

Vorblatt

Problem:

Die Bestimmungen der Arbeitszeit-Änderungsrichtlinie 2000/34/EG waren bis zum 1. August 2003 umzusetzen. Mit dieser Richtlinie wurde die Arbeitszeit-Richtlinie 93/104/EG insoweit abgeändert, als nunmehr auch Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer in Verkehrsunternehmen, die bisher zur Gänze ausgenommen waren, in deren Geltungsbereich einbezogen werden, sofern keine spezifischeren Vorschriften zur Anwendung kommen. Die Bestimmung des § 18 Abs. 4 AZG über die mögliche Verkürzung von täglichen Ruhezeiten ist mangels einer vorgesehenen Beschränkung nicht EU-konform. Davon betroffen sind das Eisenbahnpersonal und das Flughafenpersonal sowie die in der Binnenschifffahrt beschäftigten Arbeitnehmer.

Die Umsetzungsfristen für die spezifischen Richtlinien betreffend die Arbeitszeit in der Hochseeschifffahrt (1999/63/EG und 1999/95/EG) sind bereits seit längerem abgelaufen.

Ziel:

Schaffung einer EU-konformen Rechtslage

Inhalt:

- Festlegung täglicher Mindestruhezeiten mit Verkürzungs- und/oder Teilungsmöglichkeiten für Eisenbahn-, Straßenbahn-, und Seilbahnunternehmen, sowie für Unternehmen der Binnen- und der Hochseeschifffahrt
- Modifizierung der Bestimmungen über das Führen von Arbeitszeitaufzeichnungen und das Aushängen von Dienstplänen in der Binnen- und der Hochseeschifffahrt
- Anpassung der Regelungen über die tägliche Ruhezeit für das Flughafenpersonal
- Änderung des Geltungsbereiches im Arbeitsruhegesetz

Alternativen:

keine

Auswirkungen auf die Beschäftigung und den Wirtschaftsstandort Österreich:

Es sind keine nennenswerten Auswirkungen zu erwarten, weil die Schaffung von gesetzlich normierten täglichen Mindestruhezeiten in der Praxis nur wenig Auswirkungen haben wird, da die meisten bestehenden Kollektivverträge schon derzeit den Vorgaben der Richtlinie entsprechen.

Finanzielle Auswirkungen:

Da eine Ausdehnung der Kontrolltätigkeit und somit ein zusätzlicher Verwaltungsaufwand nicht vorgesehen ist, werden den Gebietskörperschaften keine zusätzlichen Kosten entstehen.

Verhältnis zu Rechtsvorschriften der Europäischen Union:

Die Regelungen dienen ausschließlich der Umsetzung von EU-Normen, nämlich den Richtlinien über die Arbeitszeit von Seeleuten (1999/63/EG und 1999/95/EG) und der Arbeitszeit-Änderungsrichtlinie (2000/34/EG).

Erläuterungen

Allgemeiner Teil

Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer in Verkehrsunternehmen waren von der Stammfassung der EU-Richtlinie über bestimmte Aspekte der Arbeitszeitgestaltung (CELEX-Nr. 31993L0104) ausgenommen. Mittlerweile wurden die einzelnen Verkehrsträger entweder durch die Arbeitszeit-Änderungsrichtlinie (CELEX-Nr. 32000L0034) in die Arbeitszeitrichtlinie aufgenommen oder für sie eigenständige Arbeitszeitrichtlinien erlassen. Grundsätzlich entspricht die österreichische Rechtslage weitgehend dem EU-Recht, lediglich hinsichtlich der Möglichkeit zur Verkürzung der täglichen Ruhezeit sind gesetzliche Änderungen erforderlich.

Mit dem vorliegenden Gesetzentwurf erfolgen Änderungen der Arbeitszeitbestimmungen für Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer in Eisenbahn-, Straßenbahn-, Seilbahn-, Binnenschifffahrts-, und Seeschifffahrtsunternehmen sowie für das Flughafen- und Flugsicherungspersonal. Waren die abweichenden Sonderbestimmungen für den gesamten öffentlichen Verkehr bisher im § 18 zusammengefasst, so wird nunmehr aufgrund der unterschiedlichen Bedürfnisse in den §§ 18a bis 18d je nach Verkehrsträger eine spezifische Regelung geschaffen. Der § 18 enthält jedoch weiterhin jene Regelungen, die für alle Verkehrsträger in gleicher Weise gelten.

1. Eisenbahn-, Straßenbahn-, Seilbahnunternehmen

Für alle Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer in Eisenbahn-, Straßenbahn- und Seilbahnunternehmen gilt nunmehr die Arbeitszeit-Richtlinie. Für bestimmte Tätigkeiten können jedoch Sonderregelungen nach Art. 17 der Richtlinie geschaffen werden. Die Frist zur Umsetzung endete am 1. August 2003. Anpassungsbedarf besteht im Arbeitszeitgesetz lediglich hinsichtlich der täglichen Ruhezeit, da für deren grundsätzlich zulässige Verkürzung keine Untergrenze existiert und kein Ausgleich vorgesehen ist. Weiters haben die bestehenden Ausnahmen im Geltungsbereich des Arbeitsruhegesetzes zu entfallen.

2. Binnenschifffahrt:

Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer in der Binnenschifffahrt einschließlich jener in Hafenunternehmen fallen nunmehr ebenfalls unter die Arbeitszeit-Richtlinie, es gelten jedoch für die im Schiffsdiensst Beschäftigten die Sonderbestimmungen für mobile Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer nach Art. 17a. Die Frist zur Umsetzung endete ebenfalls am 1. August 2003.

Demnach kommen Art. 3 (tägliche Ruhezeit), Art. 4 (Ruhepause), Art. 5 (wöchentliche Ruhezeit) und Art. 8 (Dauer der Nachtarbeit) nicht zur Anwendung.

Zur Anwendung kommen daher:

- Art. 6 (wöchentliche Höchstarbeitszeit), bereits erfüllt durch § 9 Abs. 4 AZG
- Art. 7 (Jahresurlaub), bereits erfüllt durch das Urlaubsgesetz
- Art. 9 (Untersuchungen und Versetzungsanspruch für Nachtarbeitnehmerinnen und -arbeitnehmer), bereits erfüllt durch die §§ 12b und 12c AZG.

Art. 17a Abs. 2 der Arbeitszeitrichtlinie sichert diesen Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern weiters einen Anspruch auf ausreichende Ruhezeiten zu. Diese Bestimmung ist noch nicht erfüllt, da § 18 Abs. 4 AZG eine Verkürzung der täglichen Ruhezeit ohne ausdrückliche Untergrenze vorsieht und Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer in der Binnenschifffahrt teilweise vom ARG ausgenommen sind.

3. Seeschifffahrt

Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer in der Seeschifffahrt fallen nunmehr unter die Richtlinie über die Arbeitszeit von Seeleuten (CELEX-Nr. 31999L0063). Die Umsetzungsfrist dafür ist bereits seit längerem abgelaufen.

