereinbarung auf den Eintritt des Schadens oder die Schadenshöhe keinen Einfluß haben konnte.

1596 der Beilagen

3

Abweichungen

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

1. auf dem Schaublatt, wenn das Fahrzeug mit einem Kontrollgerät im Sinne der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates über das Kontrollgerät im Straßenverkehr, ABl. EG Nr. L 370 vom 31. Dezember 1985, S. 8, ausgerüstet ist,
2. im Arbeitszeitplan in den Fällen des Art. 14 Abs. 1 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85,
3. in den Arbeitszeitaufzeichnungen in den übrigen Fällen.

Ausnahmen durch Verordnung

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

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

(2) Für den grenzüberschreitenden Straßenverkehr können auf Grundlage dieses Bundesgesetzes durch zwischenstaatliche Vereinbarungen Abweichungen gemäß Abs. 1 zugelassen werden.“

4. § 16 lautet samt Überschrift:**„Einsatzzeit**

§ 16. (1) Die Einsatzzeit von Lenkern umfaßt die zwischen zwei Ruhezeiten anfallende Arbeitszeit und die Arbeitszeitunterbrechungen. Bei Teilung der täglichen Ruhezeit beginnt eine neue Einsatzzeit nach Ablauf des letzten Teiles der Ruhezeit.

(2) Die Einsatzzeit darf zwölf Stunden nicht überschreiten, soweit im folgenden nicht anderes bestimmt wird.

(3) Durch Kollektivvertrag kann in den Fällen der Arbeitsbereitschaft 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 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 Arbeiter und der Arbeitnehmer Ausnahmen im Sinne der Abs. 3 und 4 zulassen.“

5. Die Überschrift zu § 17 lautet „Fahrtenbuch und Kontrollgerät“.

6. In § 17 Abs. 1 entfallen die Worte „und Beifahrer“.

7. In § 17 Abs. 2 entfallen die Begriffe „(Beifahrer)“ 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.“

8. Dem § 17 werden folgende Abs. 5 und 6 angefügt:

„(5) Abs. 1 bis 4 sind nicht anzuwenden, wenn das Kraftfahrzeug mit einem Kontrollgerät im Sinne der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 ausgerüstet ist.

(6) Ist ein Kraftfahrzeug, das von der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 ausgenommen ist, mit einem derartigen Kontrollgerät ausgerüstet, gelten für die Verwendung des Kontrollgerätes und der Schaublätter Vorschriften nach Maßgabe der Art. 13 bis 16 der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85.“

9. In § 20 Abs. 1 wird das Zitat „14 bis 16“ durch das Zitat „14 bis 15 b“ ersetzt.

10. § 24 lautet samt Überschrift:

„Auflagepflicht

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

1. dieses Bundesgesetzes und,
2. a) der auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen,
- b) der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 und
- c) der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85, soweit diese für die Betriebsstätte in Betracht kommen.“

2

11. In § 27 Abs. 2 wird das Zitat „§ 14 Abs. 2 und 3, § 15 Abs. 4, § 16 Abs. 5 und 7“ durch das Zitat „§ 14 Abs. 4, § 16 Abs. 5“ ersetzt.

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, § 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 Ruhezeit gemäß § 12 Abs. 1 oder § 19 a nicht gewähren;
5. 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;
6. Verordnungen gemäß § 21 oder § 23 übertreten oder
7. Bescheide gemäß § 5 Abs. 2, § 7 Abs. 5, § 11 Abs. 5 oder 6, § 12 Abs. 2 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 300 S bis 6 000 S zu bestrafen.“

13. Nach § 28 Abs. 1 werden folgende Abs. 1 a und 1 b eingefügt:

„(1 a) Arbeitgeber und deren Bevollmächtigte, die

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

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

10. Verordnungen gemäß § 15 e oder § 17 Abs. 3 übertreten oder

11. Bescheide gemäß § 14 Abs. 4, § 16 Abs. 5 oder § 17 Abs. 4 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 1 000 S bis 40 000 S zu bestrafen.

(1 b) Arbeitgeber und deren Bevollmächtigte, die

1. die Pflichten gemäß § 15 d Satz 2 oder gemäß Art. 12 Satz 2 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 verletzen oder

2. die Pflichten betreffend das Kontrollgerät und das Schaublatt gemäß Art. 3 Abs. 1, Art. 13, Art. 14, Art. 15 Abs. 1 bis 3, 5 oder 7 oder Art. 16 der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 verletzen,

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 3 000 S bis 50 000 S, im Wiederholungsfall von 5 000 S bis 50 000 S zu bestrafen.“

14. § 28 Abs. 2 erster Halbsatz lautet:

„(2) Abs. 1 bis 1 b sind nicht anzuwenden.“

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

„(3) 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 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 im Abs. 1 Z 4 bis 9 sowie Abs. 1 a Z 2 bis 4 angeführten Rechtsvorschriften im internationalen Straßenverkehr beträgt die Verjährungsfrist abweichend von § 31 Abs. 2 VStG ein Jahr.“

16. 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.“

1596 der Beilagen

5

17. Nach § 32 a werden folgende §§ 32 b und 32 c samt Überschrift eingefügt:

„§ 32 b. Kollektivverträge, die sich auf die Regelungen einzelner Arbeitsbedingungen beschränken und deren Wirkungsbereich sich fachlich auf die überwiegende Anzahl der Wirtschaftszweige und räumlich auf das ganze Bundesgebiet erstreckt, gelten nicht als Kollektivverträge im Sinne der §§ 5 Abs. 2, 14 Abs. 4, 16 Abs. 5 und 19 Abs. 3.“

Übergangbestimmungen

§ 32 c. Auf Lenker von Kraftfahrzeugen, die auf Grund 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 a Z 3 und 4 bis zum 31. Dezember 1994 nicht anzuwenden.“

18. Nach § 33 Abs. 1 c werden folgende Abs. 1 d und 1 e eingefügt:

„(1 d) Die §§ 5 Abs. 2, 13, 14, 15, 15 a bis 15 e, 16, 17 Abs. 1, 1 a, 1 b, 2, 5 und 6, 19 Abs. 3, 20 Abs. 1, 27 Abs. 2, 28, 32 a, 32 b, 32 c und 33 Abs. 2 zweiter Satz, in der Fassung des Bundesgesetzes, BGBl. Nr. XXXXX, treten mit 1. Juli 1994 in Kraft. Verordnungen gemäß § 15 e können bereits vor diesem Zeitpunkt erlassen werden, sie treten jedoch frhestens gemeinsam mit § 15 e in Kraft.