Folgende Bestimmungen des Anhangs der Arbeitszeit-Richtlinie für Seeleute sind bereits erfüllt:

- § 6 (Nachtarbeitsverbot für Jugendliche) durch § 17 Kinder- und Jugendlichen-Beschäftigungsgesetz (KJBG);
- § 8 (Aufzeichnungen und Informationen) grundsätzlich durch §§ 25 und 26 AZG;
- § 11 (Beschäftigungsverbot für Personen unter 16 Jahren) durch § 7 Z 14 KJBG-Verordnung;
- § 13 (Gesundheitsbescheinigung) durch den 5. Abschnitt des ArbeitnehmerInnenschutzgesetzes (ASchG) und die Verordnung über die Gesundheitsüberwachung (VGÜ) sowie § 12c AZG (Nachtarbeit);

- § 15 (Gesundheitsschutz) durch das ASchG, insbesondere durch § 31;
- § 16 (Urlaub) durch das Urlaubsgesetz.

Die Umsetzung des § 10 (Besetzungsstärke) fällt in die Zuständigkeit des BMVIT.

Umsetzungsbedarf besteht hinsichtlich der täglichen Ruhezeit nach § 5 Z 1 lit. b sowie bezüglich der formalen Voraussetzungen für das Führen von Arbeitszeitaufzeichnungen und das Aushängen von Dienstplänen gemäß den § 5 Z 7 und § 8 des Anhangs zur Arbeitszeit-Richtlinie für Seeleute.

Weiters enthält die Richtlinie über die Arbeitszeit auf Schiffen, die Gemeinschaftshäfen anlaufen (CELEX-Nr. 31999L0095) neben Kontrollvorschriften, die nicht im AZG zu regeln sind, Standardmuster für Dienstpläne und Arbeitszeitaufzeichnungen.

4. Luftfahrt

Für die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer in der Luftfahrt, mit Ausnahme des fliegenden Personals, gilt künftig die Arbeitszeit-Richtlinie. Es können jedoch ebenfalls nach Art. 17 der Richtlinie für bestimmte Tätigkeiten unter anderem von Art. 3 der Richtlinie (Festlegung einer täglichen Mindestruhezeit von 11 Stunden) abweichende Sonderregelungen geschaffen werden. Die Umsetzung wäre gemäß Art. 2 Abs. 1 der Arbeitszeit-Änderungsrichtlinie bereits mit 1. August 2003 fällig gewesen.

Die Möglichkeit einer Verkürzung der täglichen Ruhezeit durch Kollektivvertrag wird für bestimmte Arbeitnehmergruppen auch künftig beibehalten, wenn es zur Aufrechterhaltung des Luftverkehrs erforderlich ist. Allerdings ist in diesen Fällen - entsprechend den Vorgaben der Arbeitszeit-Richtlinie - nunmehr verpflichtend ein Ausgleich vorgesehen. Die Sonderregelungen gelten für Arbeitnehmer in Unternehmen nach dem Luftfahrtgesetz ebenso wie für Arbeitnehmer in Unternehmen nach dem Flughafen-Bodenabfertigungsgesetz und dem Bundesgesetz über den Schutz vor Straftaten gegen die Sicherheit von Zivilluftfahrzeugen.

Auch im Arbeitsruhegesetz ist die bestehende Ausnahme auf jenen Teil des fliegenden Personals zu beschränken, für den kollektivvertragliche Regelungen über die wöchentliche Ruhezeit gelten.

Kompetenzgrundlage:

Die Zuständigkeit des Bundes zur Regelung gründet sich auf Art. 10 Abs. 1 Z 11 und Art. 21 Abs. 2 B-VG.

Besonderheiten des Normerzeugungsverfahrens:

keine

Besonderer Teil

Zu Artikel 1 (Änderung des Arbeitszeitgesetzes):

Zu Z 1 (Überschrift zu § 18):

Wegen der unterschiedlichen EU-Vorgaben und der besseren Übersichtlichkeit wird der Abschnitt 5, der bisher nur aus dem § 18 bestand, komplett neu gestaltet. Sonderbestimmungen, die nur für einzelne Verkehrsträger gelten, werden in Hinkunft in gesonderten Paragraphen geregelt. § 18 enthält dagegen nur mehr jene Regelungen, die für alle Verkehrsträger gelten:

- die unveränderte Regelung über die Möglichkeiten zur Durchrechnung der Arbeitszeit (Abs. 2);
- die unveränderte abweichende Regelung zur Arbeitszeit (Abs. 3);
- die inhaltlich unveränderte abweichende Regelung zu den Ruhepausen (Abs. 4);

Die abweichende Regelung zur täglichen Ruhezeit im bisherigen § 18 Abs. 4 wird künftig je nach Verkehrsträger spezifisch gestaltet (§§ 18a bis 18d). Zur Klarstellung erhält der § 18 daher eine neue Überschrift, die bisherige Überschrift gilt für den gesamten Abschnitt 5.

Zu Z 2 (§ 18 Abs. 1 AZG):

Zur besseren Lesbarkeit erfolgt am Beginn des Abschnittes eine Aufzählung der einzelnen Verkehrsträger, die der weiteren Paragrafenanordnung des gesamten Abschnittes entspricht.

Die bisherigen Sonderregelungen des § 18 galten im Bereich der Eisenbahnunternehmen für alle Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer. **Z 1** schränkt den Geltungsbereich des Abschnittes 5 bei Haupt- und Nebenbahnen, entsprechend Art. 17 Abs. 2.1. lit. e der der Arbeitszeit-Richtlinie 93/104/EG in der Fassung 2000/34/EG, auf jene Arbeitnehmer und Arbeitnehmerinnen ein, die als Fahrpersonal eingesetzt sind oder fahrplangebundene Tätigkeiten ausüben.

Fahrplangebunden sind alle Tätigkeiten, bei denen der Arbeitsrhythmus durch den Fahrplan vorgegeben ist. Dies gilt z.B. auch für Bau- und Instandhaltungsarbeiten an Gleisen, Bahnkörpern und Bahnsteigen, die bei laufendem Betrieb durchgeführt werden und daher bei Herannahen eines Zuges unterbrochen werden müssen. Dies gilt aber ebenso auch für das Ladepersonal.

Z 2 schränkt den Geltungsbereich des Abschnittes 5 bei Straßenbahn- und Oberleitungsbusbetriebe ebenfalls auf jene Arbeitnehmer und Arbeitnehmerinnen ein, die als Fahrpersonal eingesetzt sind oder fahrplangebundene Tätigkeiten ausüben, daneben aber auch für jene, die sonstige Tätigkeiten ausüben, die zur Gewährleistung der Kontinuität des Dienstes notwendig sind.