(1 e) § 24 in der Fassung des Bundesgesetzes, BGBl. Nr. XXXXX tritt mit 1. Jänner 1995 in Kraft.“

19. § 33 Abs. 2 lautet:

„(2) Die Bestimmung des § 12 Abs. 3 betreffend die ununterbrochene Wochenruhe tritt mit der gemäß § 12 Abs. 4 zu erlassenden Verordnung in Kraft.“

20. In § 33 Abs. 4 lit. e wird der Punkt durch einen Strichpunkt ersetzt und folgende lit. f und g eingefügt:

„f) hinsichtlich des § 15 c Abs. 2 der Bundesminister für Justiz;
g) hinsichtlich des § 15 e Abs. 2 die Bundesregierung.“

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

„(5) Die in Abs. 4 lit. a bis c genannten Bundesminister sind auch mit der Vollziehung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 und der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 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 § 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, die

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

2. zur Personenbeförderung dienen und die nach ihrer Bauart und Ausstattung geeignet und dazu bestimmt sind, mehr als neun Personen einschließlich des Fahrers zu befördern, sind die §§ 2 bis 5 und 19 nicht anzuwenden, soweit diese auf die Dauer der wöchentlichen Ruhezeit Bezug nehmen. Auf diese Lenker sind die §§ 22 b und 22 c anzuwenden.

(2) Wiederholt eine Bestimmung dieses Abschnittes Bestimmungen 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, oder ist eine Angleichung durch Kollektivvertrag erfolgt, ist die jeweilige Bestimmung dieses Abschnittes im Geltungsbereich der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 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 Fahrzeugs 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) Eine wöchentliche Ruhezeit, die in einer Woche beginnt und in die darauf folgende Woche reicht, kann auch der zweiten Woche zugerechnet werden.

(3) Zwischen zwei wöchentlichen Ruhezeiten dürfen höchstens sechs Tage liegen. Durch Kollektivvertrag kann zugelassen werden, daß im grenzüberschreitenden Personenverkehr mit Aus-

nahme 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.

Abweichungen

§ 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. Art und Grund der Abweichung sind zu vermerken:

1. auf dem Schaublatt, wenn das Fahrzeug mit einem Kontrollgerät im Sinne der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates über das Kontrollgerät im Straßenverkehr, ABl. EG Nr. L 370 vom 31. Dezember 1985, S. 8, ausgerüstet ist,
2. im Arbeitszeitplan in den Fällen des Art. 14 Abs. 1 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85,
3. in den Arbeitszeitaufzeichnungen in den übrigen Fällen.“

2. In § 27 Abs. 1 ist nach dem Zitat „10 bis 18“ das Zitat „„22 b, 22 c Satz 2“ einzufügen. Der Ausdruck „Arbeitgeber oder deren gesetzlicher Vertreter“ wird durch den Ausdruck „Arbeitgeber und deren Bevollmächtigte“ ersetzt.

3. 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 Art. 6 Abs. 1 Unterabsatz 2 bis 4, Art. 8 Abs. 3 bis 6 oder Art. 12 Satz 2 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 nicht gewähren.“

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

„(3) Kommt im internationalen Straßenverkehr als verletzte Verwaltungsvorschrift je nach der Fahrtstrecke entweder eine Bestimmung dieses Bundesgesetzes oder die entsprechende Vorschrift der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 in Frage, genügt abweichend von § 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.“

5. 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.“

6. 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, 1 a, 3 und 4 und 32 a, in der Fassung des Bundesgesetzes, BGBl. Nr. XXXXX, treten mit 1. Juli 1994 in Kraft.“

7. Der bisherige § 34 erhält die Bezeichnung „§ 34 Abs. 1“. Folgender Abs. 2 wird angefügt:

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

VORBLATT**Problem:**

1. Mit Inkrafttreten des EWR-Vertrages traten 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 und verwaltungsstrafrechtlichen Begleitmaßnahmen zu den EG-Verordnungen. Teilweise Weitergeltung strengerer Vorschriften des Arbeitszeitgesetzes, 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.

Erläuterungen

Allgemeiner Teil

Mit Inkrafttreten des EWR-Vertrages traten 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 in Kraft. 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 Strafbestimmungen erforderlich.

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 jenen 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). Auch auf diesen Strecken ist das AETR durch spezielle Transformation zu erfüllen, da die Grundlage für die Geltung des AETR in Österreich die Mitgliedschaft zum AETR und nicht die Teilnahme am EWR ist.

Alle Fahrtstrecken sind entweder von der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 oder vom AETR erfaßt. Die Regelungen über Lenk- und Ruhezeiten sind in beiden internationalen Instrumenten ident.

Die Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 stellt nur darauf ab, ob das Fahrzeug in einem Mitgliedstaat zugelassen ist, nicht jedoch auf die Fahrtstrecke, auf der das Fahrzeug eingesetzt wird. Das AETR ist daher für diesen 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.

Der Entwurf regelt daher die arbeitnehmerschutzrechtlichen Begleitmaßnahmen zu den EG-Verordnungen und die Durchführungsmaßnahmen zum AETR. 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 den meisten Fällen diese strengeren Vorschriften grundsätzlich weitergelten. Eine Angleichung an das weniger strenge Niveau der EU soll jedoch durch Kollektivvertrag möglich sein.

Jenen Bestimmungen des AZG und ARG, die weniger streng sind als die internationalen Vorschriften, wurde durch die Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 derögiert. Aus Gründen der Rechtssicherheit sind sie aber auch formell aufzuheben. Weiters ist diese Aufhebung für den Anwendungsbereich des AETR erforderlich.

1596 der Beilagen

9

Folgende Fahrzeuggruppen sind von der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 (Art. 4) und vom AETR (Art. 2 Abs. 2) 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 Pannenhilfefahrzeuge;
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.

Lediglich für Lenker der in Z 1 und 2 genannten Fahrzeuge sollen die bisherigen Bestimmungen des AZG und des ARG weitgehend unverändert weitergelten. Auf diesen „leichten“ Fahrzeugen werden nämlich sehr oft Lenker eingesetzt, die nur manchmal Fahrzeuge lenken, im übrigen aber andere Arbeiten verrichten. In diesen Fällen müßten bei analoger Anwendung der internationalen Vorschriften zB an Tagen, an denen gelenkt wird,

die internationalen Vorschriften über die tägliche Ruhezeit, an anderen Tagen hingegen die einschlägigen Bestimmungen des Arbeitszeitgesetzes herangezogen werden. Diese Regelungen sind jedoch insbesondere auf Grund der völlig unterschiedlichen Verkürzungsmöglichkeiten pro Woche nicht miteinander in Einklang zu bringen. Ähnliches gilt für die wöchentliche Ruhezeit.

Für Lenker der in Z 3 bis 13 genannten Fahrzeuge sollen hingegen bei Zulassung durch Kollektivvertrag die flexibleren Vorschriften der EG-Verordnung gelten, soweit diese Lenker unter den Geltungsbereich des AZG bzw. des ARG fallen.

Beifahrer werden von Abschnitt 4 ausgenommen.

Eine Kostenbelastung für den Bund entsteht nicht, da Dienstverhältnisse zum Bund vom AZG und weitgehend auch vom ARG ausgenommen sind.

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 (§§ 5 Abs. 2, 19 Abs. 3):

Vergleiche die Erläuterungen zu § 32 b.

Zu Z 2 (§§ 13 bis 15):

Zu § 13:

Abs. 1 entspricht dem geltenden Recht, eine Änderung des Geltungsbereiches der Sonderbestimmungen tritt nicht ein. Es erfolgt eine Anpassung der Zitate.

Die Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 darf im österreichischen Recht nicht wiederholt werden. Abs. 2 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.

Zu § 14:

Abs. 1 Satz 1 entspricht dem geltenden Recht. Bei Teilung der Ruhezeit gemäß § 15 a Abs. 3 muß klargestellt werden, wann eine neue tägliche Arbeitszeit bzw. Lenkzeit beginnt.

In Abs. 2 wird die derzeitige Begrenzung der täglichen Lenkzeit mit acht Stunden grundsätzlich beibehalten. Die Verlängerungsmöglichkeit durch Kollektivvertrag wurde an Art. 6 Abs. 1 Unterabsatz 1 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 angeglichen. Dies bedeutet gegenüber dem geltenden Recht eine Verlängerung um eine Stunde.

10

1596 der Beilagen

Die neue Regelung gilt einheitlich für alle Kraftfahrzeuge. Es wäre widersinnig, für das weniger belastende Lenken „leichter Kraftfahrzeuge“ kürzere Lenkzeiten vorzuschreiben.

Abs. 3 entspricht hinsichtlich der wöchentlichen Lenkzeit § 14 Abs. 2 Satz 1 AZG. Zusätzlich wird gemäß Art. 6 Abs. 2 der 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 (zB 1. und 2. Woche, 2. und 3. Woche). Die Verlängerungsmöglichkeiten ergeben sich aus Art. 6 Abs. 1 Unterabsatz 1 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85. Durch den Verweis auf § 7 Abs. 2 und 5 wird klargestellt, daß eine Verlängerung der Arbeitszeit durch Zulassung entsprechender Überstunden Voraussetzung ist.

Zu Abs. 4 vergleiche die Erläuterungen zu § 32 b.

Zu § 15:

Abs. 1 entspricht dem geltenden Recht. Diese Regelung gilt jedoch nur mehr für die gemäß Art. 4 Z 1 und 2 von der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 ausgenommenen Kraftfahrzeuge.

Für alle übrigen Kraftfahrzeuge übernimmt Abs. 2 die Regelung des Art. 7 Abs. 1 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85.

Abs. 3 enthält die Teilungsmöglichkeiten des Art. 7 Abs. 2 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85. Die letzte Teilstunde ist spätestens nach einer Lenkzeit von vierthalb Stunden einzulegen.

Bisher sah § 33 Abs. 2 vor, daß § 15 für den Kraftfahrlinienverkehr erst zusammen mit der gemäß Abs. 4 zu erlassenden Verordnung in Kraft tritt. Dies ist nun zumindest für Linienstrecken über 50 km, die von der EG-Verordnung erfaßt sind, nicht mehr möglich. Weiters ist das Inkraftsetzen einer gesetzlichen Bestimmung durch Verordnung zumindest dann verfassungsrechtlich bedenklich, wenn die Verordnung lange Zeit nicht erlassen wird. Abs. 4 läßt jedoch Ausnahmen durch Kollektivvertrag für den nicht von der EG-Verordnung erfaßten Teil des Kraftfahrlinienverkehrs zu.

Diese Ausnahme kommt wegen des vorgeschriebenen Haltestellenabstandes nur für den innerstädtischen Linienverkehr in Frage. Insgesamt tritt eine Erhöhung ein. Bei einer Lenkzeit von sechs Stunden sind zB Lenkpausen im Gesamtausmaß von einer Stunde vorgeschrieben. In diesem Bereich ist der Erholungswert durch mehrere kurze Lenkpausen höher als durch eine längere Lenkpause. Die Regelung entspricht § 6 Abs. 3 Z 2 der Fahrpersonalverordnung in Deutschland.

Abs. 5 entspricht dem bisherigen Abs. 1 Satz 2.

Abs. 6 ist gegenüber Art. 7 Abs. 4 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 insoweit strenger, als die „Wartezeit“ nicht als Lenkpause gewertet wird. Zeiten als Beifahrer gelten jedoch als Lenkpausen. Bei kombinierter Beförderung können Zeiten im Zug oder auf dem Schiff gemäß § 15 b Abs. 1 Lenkpausen sein.

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

Zu Z 3 (§§ 15 a bis 15 e):**Zu § 15 a:**

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 jedes Zeitraumes von 24 Stunden“ eingehalten werden.

Für Kraftfahrzeuge, die gemäß Art. 4 Z 1 und 2 von der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 ausgenommen sind, kommt weiterhin § 12 zur Anwendung (vergleiche den allgemeinen Teil der Erläuterungen).

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 Verkürzungsmöglichkeiten werden in Abs. 2 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 Teilstunden 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. 3 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.

1596 der Beilagen

11

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. 4 enthält eine Sonderregelung für Doppelbesetzungen. Verkürzungen oder Teilungen sind abgesehen von § 15 b Abs. 2 nicht möglich.