In Seilbahnunternehmen (**Z 3**) gelten die Sonderbestimmungen neben dem Fahrpersonal auch für Tätigkeiten zur Unterstützung oder Sicherung der Passagiere beim Ein- und Aussteigen. Weiters sollen diese Sonderbestimmungen auch für jene Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer gelten, die mit der Lawinensicherung, Beschneiung und Pistenpräparierung befasst sind. Diese Tätigkeiten werden in Österreich zwar in der Regel von den Bediensteten der Seilbahnunternehmen ausgeübt. Da es sich dabei jedoch nicht um die typischen Tätigkeiten von Eisenbahnpersonal handelt, kann sich diese Abweichung auch nicht auf den Art. 17 Abs. 2.1. lit. e der Arbeitszeit-Richtlinie stützen. Rechtsgrundlage für diese Abweichung ist vielmehr Art. 17 Abs. 2.1. lit. d sublit. ii), also Tätigkeiten im Fremdenverkehr, im Falle eines vorhersehbaren übermäßigen Arbeitsanfalls. Das bedeutet, dass die Möglichkeit einer Verkürzung der täglichen Ruhezeit in diesen Fällen nicht generell besteht, sondern nur dann, wenn ein übermäßiger Arbeitsanfall vorliegt. Es ist zwar ausreichend, wenn dieser übermäßige Arbeitsanfall vorhersehbar ist, dies darf jedoch nicht dazu führen, dass seitens der Arbeitgeber eine künstliche Personalverknappung erzeugt wird, die dann mit kürzeren Ruhezeiten ausgeglichen wird.

Der Begriff „Seilbahnen“ richtet sich im Übrigen nach dem neuen Seilbahngesetz 2003 und umfasst daher auch Schlepplifte.

Für Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer in Unternehmen der Binnenschifffahrt einschließlich der Hafenunternehmen (**Z 4**) und in Unternehmen der Seeschifffahrt (**Z 5**) gilt schon derzeit eine EU-konforme Einschränkung auf den Schiffsdiest.

Auch in Betrieben der Luftfahrt waren abweichende Regelungen nach § 18 Abs. 4 bisher unbeschränkt möglich. Art. 17 Abs. 2.1. lit. c) der Arbeitszeit-Richtlinie sieht jedoch vor, dass nur für Tätigkeiten, die dadurch gekennzeichnet sind, dass die Kontinuität des Dienstes gewährleistet sein muss, unter anderem von der 11-stündigen täglichen Ruhezeit nach Art. 3 der Richtlinie abgewichen werden kann und dies nur dann, sofern gleichwertige Ausgleichsruhezeiten gewährt werden. Dies gilt gemäß sublit. ii) insbesondere beim „Hafen- und Flughafenpersonal“.

Der Begriff des „Flughafenpersonals“ in der Arbeitszeit-Richtlinie ist enger als der bisher in Österreich übliche Begriff des „Bodenpersonals“, da er nur jene Tätigkeiten umfasst, die mit dem Flugbetrieb in unmittelbarem Zusammenhang stehen. Eine Verkürzung der täglichen Ruhezeit für Arbeitnehmer, die Tätigkeiten ausüben, die nicht unmittelbar mit dem Flugbetrieb im Zusammenhang stehen, wie z.B. das allgemeine Verwaltungspersonal (Buchhaltung etc.), ist jedoch aufgrund der Arbeitszeit-Richtlinie künftig nicht mehr möglich. Der Begriff „Flughafenpersonal“ ist allerdings nicht räumlich, sondern in funktionaler Weise zu verstehen, weil nach den Intentionen der Richtlinie für all jene Tätigkeiten Abweichungen möglich sein sollen, wo dies zur Aufrechterhaltung des Luftverkehrs erforderlich ist, unabhängig, ob diese Tätigkeiten direkt auf dem Flughafen ausgeübt werden, oder nicht. Dies ergibt sich vor allem daraus, dass die Aufzählung in Art. 17 Abs. 2.1. lit. c) der Richtlinie keine taxative ist (arg „insbesondere“).

In der **Z 6** erfolgt daher künftig eine Einschränkung auf all jene Tätigkeiten, die zur Aufrechterhaltung des Luftverkehrs erforderlich sind. Anstelle auf den Begriff „Betriebe der Luftfahrt“ wird künftig exakter auf „Unternehmen nach dem Luftfahrtgesetz“ verwiesen. Den aktuellen Entwicklungen entsprechend und auch im Sinne der Gleichbehandlung werden künftig aber auch Unternehmen nach dem Flughafen-Bodenabfertigungsgesetz sowie nach dem Bundesgesetz über den Schutz vor Straftaten gegen die Sicherheit von Zivilluftfahrzeugen diese arbeitsrechtliche Sonderbestimmungen in Anspruch nehmen können. Damit wird dem Umstand Rechnung getragen, dass diese Unternehmen zum Teil dieselben Tätigkeiten ausüben wie jene nach dem Luftfahrtgesetz und ihnen daher in gleicher Weise die Möglichkeit eingeräumt werden muss, ihr Personal nach den Bedürfnissen des Flugverkehrs einzusetzen.

Durch die Formulierung „Flughafenpersonal und Flugsicherungspersonal“ im Zusammenhang mit dem Hinweis auf die gesetzlichen Bestimmungen soll auch klargestellt werden, dass die Abweichungsmöglichkeiten nicht nur für jene Arbeitnehmer bestehen, die etwa im Rahmen der Bodenabfertigung tätig sind (vgl. den Anhang zum Flughafen-Bodenabfertigungsgesetz), sondern etwa auch die im Rahmen der Flugsicherung gemäß § 119 Luftfahrtgesetz bei der Austro Control tätigen Meteorologen und Flugsicherungstechniker oder die im Rahmen des Flughafensicherheitsdienstes Beschäftigten.

Durch die Formulierung „ständig erforderlich“ sind alle Tätigkeiten erfasst, die während der gesamten Zeit des Flugbetriebs durchgehend erforderlich sind.

Die Arbeitszeit-Richtlinie sieht auch abweichende Bestimmungen für „nicht ständige Tätigkeiten“ vor. Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer, die nur vorübergehend in den Z 1 bis 6 genannte Tätigkeiten ausüben, sind für den Zeitraum der Ausübung dieser Tätigkeiten von den Sonderbestimmungen erfasst. Werden nur vorübergehend andere Tätigkeiten als die in den Z 1 bis 6 genannten ausgeübt, wird die Weitergeltung der Sonderbestimmungen durch den letzten Halbsatz ausdrücklich festgelegt.

Zu Z 3 (§ 18 Abs. 4 und 5 AZG):

Der **Abs. 4** enthält wie bisher eine allgemeine Ermächtigung für den Kollektivvertrag, eine von § 11 abweichende Ruhepausenregelung zu treffen. Diese Regelung ist EU-konform, da die Arbeitszeit-Richtlinie keine Mindestlänge für Ruhepausen vorsieht.

Neu vorgesehen ist nunmehr im **Abs. 5** die Möglichkeit Abweichungen nach den Abs. 2 bis 4 oder nach den §§ 18a bis 18d nicht nur durch Kollektivvertrag sondern darüber hinaus auch durch Betriebsvereinbarung zuzulassen. Damit wird ein weiterer Schritt in Richtung Verlagerung von Arbeitszeitvereinbarungen auf die betriebliche Ebene gesetzt. Voraussetzung für eine solche Betriebsvereinbarung ist, dass entweder

- der Kollektivvertrag die Betriebsvereinbarung dazu ermächtigt, oder
- für die betroffenen Arbeitnehmer kein Kollektivvertrag wirksam ist.

Zu Z 4 (§§ 18a bis 18d AZG):

Zu § 18a:

Diese Bestimmung enthält die spezifischen Sonderregelungen zur täglichen Ruhezeit für die Haupt- und Nebenbahnen gemäß § 4 des Eisenbahngesetzes, für die Straßenbahn- und Oberleitungsomnibusunternehmen gemäß § 5 des Eisenbahngesetzes und für die Seilbahnunternehmen gemäß § 2 des Seilbahngesetzes 2003. Die geltende Möglichkeit des § 18 Abs. 4, die tägliche Ruhezeit durch Kollektivvertrag ohne ausdrückliche Begrenzung zu verkürzen, ist EU-widrig und muss daher entfallen. Der Kollektivvertrag kann künftig ebenso wie nach der allgemeinen Ruhezeitregelung des § 12 eine Verkürzung auf mindestens acht Stunden zulassen, doch wird wegen der verkehrsspezifischen Notwendigkeit der Zeitraum für den Ausgleich auf drei Wochen verlängert. Höchstens zweimal pro Woche ist eine Verkürzung auf mindestens sechs Stunden zulässig. Für derartig kurze Ruhezeiten ist aus arbeitsmedizinischen Gründen jedoch ein rascher Ausgleich innerhalb von sieben bzw. 14 Tagen erforderlich.

Zu § 18b:

In dieser Bestimmung sind nunmehr die spezifischen Sonderregelungen für die Binnenschiffahrt enthalten.

Zu Abs. 1:

Die derzeit im § 18 Abs. 4 vorgesehene Möglichkeit, die tägliche Ruhezeit durch Kollektivvertrag ohne ausdrückliche Begrenzung zu verkürzen, ist EU-widrig und muss daher entfallen.

In Zukunft soll einerseits (analog zu § 12 Abs. 2) eine Verkürzung der täglichen Ruhezeit auf höchstens acht Stunden mit Ausgleich innerhalb von zehn Tagen möglich sein (**Z 1**).

In der Binnenschiffahrt sind jedoch andererseits auch Arbeitszeitmodelle verbreitet, bei denen die Besatzungsmitglieder abwechselnd sechs Stunden Dienst und sechs Stunden Ruhezeit haben. Es wird daher eine Teilung der täglichen Ruhezeit durch Kollektivvertrag ermöglicht, wobei ein Teil mindestens sechs Stunden betragen muss (**Z 2**). Eine Kombination der Verkürzung nach Z 1 und der Teilung nach Z 2 könnte im Extremfall zu einem Ruhezeitmodell mit sechs Stunden plus zwei Stunden führen. Solche Modelle werden durch den zweiten Satz ausgeschlossen.

Zu Abs. 2:

§ 26 Abs. 1 sieht vor, dass Arbeitszeitaufzeichnungen in Betriebsstätten zu führen sind. Nachdem es sich bei Schiffen um Arbeitsstellen handelt (vgl. § 2 VAIG 1994), können die Aufzeichnungen bisher auch beim Unternehmenssitz geführt werden, was zu massiven Problemen im Kontrollbereich führt. Auch die Aushangpflicht gemäß § 25 stellt auf die Betriebsstätte ab. Mit **Abs. 2** wird klargestellt, dass die Aushänge auf den Schiffen anzubringen und dass Arbeitszeitaufzeichnungen auf jedem einzelnen Schiff zu führen sind. Werden die Aufzeichnungen im Rahmen der Schiffstagebücher oder Bordbücher geführt, sind diese als Arbeitsaufzeichnungen iSd § 26 Abs. 1 anzusehen, wenn sie personenbezogen und chronologisch sind und eine wirksame Kontrolle ermöglichen.

Fahrzeuge, die nur dem Remork in Häfen dienen, also dem Schleppen, Schieben oder gekuppelten Mitführen von Fahrzeugen, soweit diese nicht in der Verfügungsberechtigung des Remorkierenden stehen

(§ 2 Z 30 Schifffahrtsgesetz) sind von dieser Verpflichtung ausgenommen, weil hier die Kontrolle unproblematisch ist.

Zu § 18c:

Diese Bestimmung enthält nunmehr die spezifischen Sonderregelungen für die Seeschifffahrt.

Zu Abs. 1:

Die geltende Möglichkeit des § 18 Abs. 4, die tägliche Ruhezeit durch Kollektivvertrag ohne ausdrückliche Begrenzung zu verkürzen, ist EU-widrig und muss daher entfallen.

Nunmehr wird entsprechend § 5 Z 1 lit. b des Anhanges zur Arbeitszeitrichtlinie für Seeleute vorgesehen, dass das Ausmaß der täglichen Ruhezeit mindestens zehn Stunden und die Summe der täglichen Ruhezeiten in jedem Zeitraum von sieben aufeinander folgenden Tagen mindestens 77 Stunden betragen muss. Im Gegensatz zur Binnenschifffahrt gilt diese Bestimmung nicht zusätzlich zur allgemeinen Ruhezeitregelung des § 12, sondern ersetzt diese Regelung, da § 12 für die Seeschifffahrt nicht EU-konform wäre.

Die Teilungsmöglichkeit entspricht § 5 Z 2 des Anhanges zur Richtlinie.

Zu Abs. 2:

§ 5 Z 7 des Anhanges zur Richtlinie sieht vor, dass eine Übersicht an Bord anzuschlagen ist, die den Dienstplan sowie die Höchstarbeitszeit oder die Mindestruhezeit entsprechend den im Mitgliedstaat geltenden Bestimmungen beinhalten muss. Diese Übersicht ist in der oder den Arbeitssprachen und in Englisch zu erstellen (§ 5 Z 8).

In § 8 Z 1 wird eine Aufzeichnungspflicht normiert, wobei festgelegt wird, dass dem Seemann eine Kopie der ihn betreffenden Arbeitszeitaufzeichnungen auszuhändigen ist, die vom Kapitän und vom Seemann schriftlich zu bestätigen ist.

Entsprechend dem System des österreichischen Arbeitnehmerschutzrechtes wird eine Bestätigung durch den Arbeitgeber vorgesehen, dessen Bevollmächtigter in der Regel der Kapitän sein wird. Auch die Muster für diese Arbeitszeitaufzeichnungen sind gemäß § 8 Z 2 in Englisch und in den Arbeitssprachen zu führen. Die Aufzeichnungen sind an Bord zu führen.

Dienstplan und Arbeitszeitaufzeichnungen müssen dem Standardmuster der Richtlinie über die Arbeitszeit auf Schiffen, die Gemeinschaftshäfen anlaufen, entsprechen.

Zu § 18d AZG:

Diese Bestimmung enthält nunmehr die spezifischen Sonderregelungen für die Luftfahrt. Sie umfasst all jene Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer, die als Flughafenpersonal oder als Flugsicherungspersonal tätig sind. Es ist vorgesehen, dass durch Kollektivvertrag zugelassen werden kann, dass die gemäß § 12 zustehende tägliche Ruhezeit von elf Stunden auf mindestens zehn Stunden verkürzt wird, wenn in der unmittelbar auf diese verkürzte Ruhezeit folgenden Arbeitszeit spätestens nach sechs Stunden zusätzlich zur normalen Ruhepause gemäß § 11 eine zusätzliche Ruhepause von 30 Minuten gewährt wird.