Art. 8 Abs. 7 der 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 § 15 b:

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 Kollektivvertrag zu. Ist eine Unterbrechung der täglichen Ruhezeit nicht beabsichtigt, zB bei Beförderungen während des Tages, kann auch eine Bewertung als Ruhepause im Sinne des § 11 und damit auch als Lenkpause im Sinne des § 15 erfolgen. Durch die Formulierung „je nach Dauer“ wird klargestellt, daß die Vorschriften des Abs. 2 sowie des § 15 a 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 § 15 a Abs. 1 und 2 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 § 15 c:**Zu Abs. 1:**

Entgelte nach zurückgelegter Strecke oder beförderter Menge 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 nur in Ausnahmefällen Anwendung finden können, da nach der Judikatur des VwGH zum „betrieblichen Kontrollsysteem“ leistungsbezogene Entgeltsysteme nur schwer vorstellbar sind, die keinen Anreiz zu Überschreitungen der Lenkzeitgrenzen und damit zur Gefährdung der Sicherheit im Straßenverkehr bieten. Zulässig ist es zB jedoch, für Fahrten über bestimmte Entfernungen unabhängig von der benötigten Zeit oder der beförderten Gütermenge eine Abwesenheits- oder Erschwernisprämie zu gewähren. Auch die bei Fahrverkäufern üblichen Abladeprämien sind weiterhin zulässig. Eine Änderung der Judikatur ist jedoch nicht beabsichtigt. Die Regelung entspricht Art. 10 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85.

Zu Abs. 2:

Die Verhängung einer Verwaltungsstrafe für eine civilrechtliche Vereinbarung wäre systemwidrig. Gesetz- und sittenwidrige Vereinbarungen sind nichtig, aber grundsätzlich nicht strafbar. Weiters hat eine verbotene Entgeltvereinbarung nach der genannten Judikatur zur Folge, daß sich der Arbeitgeber bei Übertretungen nie auf ein „funktionsierendes Kontrollsysteem“ berufen kann.

Zu § 15 d:

Die Ausnahmebestimmung entspricht Art. 12 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 und berücksichtigt die Besonderheiten des Straßenverkehrs. Abweichungen sind auch von in Kollektivverträgen festgesetzten Bestimmungen möglich. Im Unterschied zu § 20 besteht keine Meldepflicht, doch sind Art und Grund der Abweichungen auf dem Schaublatt des Kontrollgerätes, im Arbeitszeitplan oder in den Arbeitszeitaufzeichnungen zu vermerken.

Eine Abweichung ist nur zulässig, um die Sicherheit der Fahrgäste oder der Ladung zu gewährleisten. Die Sicherheit der Fahrgäste kann durch eine Gefahr für Leben oder Gesundheit, eventuell aber auch — im Unterschied zu § 20 — für das Eigentum bedroht sein. Bei Abweichungen wegen der Sicherheit für die Ladung wird ein unverhältnismäßiger wirtschaftlicher Schaden nicht gefordert. Verzögerungen durch Grenzaufenthalte rechtfertigen aber keine Abweichungen.

Da die im AZG bzw. in der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 festgesetzten Lenk- und Ruhezeiten auch die Sicherheit im Straßenverkehr gewährleisten sollen, ist eine Abweichung nur im unbedingt notwendigen Ausmaß zulässig. In der Regel kann daher der nächstgelegene Halteplatz außerhalb der Gefahrenzone angefahren werden. Es ist jedoch keinesfalls möglich, unter Berufung auf § 15 d die Fahrt bis zum Bestimmungsort (zB Hotel, Betriebsgelände) fortzusetzen.

Zu 15 e:

Art. 13 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 enthält die Möglichkeit, für bestimmte Fahrzeuge

12

1596 der Beilagen

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 4 (§ 16):

In Abs. 1 wird der Ausdruck „Ruhepausen und Lenkpausen“ durch den Ausdruck „Arbeitszeitunterbrechungen“ ersetzt. Demnach fallen nach Teilung der täglichen Ruhezeit gemäß § 15 a Abs. 3 auch vorgezogene Ruhezeittreile in die Einsatzzeit. Zu Satz 2 vgl. Erläuterungen zu § 14 Abs. 1 Satz 2.

Die bisherigen Abs. 3 und 4 waren mißverständlich formuliert. Der Entwurf stellt klar, daß eine Verlängerung der Einsatzzeit keine Verlängerung der Arbeitszeit zur Folge hat. Die ausdrückliche Begrenzung der Verlängerungsmöglichkeit für die in Abs. 3 genannten Lenker entfällt. Sie ergibt sich nunmehr daraus, daß gemäß § 15 a Abs. 1 die tägliche Ruhezeit „innerhalb eines Zeitraumes von 24 Stunden zu gewähren“ ist. Im Normalfall ist daher eine Verlängerung nur auf 13 Stunden möglich. Bei Teilung der Ruhezeit gemäß § 15 a Abs. 3 ist zwar eine Einsatzzeit von 16 Stunden möglich, doch ist die Einsatzzeitverlängerung nur bei Vorliegen von Arbeitsbereitschaft in erheblichem Umfang zulässig und eine Gesamtruhezeit von zwölf Stunden vorgesehen. Die Tagesarbeitszeit bleibt gemäß § 5 mit 12 Stunden begrenzt. Eine materielle Verschlechterung für Lenker tritt daher nicht ein.

Für Lenker, deren tägliche Ruhezeit weiterhin in § 12 geregelt ist, wird die bisherige Regelung beibehalten. Da nach § 12 die Ruhezeit nicht „innerhalb eines Zeitraumes von 24 Stunden zu gewähren“ ist, sondern nach Beendigung der Tagesarbeitszeit, wäre sonst eine unbeschränkte Verlängerung der Einsatzzeit möglich.

Zu Abs. 5 vergleiche die Erläuterungen zu § 32 b.

Der bisherige Abs. 6 ist wegen der Klarstellung in Abs. 3 nicht mehr notwendig.

§ 16 soll nach geltender Rechtslage für den Kraftfahrlinienverkehr 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 auf Grund der EG-Verordnung für den Kraftfahrlinien von mehr als 50 km nur mehr nach Maßgabe des § 15 a Abs. 2 bis 4 möglich. Es scheint jedoch nicht sinnvoll, das Inkrafttreten der Einsatzzeit für den gesamten Liniенverkehr an eine Verordnung über die tägliche Ruhezeit für Liniенstrecken bis 50 km zu binden. Wegen der verfassungsrechtlichen Bedenken (vergleiche die Erläuterungen zu § 15

Abs. 4) soll § 16 nunmehr auch für den Kraftfahrlinienverkehr in Kraft treten.

Zu Z 7 (§ 17 Abs. 2):

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

Zu Z 8 (§ 17 Abs. 5 und 6):

Bei Verwendung eines Kontrollgerätes ist die Führung eines Fahrtenbuches nicht mehr notwendig, da eine Überprüfung auf Grund des Schaublates möglich ist (Abs. 5). Die näheren Bestimmungen über die Beschaffenheit und die Verwendung von Kontrollgerät und Schaublatt erhält die unmittelbar geltende Verordnung (EWG) Nr. 3821/85.