Damit werden entsprechend Art. 17 Abs. 2 der Richtlinie gleichwertige Ausgleichsruhezeiten normiert, die eine Verkürzung der täglichen Ruhezeit überhaupt erst ermöglichen. Kollektivverträge, die dieser Bestimmung nicht entsprechen, sind anzupassen.

Der letzte Satz stellt klar, dass eine Verkürzung der täglichen Ruhezeit nach § 12 Abs. 2 AZG für diese Unternehmen weiterhin uneingeschränkt möglich ist.

Zu Z 5 bis 8 (§ 20 Abs. 1, § 23 sowie § 28 Abs. 1 Z 2, 3 und 4 AZG):

All diese Bestimmungen enthalten lediglich Zitatankäufe bei den Ausnahmen in außergewöhnlichen Fällen bzw. im öffentlichen Interesse und bei den Strafbestimmungen.

Zu Z 9 (§ 32 AZG):

Entsprechend Rz. 37 des EU-Addendums zu den Legistischen Richtlinien erfolgt nunmehr auch im Gesetz selbst ein Umsetzungshinweis auf Gemeinschaftsrecht.

Zu Artikel 2 (Änderung des Arbeitsruhegesetzes):**Zu Z 1 (§ 1 Abs. 2 Z 2):**

Da die Arbeitszeit-Richtlinie für alle Eisenbahnbetriebe eine wöchentliche Ruhezeit von mindestens 35 Stunden vorsieht, muss die bisher geltende Ausnahme für bestimmte Haupt- und Nebenbahnen entfallen. Diese Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer fallen damit unter die Sonderbestimmungen des § 19, der Abweichungsmöglichkeiten durch Kollektivvertrag enthält.

Gleichzeitig entfällt auch die Ausnahme für die Post- und Telegraphenverwaltung, da dieses Unternehmen nicht mehr existiert und die Ausnahme vom Arbeitsruhegesetz für die Rechtsnachfolger im Poststrukturgesetz geregelt ist.

Zu Z 2 (§ 1 Abs. 2 Z 3):

Nachdem die Arbeitszeit-Richtlinie auch die Binnenschifffahrt im internationalen Verkehr einbezieht, das ARG bisher jedoch nur dann, wenn keine kollektivvertragliche Ruhezeitenregelungen gelten, ist der Geltungsbereich des ARG anzupassen in dem die bisherige Bestimmung entfällt. Die Sonderbestimmungen des § 19, die EU-rechtlich unproblematisch sind, kommen somit künftig für die gesamte Binnenschifffahrt zur Anwendung.

Zu Z 3 (§ 1 Abs. 2 Z 6 lit. e):

Die Arbeitszeitrichtlinie für Seeleute sieht keinen Anspruch auf eine wöchentliche Ruhezeit vor. In § 4 des Anhanges zur Richtlinie ist jedoch vorgesehen, dass als Berechnungsbasis „ein Achtstundentag sowie ein wöchentlicher Ruhetag sowie Arbeitsruhe an Feiertagen zu Grunde gelegt“ wird. Da eine solche Regelung in das System des ARG nicht eingefügt werden kann wird vorgesehen, dass das ARG dann weiterhin nicht zur Anwendung kommt, wenn der Kollektivvertrag eine Regelung entsprechend § 4 der Richtlinie vorsieht.

Andernfalls kommt das ARG mit den Sonderbestimmungen für Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer in Verkehrsbetrieben (§ 19) zur Anwendung.

Zu Z 4 (§ 19 Abs. 1 Z 1):

Durch den Entfall einiger Fundstellenzitierungen im § 1 ist es erforderlich, diese nunmehr im § 19 Abs. 1 Z 1 aufzunehmen. Gleichzeitig wurde die Systematik der Aufzählung an jene im AZG angepasst.

Da es nunmehr theoretisch möglich ist, dass das ARG auf Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer in der Seeschifffahrt zur Anwendung kommt, ist die Aufzählung um das Seeschifffahrtsgesetz zu ergänzen.

Weiters wird es aus denselben Gründen wie im § 18d AZG künftig auch den Unternehmen nach dem Flughafen-Bodenabfertigungsgesetz ermöglicht, durch Kollektivvertrag abweichende Regelungen von der wöchentlichen Ruhezeit zu treffen. Für die Arbeitnehmer des Flughafensicherheitsdienstes kommt ohnehin § 22 ARG zur Anwendung.

Zu Z 5 und 6 (§ 25a und § 27 Abs. 1):

Auch in Bezug auf die wöchentliche Ruhezeit sind analoge Sonderregelungen für das Anbringen von Dienstplänen bzw. das Führen von Arbeitszeitaufzeichnungen einschließlich der Normierung der Strafbarkeit erforderlich. Vgl. die Anmerkungen im Artikel 1 zu den §§ 18b und 18c AZG.

Zu Z 7 (§ 32b):

Siehe die Anmerkungen zu Z 9 in Artikel 1.

Textgegenüberstellung

Geltende Fassung

§ 18. (1) Für Arbeitnehmer, die in den dem öffentlichen Verkehr dienenden Haupt- oder Nebenbahnbetrieben, in Straßenbahn- oder Oberleitungsomnibusbetrieben, in Haupt- oder Kleinseilbahnen, im Schiffsverkehr von Schifffahrtsunternehmungen und von Hafenbetrieben sowie in Betrieben der Luftfahrt tätig sind, gelten, soweit § 1 Abs. 2 nicht anderes bestimmt, die Bestimmungen der Abschnitte 2 und 3 nach Maßgabe der folgenden Absätze.

Vorgeschlagene Fassung

Allgemeine Sonderbestimmungen

§ 18. (1) In dem öffentlichen Verkehr dienenden Unternehmen gelten, soweit sie nicht nach § 1 Abs. 2 von diesem Bundesgesetz ausgenommen sind, die Bestimmungen dieses Bundesgesetzes nach Maßgabe des Abschnittes 5 für

1. Arbeitnehmer in Haupt- oder Nebenbahnunternehmen gemäß § 4 des Eisenbahngesetzes 1957, BGBI. Nr. 60, die als Fahrpersonal eingesetzt sind oder fahrplangebundene Tätigkeiten ausüben;
2. Arbeitnehmer in Straßenbahn- oder Oberleitungsomnibusunternehmen gemäß § 5 des Eisenbahngesetzes, die
 - a) als Fahrpersonal eingesetzt sind,
 - b) fahrplangebundene Tätigkeiten ausüben oder
 - c) sonstige Tätigkeiten ausüben, die die Kontinuität des Dienstes gewährleisten;
3. Arbeitnehmer in Seilbahnunternehmen gemäß § 2 des Seilbahngesetzes 2003, BGBI. I Nr. 103, die
 - a) als Fahrpersonal tätig sind,
 - b) zur Unterstützung oder Sicherung der Passagiere beim Ein- und Aussteigen eingesetzt oder
 - c) mit der Lawinensicherung, Beschneiung und Pistenpräparierung befasst sind, sofern ein vorhersehbarer übermäßiger Arbeitsanfall besteht;
4. Arbeitnehmer, im Schiffsverkehr von Schifffahrts- oder Hafenunternehmen im Sinne des Schifffahrtsgesetzes, BGBI. I Nr. 62/1997;
5. Arbeitnehmer im Schiffsverkehr von Schifffahrtsunternehmungen im Sinne des Seeschifffahrtsgesetzes, BGBI. Nr. 174/1981;
6. Arbeitnehmer, die in Unternehmen nach dem
 - a) Luftfahrtgesetz 1957, BGBI. Nr. 253,
 - b) Flughafen-Bodenabfertigungsgesetz, BGBI. I Nr. 97/1998,
 - c) Bundesgesetz über den Schutz vor Straftaten gegen die Sicherheit

Geltende Fassung

(4) Durch Kollektivvertrag kann eine von den §§ 11 und 12 abweichende Regelung zugelassen werden, wenn es im Interesse der Arbeitnehmer des Betriebes gelegen oder aus betrieblichen Gründen notwendig ist.

Vorgeschlagene Fassung

von Zivilluftfahrzeugen, BGBI. Nr. 824/1992,
als Flughafenpersonal oder als Flugsicherungspersonal Tätigkeiten
ausüben, die zur Aufrechterhaltung des Luftverkehrs ständig erfor-
derlich sind;

auch wenn sie kurzfristig andere Tätigkeiten ausüben.

(4) Durch Kollektivvertrag kann eine von § 11 abweichende Regelung zugelassen werden, wenn es im Interesse der Arbeitnehmer des Unternehmens gelegen oder aus betrieblichen Gründen notwendig ist.

(5) Abweichungen nach Abs. 2 bis 4 oder §§ 18a bis 18d sind auch durch Betriebsvereinbarungen zulässig, wenn

1. der Kollektivvertrag diese dazu ermächtigt, oder
2. für die betroffenen Arbeitnehmer kein Kollektivvertrag wirksam ist.

Arbeitnehmer in Eisenbahn-, Straßenbahn- und Seilbahnunternehmen

§ 18a. Für Arbeitnehmer gemäß § 18 Abs. 1 Z 1 bis 3 kann durch Kollektivvertrag zugelassen werden, dass die gemäß § 12 Abs. 1 zustehende tägliche Ruhezeit auf mindestens acht Stunden verkürzt wird. Diese Verkürzung ist innerhalb der nächsten 21 Tage durch entsprechende Verlängerung einer anderen täglichen oder wöchentlichen Ruhezeit auszugleichen. An höchstens zwei Tagen pro Woche kann durch Kollektivvertrag eine Verkürzung auf mindestens sechs Stunden zugelassen werden, wobei die erste Verkürzung innerhalb von sieben Tagen auszugleichen ist, die zweite Verkürzung innerhalb von 14 Tagen.

Arbeitnehmer in Unternehmen der Binnenschifffahrt

§ 18b. (1) Für Arbeitnehmer gemäß § 18 Abs. 1 Z 4 kann durch Kollektivvertrag zugelassen werden, dass die gemäß § 12 Abs. 1 zustehende tägliche Ruhezeit

1. auf mindestens acht Stunden verkürzt wird. Solche Verkürzungen der Ruhezeit sind innerhalb der nächsten zehn Kalendertage durch entsprechende Verlängerung einer anderen täglichen oder wöchentlichen Ruhezeit auszugleichen. Eine Verkürzung auf weniger als zehn Stunden ist nur zulässig, wenn der Kollektivvertrag weitere Maßnahmen zur Sicherstellung der Erholung der Arbeitnehmer vorsieht;
2. in zwei Abschnitten gewährt wird, wobei ein Teil der Ruhezeit mindestens sechs Stunden betragen muss. Ruhezeiten, die gemäß Z 1 auf

Geltende Fassung**Vorgeschlagene Fassung**

weniger als zehn Stunden verkürzt wurden, dürfen nicht geteilt werden.

(2) Abweichend von § 25 hat der Aushang der Arbeitszeiteinteilung an Bord des Schiffes zu erfolgen und sind die Arbeitszeitaufzeichnungen gemäß § 26 an Bord des Schiffes zu führen. Dies gilt jedoch nicht für Fahrzeuge, die nur dem Remork im Sinne des § 2 Z 30 Schifffahrtsgesetz in Häfen dienen.

Arbeitnehmer in Unternehmen der Seeschifffahrt

§ 18c. (1) Arbeitnehmern gemäß § 18 Abs. 1 Z 5 ist abweichend von § 12 nach Beendigung der Tagesarbeitszeit eine ununterbrochene Ruhezeit von mindestens zehn Stunden zu gewähren. Durch Kollektivvertrag kann zugelassen werden, dass diese Ruhezeit in zwei Abschnitten gewährt wird, wobei ein Teil mindestens sechs Stunden betragen muss und zwischen diesen Teilen höchstens 14 Stunden liegen dürfen. In jedem Zeitraum von sieben aufeinander folgenden Tagen hat die Summe dieser Ruhezeiten mindestens 77 Stunden zu betragen.

(2) Dienstpläne und Arbeitszeitaufzeichnungen im Sinne der §§ 25 und 26 sind in den Arbeitssprachen und in Englisch an Bord der Schiffe aufzulegen bzw. zu führen und haben den Standardmustern der Anhänge I und II der Richtlinie 1999/95/EG zu entsprechen. Eine schriftlich vom Arbeitgeber und vom Arbeitnehmer bestätigte Kopie der Arbeitszeitaufzeichnung ist dem Arbeitnehmer auszuhändigen.

Arbeitnehmer in Luftfahrtunternehmen

§ 18d. Für Arbeitnehmer gemäß § 18 Abs. 1 Z 6 kann durch Kollektivvertrag zugelassen werden, dass die gemäß § 12 zustehende tägliche Ruhezeit auf mindestens zehn Stunden verkürzt wird, wenn in der unmittelbar auf diese verkürzte Ruhezeit folgenden Arbeitszeit spätestens nach sechs Stunden neben der Ruhepause gemäß § 11 zusätzlich eine Ruhepause von 30 Minuten gewährt wird. § 12 Abs. 2 bleibt unberührt.

Geltende Fassung

Außergewöhnliche Fälle

§ 20. (1) In außergewöhnlichen Fällen finden die Bestimmungen der §§ 3 bis 5a, 7 bis 9, 11, 12, 12a Abs. 4 bis 6, 14 bis 15b, 15e, 16, 18, 19d Abs. 3 Z 1 und 2, 20a und 20b Abs. 3 bis 5 keine Anwendung auf vorübergehende und unaufschiebbare Arbeiten, die

Ausnahmen im öffentlichen Interesse

§ 23. Wenn es das öffentliche Interesse infolge besonders schwerwiegender Umstände erfordert, können durch Verordnung für einzelne Arten oder Gruppen von Betrieben Ausnahmen von den Bestimmungen der §§ 3, 4, 9, 11, 12, 12a Abs. 4 bis 6, 14 bis 16 und 18 zugelassen oder abweichende Regelungen hinsichtlich der Dauer der Ruhepausen getroffen werden.