Bei freiwilligem Einbau eines Kontrollgerätes in ein Kraftfahrzeug, das von der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 ausgenommen ist, muß die Geltung dieser EG-Verordnung ausdrücklich angeordnet werden (Abs. 6).

Zu Z 9 (§ 20 Abs. 1):

§ 20 gilt für Lenker zusätzlich zu den nach § 15 d zulässigen Abweichungen.

Zu Z 10 (§ 24):

Die Auflagepflicht wird präzisiert. Eine Auflage der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 und der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 ist wegen der unmittelbaren Geltung dieser Vorschriften erforderlich. Die EG-Verordnungen kommen dann „für die Betriebsstätte in Betracht“, wenn Lenker auf Fahrzeugen beschäftigt werden, die unter den Geltungsbereich der EG-Verordnungen fallen.

Zu Z 12 (§ 28 Abs. 1):

Es wird ein Strafkatalog aufgestellt, wobei vertragsrechtliche Bestimmungen sowie Regelungen, die selbst nicht übertreten werden können (Definitionen, Verordnungs- und Bescheidermächtigungen usw.) ausgenommen werden. Strafbar ist aber die Übertretung von Verordnungen und Bescheiden (Z 6 und 7).

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

1596 der Beilagen

13

Weiters entfällt der Primärarrest.

Zu Z 13 (§ 28 Abs. 1 a und 1 b):

Abs. 1 a enthält Verstöße gegen Sonderbestimmungen für Lenker bzw. der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85. Ein höherer Strafrahmen ist gerechtfertigt, da die Übermüdung eines Lenkers eine außergewöhnliche Gefahr für Gesundheit und Leben des Lenkers, aber auch für andere Verkehrsteilnehmer zur Folge hat. Außerdem sollen Arbeitgeber nicht geringer bestraft werden als Arbeitnehmer nach dem Kraftfahrgesetz.

Sieht eine Bestimmung einer 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. 3).

Eine höhere Mindeststrafe in Abs. 1 b wird für Übertretungen der Vorschriften über das Kontrollgerät festgesetzt. Durch die Verletzung dieser Vorschriften wird eine Überprüfung durch das Arbeitsinspektorat weitgehend unmöglich gemacht. Damit kann die Übertretung zahlreicher anderer Vorschriften verschleiert werden.

Zu Z 15 (§ 28 Abs. 3 und 4):**Zu Abs. 3:**

Sieht das AZG strengere Vorschriften als die Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 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 gleich strenge Vorschriften vor oder erfolgt eine Angleichung durch Kollektivvertrag, gelten je nach Fahrtstrecke entweder die Bestimmungen des AZG (als Transformation des AETR) oder der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 (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 zB 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 AZG. Aus dem Schaublatt des Kontrollgerätes geht die Fahrtstrecke jedoch nicht hervor.

Auch durch Befragung der Lenker oder Einsicht in Transportpapiere, falls diese zum Zeitpunkt der Kontrolle im Betrieb überhaupt noch zur Verfügung stehen, kann meist keine Klarheit gewonnen werden.

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 von der Arbeitsinspektion gefordert, eine Verdoppelung der Verjährungsfrist des § 31 Abs. 2 VStG von bisher sechs Monaten auf ein Jahr vorzunehmen.

Erfolgt im Ausland eine kraftfahrrichtliche 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 jedoch, daß einlangige Anzeigen etwa aus dem Königreich der Niederlande oder Belgien, aber auch aus Deutschland (Bußgeldbescheide) häufig Taten betreffen, die weit über sechs Monate zurückliegen und somit auf Grund 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 nicht früher erfolgen können.

Es kann aber nicht im Sinne der Arbeitnehmerschutzvorschriften sein, daß nur Arbeitnehmer als Lenker, nicht aber Arbeitgeber, die ihre Kontrollpflichten verletzen, zur Verantwortung gezogen werden können.

Zu Z 16 (§ 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. Es handelt sich dabei nicht um eine dynamische Verweisung auf einen fremden Gesetzgeber.

Zu Z 17 (§§ 32 b und 32 c):**Zu § 32 b:**

In den §§ 14 Abs. 4 und 16 Abs. 5 sollen die bestehenden Ausnahmemöglichkeiten durch das Arbeitsinspektorat auf jene Fälle beschränkt werden, in denen kein Kollektivvertrag oder nur ein Generalkollektivvertrag anwendbar ist, um den Willen der Kollektivvertragspartner nicht durch die Entscheidung einer Verwaltungsbehörde zu ersetzen. Bisher wurde in solchen Fällen der Begriff „Branchenkollektivvertrag“ verwendet, der dem

14

1596 der Beilagen

ArbVG jedoch unbekannt ist. Eine Anpassung erfolgt auch in § 5 Abs. 2 und § 19 Abs. 3.

Zu § 32 c:

Diese Bestimmung berücksichtigt die Übergangsfrist zur Kontrollgerätepflicht.

Zu Z 18 (§ 33 Abs. 1 d und 1 e):

Für die Änderung des § 24 wird ein späteres Inkrafttreten vorgesehen, da das Amtsblatt der EU, in dem die neu aufzulegenden EG-Verordnungen veröffentlicht sind, schwerer zugänglich ist.

Zu Z 19 (§ 33 Abs. 2):

Vgl. die Erläuterungen zu § 15 Abs. 4 (alt) und § 16 Abs. 7 (alt).

Zu Art. II (Änderung des Arbeitsruhegesetzes):**Zu Z 1 (Abschnitt 5 a, §§ 22 a bis 22 c):****Zu § 22 a:**

Für den Großteil der Lenker 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 Tageslenkenzen 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.

Nur für Lenker der gemäß Art. 4 Z 1 und 2 von der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 ausgenommenen Kraftfahrzeuge gelten die bisherigen Bestimmungen uneingeschränkt.

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

Zu § 22 b:

Die Dauer der wöchentlichen Ruhezeit entspricht grundsätzlich dem gegenüber den bisherigen Bestimmungen des ARG strengerem Art. 8 Abs. 3 Satz 1 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 und bedeutet eine Verlängerung um neun 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.

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. I Z 2 (§ 15 d AZG).

Zu Z 2 (§ 27 Abs. 1):

Die Normadressaten werden an § 28 Abs. 1 AZG angegliedert.

Zu Z 4 (§ 27 Abs. 3 und 4):

Vgl. die Erläuterungen zu Art. I Z 14 (§ 28 Abs. 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).

Textgegenüberstellung

Geltendes Recht

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.

Arbeitszeit und Lenkzeit

§ 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.

(2) Innerhalb der nach Abschnitt 2 zulässigen Arbeitszeit darf die gesamte Lenkzeit zwischen zwei Ruhezeiten acht Stunden und innerhalb einer Woche achtundvierzig Stunden nicht überschreiten. Durch Kollektivvertrag oder in Einzelfällen durch das Arbeitsinspektorat kann zugelassen werden, daß die Lenkzeit höchstens zweimal in der Woche auf neun Stunden erhöht werden kann, wenn

Entwurf

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. In § 5 Abs. 2 und § 19 Abs. 3 wird der Ausdruck „Branchenkollektivvertrag“ durch den Ausdruck „Kollektivvertrag“ ersetzt.
2. Die §§ 13 bis 15 lauten samt Überschriften:

„Sonderbestimmungen für Lenker von Kraftfahrzeugen“

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

(2) Wiederholt eine Bestimmung dieses Abschnittes Bestimmungen 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, oder ist eine Angleichung durch Kollektivvertrag erfolgt, ist die jeweilige Bestimmung im Geltungsbereich der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 nicht anzuwenden.

Arbeitszeit und Lenkzeit

§ 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.

(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.

Geltendes Recht

- a) ein der Personenbeförderung dienendes Kraftfahrzeug ohne Anhänger oder mit einem Anhänger gelenkt wird, dessen Gesamtgewicht fünf Tonnen nicht überschreitet, oder
- b) ein der Güterbeförderung dienendes Kraftfahrzeug ohne Anhänger oder mit einem Anhänger oder Sattelanhänger gelenkt wird, sofern das höchste zulässige Gesamtgewicht des Kraftfahrzeugs (Sattelkraftfahrzeugs) zwanzig Tonnen nicht überschreitet.

(3) Das Arbeitsinspektorat kann in Einzelfällen über Abs. 2 hinaus nach Anhörung der gesetzlichen Interessenvertretungen der Arbeitgeber und der Arbeitnehmer Ausnahmen zulassen, wobei auf die Bestimmungen des § 16 Bedacht zu nehmen ist.

Lenkpausen

§ 15. (1) Nach einer ununterbrochenen Lenkzeit von höchstens vier Stunden ist eine Lenkpause einzulegen. Die Lenkzeit gilt auch dann als ununterbrochen, wenn sie durch kürzere Zeiträume unterbrochen wird, als sie nach den Abs. 2 und 3 für Lenkpausen vorgesehen sind.

(2) Beim Lenken der in § 14 Abs. 2 lit. a und b genannten Kraftfahrzeuge hat die Lenkpause mindestens eine halbe Stunde zu betragen.

(3) Beim Lenken von anderen als den in § 14 Abs. 2 lit. a und b genannten Kraftfahrzeugen hat die Lenkpause mindestens eine Stunde zu betragen. Durch Kollektivvertrag kann zugelassen werden, daß diese Lenkpause durch zwei Lenkpausen von mindestens je einer halben Stunde ersetzt wird, von denen die erste innerhalb der ersten vier Stunden der Lenkzeit, die zweite innerhalb der restlichen Lenkzeit zu halten ist.

Entwurf

(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.

(4) Für Betriebe, für die kein Kollektivvertrag wirksam ist, kann das Arbeitsinspektorat Verlängerungen der Lenkzeit nach Maßgabe der Abs. 2 und 3 zulassen.

Lenkpausen

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

(2) Abweichend von Abs. 1 ist beim Lenken 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,

nach einer ununterbrochenen Lenkzeit von höchstens viereinhalb Stunden eine Lenkpause von mindestens 45 Minuten einzulegen.

(3) Durch Kollektivvertrag kann zugelassen werden, daß 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 viereinhalb Stunden noch nicht überschritten ist.

Geltendes Recht

(4) Für den Kraftfahrliniенverkehr können, soweit es für die Erstellung der Fahrpläne erforderlich ist, durch Verordnung oder im Einzelfall durch Bewilligung des zuständigen Bundesministeriums von Abs. 1 bis 3 abweichende Pausenregelungen zugelassen werden.

Entwurf

(4) Für den Kraftfahrliniенverkehr 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

1. die Gesamtdauer der Lenkpausen mindestens ein Sechstel der fahrplanmäßigen Lenkzeit beträgt und
2. der durchschnittliche Haltestellenabstand nicht mehr als drei Kilometer beträgt.

(5) Die Lenkzeit gilt auch dann als ununterbrochen, wenn sie durch kürzere Zeiträume unterbrochen wird, als sie für Lenkpausen vorgesehen sind.

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

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

3. Nach § 15 werden folgende §§ 15 a bis 15 e samt Überschriften eingefügt:

„Tägliche Ruhezeit für Lenker bestimmter Kraftfahrzeuge“

§ 15 a. (1) Abweichend von § 12 Abs. 1 und 2 ist Lenkern 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,

innerhalb jedes Zeitraumes von 24 Stunden eine ununterbrochene tägliche Ruhezeit von mindestens elf Stunden zu gewähren.

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

Geltendes Recht**Entwurf**

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

(4) 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

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

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

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

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

Verbot bestimmter Arten des Entgelts

§ 15 c. (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.

Geltendes Recht**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 Entgeltvereinbarung auf den Eintritt des Schadens oder die Schadenshöhe keinen Einfluß haben konnte.

Abweichungen

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

1. auf dem Schaublatt, wenn das Fahrzeug mit einem Kontrollgerät im Sinne der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates über das Kontrollgerät im Straßenverkehr, ABl. EG Nr. L 370 vom 31. Dezember 1985, S. 8, ausgerüstet ist,
2. im Arbeitszeitplan in den Fällen des Art. 14 Abs. 1 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85,
3. in den Arbeitszeitaufzeichnungen in den übrigen Fällen.

Ausnahmen durch Verordnung

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

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

(2) Für den grenzüberschreitenden Straßenverkehr können auf Grundlage dieses Bundesgesetzes durch zwischenstaatliche Vereinbarungen Abweichungen gemäß Abs. 1 zugelassen werden.“

Geltendes Recht**Entwurf****Einsatzzeit**

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

(2) Die Einsatzzeit darf, soweit in den Abs. 3 und 4 nicht anderes bestimmt wird, zwölf Stunden nicht überschreiten.

(3) Durch Kollektivvertrag kann in den Fällen der Arbeitsbereitschaft (§ 5) abweichend von § 7 Abs. 3 zugelassen werden, daß die Einsatzzeit bis zu vierzehn Stunden betragen darf.