§ 28. (1)

2. Ruhepausen oder Kurzpausen gemäß § 11 Abs. 1, 3, 4 oder 5 oder § 19a Abs. 4 nicht gewähren;
3. die tägliche Ruhezeit gemäß § 12 Abs. 1 bis 2b, § 19a Abs. 8, § 20a Abs. 2 Z 2 oder § 20b Abs. 4 oder Ruhezeitverlängerungen gemäß § 19a Abs. 4, 5 oder 8 oder § 20a Abs. 2 Z 1 nicht gewähren;
- 3a. ...
4. die Meldepflichten an das Arbeitsinspektorat gemäß § 7 Abs. 4, § 11 Abs. 8 oder 10 oder § 20 Abs. 2, die Aufzeichnungspflichten gemäß § 26 Abs. 1 bis 5 oder die Auskunfts- und Einsichtspflichten gemäß § 26 Abs. 6 verletzen;

Vorgeschlagene Fassung

Außergewöhnliche Fälle

§ 20. (1) In außergewöhnlichen Fällen finden die Bestimmungen der §§ 3 bis 5a, 7 bis 9, 11, 12, 12a Abs. 4 bis 6, 14 bis 15b, 15e, 16, 18, 18a, 18b Abs. 1, 18c Abs. 1, 18d, 19d Abs. 3 Z 1 und 2, 20a und 20b Abs. 3 bis 5 keine Anwendung auf vorübergehende und unaufschiebbare Arbeiten, die

Ausnahmen im öffentlichen Interesse

§ 23. Wenn es das öffentliche Interesse infolge besonders schwerwiegender Umstände erfordert, können durch Verordnung für einzelne Arten oder Gruppen von Betrieben Ausnahmen von den Bestimmungen der §§ 3, 4, 9, 11, 12, 12a Abs. 4 bis 6, 14 bis 16, 18, 18a, 18b Abs. 1, 18c Abs. 1 und 18d zugelassen oder abweichende Regelungen hinsichtlich der Dauer der Ruhepausen getroffen werden.

§ 28. (1)

2. Ruhepausen oder Kurzpausen gemäß § 11 Abs. 1, 3, 4 oder 5, § 18 Abs. 4, § 18d oder § 19a Abs. 4 nicht gewähren;
3. die tägliche Ruhezeit gemäß § 12 Abs. 1 bis 2b, § 18a, § 18b Abs. 1, § 18c Abs. 1, § 18d, § 19a Abs. 8, § 20a Abs. 2 Z 2 oder § 20b Abs. 4 oder Ruhezeitverlängerungen gemäß § 19a Abs. 4, 5 oder 8 oder § 20a Abs. 2 Z 1 nicht gewähren;
- 3a. ...
4. die Meldepflichten an das Arbeitsinspektorat gemäß § 7 Abs. 4, § 11 Abs. 8 oder 10 oder § 20 Abs. 2, die Aufzeichnungspflichten gemäß § 18b Abs. 2, § 18c Abs. 2 sowie § 26 Abs. 1 bis 5 oder die Auskunfts- und Einsichtspflichten gemäß § 26 Abs. 6 verletzen;

Bezugnahme auf Richtlinien

§ 32. Durch dieses Bundesgesetz werden folgende Richtlinien der Europäischen Union umgesetzt:

1. Richtlinie 93/104/EG des Rates über bestimmte Aspekte der Arbeitszeitgestaltung vom 23. November 1993 (ABl. Nr. L 307 vom 13.12.1993 S. 18), geändert durch die Richtlinie 2000/34/EG des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 93/104/EG des Rates über bestimmte Aspekte der Arbeitszeitgestaltung hinsichtlich der Sektoren und Tätigkeitsbereiche, die von jener

Geltende Fassung**Vorgeschlagene Fassung**

- Richtlinie ausgeschlossen sind, vom 22. Juni 2000 (ABl. Nr. L 195 vom 01.08.2000 S. 41);
2. Richtlinie 97/81/EG des Rates vom 15. Dezember 1997 zu der von UNICE, CEEP und EGB geschlossenen Rahmenvereinbarung über Teilzeitarbeit (ABl. Nr. L 14 vom 20.01.1998 S. 9);
 3. Richtlinie 1999/63/EG des Rates vom 21. Juni 1999 zu der vom Verband der Reeder in der Europäischen Gemeinschaft (European Community Shipowners' Association ECSA) und dem Verband der Verkehrsgewerkschaften in der Europäischen Union (Federation of Transport Workers' Unions in the European Union FST) getroffenen Vereinbarung über die Regelung der Arbeitszeit von Seeleuten 2000 (ABl. Nr. L 167 vom 02.07.1999 S. 33);
 4. Richtlinie 1999/95/EG des europäischen Parlaments und des Rates zur Durchsetzung der Arbeitszeitregelung für Seeleute an Bord von Schiffen, die Gemeinschaftshäfen anlaufen, vom 13. Dezember 1999 (ABl. Nr. L 14 vom 20.01.2000 S. 29);

§ 33.

(1o) § 18 Abs. 1, 4 und 5, § 18a, § 18b, § 18c, § 18d, § 20 Abs. 1, § 23, § 28 Abs. 1 Z 2, 3 und 4, sowie § 32 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBI. I Nr. XXX/2003 treten mit 1. Mai 2004 in Kraft.

Artikel 2

Änderung des Arbeitsruhegesetzes

§ 1. (2)

2. Arbeitnehmer der Post- und Telegraphenverwaltung und des Wirtschaftskörpers Österreichische Bundesbahnen, von weiteren Haupt- und Nebenbahnen im Sinne des § 1 I Z 1 Eisenbahngesetz 1957, BGBI. Nr. 60, und von Kraftfahrliniengesellschaften im Sinne des Kraftfahrliniengesetzes (KfLG), BGBI. I Nr. 203/1999, soweit für diese Arbeitnehmer zwingende dienstrechtliche Vorschriften über die wöchentliche Ruhezeit gelten;
3. Arbeitnehmer von Schiffahrtsunternehmungen im Sinne des § 75 Schifffahrtsgesetz, BGBI. I Nr. 62/1997, sowie Arbeitnehmer von Luftverkehrsunternehmungen im Sinne des § 101 Luftfahrtgesetz,

§ 1. (2)

2. Arbeitnehmer von Kraftfahrliniengesellschaften im Sinne des Kraftfahrliniengesetzes (KfLG), BGBI. I Nr. 203/1999, soweit für diese Arbeitnehmer zwingende dienstrechtliche Vorschriften über die wöchentliche Ruhezeit gelten;
3. fliegendes Personal von Luftverkehrsunternehmungen im Sinne des § 101 Luftfahrtgesetz, BGBI. Nr. 253/1957, soweit diese Unternehmen im internationalen Verkehr tätig sind und für das in diesen Un-