(4) Befinden sich zwei Lenker im Fahrzeug, so kann durch Kollektivvertrag in den Fällen der Arbeitsbereitschaft (§ 5) abweichend von § 7 Abs. 3 zugelassen werden, daß die Einsatzzeit bis zu siebzehn Stunden betragen darf.

(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.

Fahrtenbuch

§ 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.

(2) Dem Arbeitgeber obliegt die Ausgabe der persönlichen Fahrtenbücher sowie die Führung des Verzeichnisses über die verwendeten persönlichen

4. § 16 lautet samt Überschrift:

„Einsatzzeit“

§ 16. (1) Die Einsatzzeit von Lenkern umfaßt die zwischen zwei Ruhezeiten anfallende Arbeitszeit und die Arbeitszeitunterbrechungen. Bei Teilung der täglichen Ruhezeit beginnt eine neue Einsatzzeit nach Ablauf des letzten Teiles der Ruhezeit.

(2) Die Einsatzzeit darf zwölf Stunden nicht überschreiten, soweit im folgenden nicht anderes bestimmt wird.

(3) Durch Kollektivvertrag kann in den Fällen der Arbeitsbereitschaft 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 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 Arbeiter und der Arbeitnehmer Ausnahmen im Sinne der Abs. 3 und 4 zulassen.“

5. Die Überschrift zu § 17 lautet „Fahrtenbuch und Kontrollgerät“.

6. In § 17 Abs. 1 entfallen die Worte „und Beifahrer“.

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

Geltendes Recht

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.

§ 20. (1) In außergewöhnlichen Fällen finden die Bestimmungen der §§ 3 bis 5, 7 bis 9, 11, 12, 14 bis 16, 18, 19 und 19 c Abs. 4 Z 1 und 2 keine Anwendung auf vorübergehende und unaufschiebbare Arbeiten, die ...

Auflegen des Gesetzes

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

(2) Bescheide gemäß § 4 Abs. 4, § 5 Abs. 2, § 7 Abs. 5, § 11 Abs. 4, § 12 Abs. 2 und 4, § 14 Abs. 2 und 3, § 15 Abs. 4, § 16 Abs. 5 und 7 und § 19 Abs. 3 sind zu befristen, wobei die Bewilligung über das Kalenderjahr nicht hinausgehen darf.

Entwurf

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

8. Dem § 17 werden folgende Abs. 5 und 6 angefügt:

„(5) Abs. 1 bis 4 sind nicht anzuwenden, wenn das Kraftfahrzeug mit einem Kontrollgerät im Sinne der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 ausgerüstet ist.

(6) Ist ein Kraftfahrzeug, das von der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 ausgenommen ist, mit einem derartigen Kontrollgerät ausgerüstet, gelten für die Verwendung des Kontrollgerätes und der Schaublätter Vorschriften nach Maßgabe der Art. 13 bis 16 der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85.“

9. In § 20 Abs. 1 wird das Zitat „14 bis 16“ durch das Zitat „14 bis 15 b“ ersetzt.

10. § 24 lautet samt Überschrift:

„Auflagepflicht“

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

1. dieses Bundesgesetzes und,
 2. a) der auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen,
 - b) der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 und
 - c) der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85,
- soweit diese für die Betriebsstätte in Betracht kommen.“

11. In § 27 Abs. 2 wird das Zitat „§ 14 Abs. 2 und 3, § 15 Abs. 4, § 16 Abs. 5 und 7“ durch das Zitat „§ 14 Abs. 4, § 16 Abs. 5“ ersetzt.

Geltendes Recht

§ 28. (1) Arbeitgeber und deren Bevollmächtigte, die den Bestimmungen dieses Bundesgesetzes zuwiderhandeln, sind, sofern die Tat nicht nach anderen Vorschriften einer strenger 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

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, § 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 Ruhezeit gemäß § 12 Abs. 1 oder § 19 a nicht gewähren;
5. 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;
6. Verordnungen gemäß § 21 oder § 23 übertreten oder
7. Bescheide gemäß § 5 Abs. 2, § 7 Abs. 5, § 11 Abs. 5 oder 6, § 12 Abs. 2 oder § 19 Abs. 3 nicht einhalten,

sind, sofern die Tat nicht nach anderen Vorschriften einer strenger Strafe unterliegt, von der Bezirksverwaltungsbehörde, soweit es sich um Betriebe handelt, die der bergbehördlichen Aufsicht unterstehen, von der Berghauptmannschaft mit einer Geldstrafe von 300 S bis 6 000 S zu bestrafen.“

13. Nach § 28 Abs. 1 werden folgende Abs. 1 a und 1 b eingefügt:

„(1 a) Arbeitgeber und deren Bevollmächtigte, die

1. die tägliche Ruhezeit gemäß § 15 a oder § 15 b Abs. 2 und 3 nicht gewähren;
2. die tägliche Ruhezeit gemäß Art. 8 Abs. 1, 2, 6 oder 7 oder Art. 9 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 nicht gewähren;
3. Lenker über die gemäß § 14 Abs. 2 oder 3 zulässige Lenkzeit hinaus einsetzen;
4. Lenker über die gemäß Art. 6 Abs. 1 Unterabsatz 1 oder Abs. 2 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 zulässige Lenkzeit hinaus einsetzen;
5. Lenkpausen gemäß § 15 Abs. 1 bis 4 nicht gewähren;
6. Lenkpausen gemäß Art. 7 Abs. 1, 2 oder 4 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 nicht gewähren;
7. Lenker über die gemäß § 16 Abs. 2 bis 4 zulässige Einsatzzeit hinaus einsetzen;

Geltendes Recht

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

Entwurf

8. die Pflichten betreffend das Fahrtenbuch gemäß § 17 Abs. 1 und 2 verletzen;
9. die Pflichten betreffend den Linienfahrplan und den Arbeitszeitplan gemäß Art. 14 Abs. 1 bis 6 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 verletzen;
10. Verordnungen gemäß § 15 e oder § 17 Abs. 3 übertreten oder
11. Bescheide gemäß § 14 Abs. 4, § 16 Abs. 5 oder § 17 Abs. 4 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 1 000 S bis 40 000 S zu bestrafen.

(1 b) Arbeitgeber und deren Bevollmächtigte, die

1. die Pflichten gemäß § 15 d Satz 2 oder gemäß Art. 12 Satz 2 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 verletzen oder
2. die Pflichten betreffend das Kontrollgerät und das Schaublatt gemäß Art. 3 Abs. 1, Art. 13, Art. 14, Art. 15 Abs. 1 bis 3, 5 oder 7 oder Art. 16 der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 verletzen,

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 3 000 S bis 50 000 S, im Wiederholungsfall von 5 000 S bis 50 000 S zu bestrafen.“

14. § 28 Abs. 2 erster Halbsatz lautet:

„(2) Abs. 1 bis 1 b sind nicht anzuwenden.“

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

„(3) 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 in Frage, genügt abweichend von § 44 a Z 2 des Verwaltungsstrafgesetzes 1991 (VStG),

Geltendes Recht**Entwurf**

24

BGBI. 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 im Abs. 1 Z 4 bis 9 sowie Abs. 1 a Z 2 bis 4 angeführten Rechtsvorschriften im internationalen Straßenverkehr beträgt die Verjährungsfrist abweichend von § 31 Abs. 2 VStG ein Jahr.“

Verweisungen

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

16. 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.“

17. Nach § 32 a werden folgende §§ 32 b und 32 c samt Überschrift eingefügt:

„§ 32 b. Kollektivverträge, die sich auf die Regelungen einzelner Arbeitsbedingungen beschränken und deren Wirkungsbereich sich fachlich auf die überwiegende Anzahl der Wirtschaftszweige und räumlich auf das ganze Bundesgebiet erstreckt, gelten nicht als Kollektivverträge im Sinne der §§ 5 Abs. 2, 14 Abs. 4, 16 Abs. 5 und 19 Abs. 3.

Übergangsbestimmungen

§ 32 c. Auf Lenker von Kraftfahrzeugen, die auf Grund der Ausnahmebestimmung des Art. II Abs. 1 der 15. Kraftfahrgesetz-Novelle, BGBI. Nr. 456/1993, noch nicht mit einem Kontrollgerät im Sinne der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 ausgerüstet sind, ist § 28 Abs. 1 a Z 3 und 4 bis zum 31. Dezember 1994 nicht anzuwenden.“

18. Nach § 33 Abs. 1 c werden folgende Abs. 1 d und 1 e eingefügt:

„(1 d) Die §§ 5 Abs. 2, 13, 14, 15, 15 a bis 15 e, 16, 17 Abs. 1, 1 a, 1 b, 2, 5 und 6, 19 Abs. 3, 20 Abs. 1, 27 Abs. 2, 28, 32 a, 32 b, 32 c und 33 Abs. 2 zweiter Satz, in der Fassung des Bundesgesetzes, BGBI. Nr. XXXXX, treten mit 1. Juli 1994 in Kraft. Verordnungen gemäß § 15 e können bereits vor diesem Zeitpunkt erlassen werden, sie treten jedoch fruestens gemeinsam mit § 15 e in Kraft.“

1596 der Beilagen

Geltendes Recht

(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

(1 e) § 24 in der Fassung des Bundesgesetzes, BGBl. Nr. XXXXX, tritt mit 1. Jänner 1995 in Kraft.“

19. § 33 Abs. 2 lautet:

„(2) Die Bestimmung des § 12 Abs. 3 betreffend die ununterbrochene Wochenruhe tritt mit der gemäß § 12 Abs. 4 zu erlassenden Verordnung in Kraft.“

20. In § 33 Abs. 5 lit. e wird der Punkt durch einen Strichpunkt ersetzt und folgende lit. f und g eingefügt:

- „f) hinsichtlich des § 15 c Abs. 2 der Bundesminister für Justiz;
- g) hinsichtlich des § 15 e Abs. 2 die Bundesregierung.“

21. 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 und der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 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 § 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, 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,

Geltendes Recht**Entwurf**

mehr als neun Personen einschließlich des Fahrers zu befördern, sind die §§ 2 bis 5 und 19 nicht anzuwenden, soweit diese auf die Dauer der wöchentlichen Ruhezeit Bezug nehmen. Auf diese Lenker sind die §§ 22 b und 22 c anzuwenden.

(2) Wiederholt eine Bestimmung dieses Abschnittes Bestimmungen 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, oder ist eine Angleichung durch Kollektivvertrag erfolgt, ist die jeweilige Bestimmung dieses Abschnittes im Geltungsbereich der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 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 Fahrzeugs 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) Eine wöchentliche Ruhezeit, die in einer Woche beginnt und in die darauf folgende Woche reicht, kann auch der zweiten Woche zugerechnet werden.

(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.

Abweichungen

§ 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

Geltendes Recht**Entwurf**

Fahrzeugs oder seiner Ladung zu gewährleisten. Art und Grund der Abweichung sind zu vermerken

1. auf dem Schaublatt, wenn das Fahrzeug mit einem Kontrollgerät im Sinne der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates über das Kontrollgerät im Straßenverkehr, ABl. EG Nr. L 370 vom 31. Dezember 1985, S. 8, ausgerüstet ist,
 2. im Arbeitszeitplan in den Fällen des Art. 14 Abs. 1 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85,
 3. in den Arbeitszeitaufzeichnungen in den übrigen Fällen.“
2. In § 27 Abs. 1 ist nach dem Zitat „10 bis 18“ das Zitat „,22 b, 22 c Satz 2“ einzufügen. Der Ausdruck „Arbeitgeber oder deren gesetzlicher Vertreter“ wird durch den Ausdruck „Arbeitgeber und deren Bevollmächtigte“ ersetzt.
3. 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 Art. 6 Abs. 1 Unterabsatz 2 bis 4, Art. 8 Abs. 3 bis 6 oder Art. 12 Satz 2 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 nicht gewähren.“
4. Dem § 27 werden folgende Abs. 3 und 4 angefügt:
- „(3) Kommt im internationalen Straßenverkehr als verletzte Verwaltungsvorschrift je nach der Fahrtstrecke entweder eine Bestimmung dieses Bundesgesetzes oder die entsprechende Vorschrift der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 in Frage, genügt abweichend von § 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.“
5. 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

Geltendes Recht**Entwurf**

28

Europäischen Wirtschaftsraum nach Maßgabe von Protokoll 1 über horizontale Anpassungen für Österreich jeweils geltenden Fassung anzuwenden.“

6. 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, 1 a, 3 und 4 und 32 a, in der Fassung des Bundesgesetzes, BGBl. Nr. XXXXX, treten mit 1. Juli 1994 in Kraft.“

7. Der bisherige § 34 erhält die Bezeichnung „§ 34 Abs. 1“. Folgender Abs. 2 wird angefügt:

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

1596 der Beilagen