BGBI. Nr. 253/1957, soweit diese Unternehmungen im internationalen Verkehr tätig sind und für die in diesen Unternehmungen beschäftigten Arbeitnehmer kollektivvertragliche Regelungen über die wöchentliche Ruhezeit gelten;

6.
 - e) das Seeschiffahrtsgesetz, BGBI. Nr. 174/1981;

§ 19. (1) Für Arbeitnehmer

1. in Verkehrsbetrieben im Sinne des
 - a) Eisenbahngesetzes 1957,
 - b) Kraftfahrliniengesetzes (KfLG),
 - c) Luftfahrtgesetzes,
 - d) Schifffahrtsgesetzes,
 - e) Gelegenheitsverkehrsgesetzes 1996, BGBI. Nr. 112,
 - f) § 156 GewO 1994 (Schlepplinie), sowie
2. in Schlaf-, Liege- und Speisewagenunternehmungen im Rahmen des fahrenden Betriebes der Eisenbahnen

kann durch Kollektivvertrag die wöchentliche Ruhezeit und die Ruhezeit an Feiertagen abweichend von den §§ 3, 4 und 7 geregelt werden, soweit diese Arbeitnehmer nicht gemäß § 1 Abs. 2 Z 2 und 3 vom Geltungsbereich ausgenommen sind.

ternehmen beschäftigte fliegende Personal kollektivvertragliche Regelungen über die wöchentliche Ruhezeit gelten;

6.
 - e) das Seeschiffahrtsgesetz, BGBI. Nr. 174/1981, soweit für diese Arbeitnehmer kollektivvertragliche Regelungen entsprechend § 4 des Anhangs der Richtlinie 1999/63/EG gelten;

§ 19. (1) Für Arbeitnehmer

1. in Verkehrsbetrieben im Sinne des
 - a) Kraftfahrliniengesetzes (KfLG),
 - b) Gelegenheitsverkehrsgesetzes 1996, BGBI. Nr. 112,
 - c) Eisenbahngesetzes 1957, BGBI. Nr. 60,
 - d) Seilbahngesetzes 2003, BGBI. I Nr. 103,
 - e) Schifffahrtsgesetzes, BGBI. I Nr. 62/1997,
 - f) Seeschiffahrtsgesetzes,
2. in Schlaf-, Liege- und Speisewagenunternehmungen im Rahmen des fahrenden Betriebes der Eisenbahnen,
3. die in Unternehmen nach dem Luftfahrtgesetz, BGBI. Nr. 253/1957, oder dem Flughafen-Bodenabfertigungsgesetz, BGBI. I Nr. 97/1998, als Flughafenpersonal beschäftigt sind,

kann durch Kollektivvertrag die wöchentliche Ruhezeit und die Ruhezeit an Feiertagen abweichend von den §§ 3, 4 und 7 geregelt werden, soweit diese Arbeitnehmer nicht gemäß § 1 Abs. 2 Z 2 vom Geltungsbereich ausgenommen sind.

Sonderbestimmungen für die Schifffahrt

§ 25a. (1) Dienstpläne und Arbeitszeitaufzeichnungen im Sinne der §§ 24 und 25 sind für die an Bord beschäftigten Arbeitnehmer an Bord der Schiffe im Sinne des Schifffahrtsgesetzes und des Seeschiffahrtsgesetzes anzubringen bzw. zu führen. Dies gilt jedoch nicht für Fahrzeuge, die nur dem Remork im Sinne des § 2 Z 30 Schifffahrtsgesetzes in Häfen dienen.

(2) An Bord von Schiffen, die unter das Seeschiffahrtsgesetz fallen, sind die Unterlagen gemäß Abs. 1 überdies in den Arbeitssprachen und in Englisch anzubringen bzw. zu führen und haben den Standardmustern der Anhänge I

§ 27. (1) Arbeitgeber und deren Bevollmächtigte, die den §§ 3, 4, 5 Abs. 1 und 2, §§ 6, 6a, 7, 8 und 9 Abs. 1 bis 3 und 5 oder den §§ 10 bis 22b, 22c zweiter Satz, 22d, 24 und 25 zuwiderhandeln, sind, sofern die Tat nicht nach anderen Vorschriften einer strengeren Strafe unterliegt, von der Bezirksverwaltungsbehörde mit einer Geldstrafe von 36 Euro bis 2 180 Euro zu bestrafen.

und II der Richtlinie 1999/95/EG zu entsprechen. Eine schriftlich vom Arbeitgeber und vom Arbeitnehmer bestätigte Kopie der Arbeitszeitaufzeichnung ist dem Arbeitnehmer auszuhändigen.

§ 27. (1) Arbeitgeber und deren Bevollmächtigte, die den §§ 3, 4, 5 Abs. 1 und 2, §§ 6, 6a, 7, 8 und 9 Abs. 1 bis 3 und 5 oder den §§ 10 bis 22b, 22c zweiter Satz, 22d, 24 bis 25a zuwiderhandeln, sind, sofern die Tat nicht nach anderen Vorschriften einer strengeren Strafe unterliegt, von der Bezirksverwaltungsbehörde mit einer Geldstrafe von 36 Euro bis 2 180 Euro zu bestrafen.

Bezugnahme auf Richtlinien

§ 32. Durch dieses Bundesgesetz werden folgende Richtlinien der Europäischen Union umgesetzt:

1. Richtlinie 93/104/EG des Rates über bestimmte Aspekte der Arbeitszeitgestaltung vom 23. November 1993 (ABl. Nr. L 307 vom 13.12.1993 S. 18), geändert durch die Richtlinie 2000/34/EG des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 93/104/EG des Rates über bestimmte Aspekte der Arbeitszeitgestaltung hinsichtlich der Sektoren und Tätigkeitsbereiche, die von jener Richtlinie ausgeschlossen sind, vom 22. Juni 2000 (ABl. Nr. L 195 vom 01.08.2000 S. 41);
2. Richtlinie 97/81/EG des Rates vom 15. Dezember 1997 zu der von UNICE, CEEP und EGB geschlossenen Rahmenvereinbarung über Teilzeitarbeit (ABl. Nr. L 14 vom 20.01.1998 S. 9);
3. Richtlinie 1999/63/EG des Rates vom 21. Juni 1999 zu der vom Verband der Reeder in der Europäischen Gemeinschaft (European Community Shipowners' Association ECSA) und dem Verband der Verkehrsgewerkschaften in der Europäischen Union (Federation of Transport Workers' Unions in the European Union FST) getroffenen Vereinbarung über die Regelung der Arbeitszeit von Seeleuten 2000 (ABl. Nr. L 167 vom 02.07.1999 S. 33);
4. Richtlinie 1999/95/EG des europäischen Parlaments und des Rates zur Durchsetzung der Arbeitszeitregelung für Seeleute an Bord von Schiffen, die Gemeinschaftshäfen anlaufen, vom 13. Dezember 1999 (ABl. Nr. L 14 vom 20.01.2000 S. 29).

§ 33.

(1i) § 1 Abs. 2 Z 2, 3 und 6 lit. e, § 19 Abs. 1, § 25a sowie § 32b in der

Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xxx/2003 treten mit 1. Mai 2004 in Kraft.