

Parlamentsdirektion
Dr. Karl Renner-Ring 3
1017 Wien
Österreich

Name/Durchwahl:
Robert Brunner/6290

Geschäftszahl:
BMWA-462.305/5002-III/7/2004

Antwortschreiben bitte unter Anführung
der Geschäftszahl an die E-Mail-Adresse
post@iii7.bmwa.gv.at richten.

Betreff: Novellierung des Arbeitszeitgesetzes; Begutachtung

Das Bundesministerium für Wirtschaft und Arbeit übermittelt den Entwurf eines
Bundesgesetzes, mit dem das Arbeitszeitgesetz geändert wird.

Als Frist für die Abgabe der Stellungnahme wurde der **1. Februar 2005** festgelegt.

Anlagen

Mit freundlichen Grüßen!
Wien, am 01.12.2004
Für den Bundesminister:
Dr. Eva-Elisabeth Szymanski

Elektronisch gefertigt.



Entwurf

Bundesgesetz, mit dem das Arbeitszeitgesetz geändert wird

Der Nationalrat hat beschlossen:

Das Arbeitszeitgesetz, BGBl. Nr. 461/1969, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. 64/2004, wird wie folgt geändert:

1. § 13 Abs. 1 lautet:

§ 13. (1) Für die Beschäftigung von Lenkern von Kraftfahrzeugen gelten die Bestimmungen der Abschnitte 2 bis 3a mit den in den §§ 14 bis 17c genannten Abweichungen. Dies gilt nur für Lenker, die bei Beförderungen auf Straßen mit öffentlichem Verkehr im Sinne des § 1 Abs. 1 der Straßenverkehrsordnung 1960 – StVO 1960, BGBl. Nr. 159/1960, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. 94/2004, eingesetzt werden.“

2. § 14 Abs. 3 lautet:

„(3) Der Arbeitgeber hat den Lenker regelmäßig schriftlich aufzufordern, ihm schriftliche Aufzeichnungen über all jene bei einem anderen Arbeitgeber geleisteten Arbeitszeiten vorzulegen, die ihm nicht ohnehin aufgrund des Herunterladens von der Fahrerkarte gemäß § 17a Abs. 2 bekannt sind.“

3. Der bisherige § 14a erhält die Bezeichnung § 14c. Nach § 14 werden folgende neue §§ 14a und 14b samt Überschriften eingefügt:

„Ruhepausen

§ 14a. (1) Abweichend von § 11 Abs. 1 ist die Tagesarbeitszeit

1. bei einer Gesamtdauer von mehr als sechs, aber weniger als neun Stunden, durch eine Ruhepause von mindestens 30 Minuten,
2. bei einer Gesamtdauer von mehr als neun Stunden durch eine Ruhepause von mindestens 45 Minuten,

zu unterbrechen. Die Ruhepause ist spätestens nach sechs Stunden einzuhalten.

(2) Durch Kollektivvertrag kann zugelassen werden, dass die Ruhepausen in mehrere Teile von mindestens 15 Minuten aufgeteilt werden, wobei der erste Teil spätestens nach sechs Stunden einzuhalten ist.

Nachtarbeit

§ 14b. (1) Im Sinne des Abschnittes 4 gilt:

1. als Nacht die Zeit zwischen 0.00 und 04.00 Uhr,
2. als Nachtarbeit jede Tätigkeit, die in diesem Zeitraum ausgeübt wird.

(2) Die tägliche Arbeitszeit eines Lenkers darf an Tagen, an denen er Nachtarbeit leistet, zehn Stunden nicht überschreiten, sofern durch Kollektivvertrag nichts anderes vorgesehen ist.

(3) Dem Lenker gebührt für Nachtarbeit binnen 14 Tagen ein Ausgleich durch eine Verlängerung einer täglichen oder wöchentlichen Ruhezeit im Ausmaß der geleisteten Nachtarbeit. Durch Kollektivvertrag kann vorgesehen werden, dass

1. die Frist auf bis zu vier Wochen verlängert wird, oder

2. der Ausgleich für Nacharbeit in einer anderen Form erfolgt, sofern dies die Sicherheit im Straßenverkehr nicht gefährdet.

(4) Die Definition der Nacht gemäß § 12a Abs. 1 bleibt hinsichtlich des Versetzungsanspruches (§ 12c) und des Rechts auf Information (§ 12d), die Definition der Nacht gemäß § 12b Abs. 2 Z 1 hinsichtlich der Untersuchungen (§ 12b) unberührt.“

4. Im § 15d wird der Ausdruck „§§ 14 bis 15b“ durch den Ausdruck „§§ 14, 14c, 15a und 15b“ ersetzt.

5. Nach § 17b wird folgender § 17c eingefügt:

„Informationspflicht

§ 17c. Der Dienstzettel gemäß § 2 Abs. 2 Arbeitsvertragsrechts-Anpassungsgesetz – AVRAG, BGBl. Nr. 459/1993, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. 100/2002, hat neben allen dort genannten Angaben auch einen Hinweis auf die im § 24 genannten Rechtsvorschriften sowie auf die Möglichkeiten zur Einsichtnahme zu enthalten.“

6. § 28 Abs. 1a lautet:

„(1a) Arbeitgeber und deren Bevollmächtigte, die

1. Arbeitnehmer über die Höchstgrenzen der Arbeitszeit gemäß § 14 Abs. 2 und § 14b Abs. 2 hinaus einsetzen;
2. die tägliche Ruhezeit gemäß § 15a oder § 15b Abs. 2 und 3 nicht gewähren;
3. die tägliche Ruhezeit gemäß Art. 8 Abs. 1, 2, 6 oder 7 oder Art. 9 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 nicht gewähren;
4. Ruhezeitverlängerungen gemäß § 14b Abs. 3 nicht gewähren;
5. Ruhepausen gemäß § 14a Abs. 1 nicht gewähren;
6. Lenker über die gemäß § 14a Abs. 1 und 2 zulässige Lenkzeit hinaus einsetzen;
7. Lenker über die gemäß Art. 6 Abs. 1 Unterabsatz 1 oder Abs. 2 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 zulässige Lenkzeit hinaus einsetzen;
8. Lenkpausen gemäß § 15 Abs. 1 bis 4 nicht gewähren;
9. Lenkpausen gemäß Art. 7 Abs. 1, 2 oder 4 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 nicht gewähren;
10. Lenker über die gemäß § 16 Abs. 2 bis 4 zulässige Einsatzzeit hinaus einsetzen;
11. die Pflichten betreffend das Fahrtenbuch gemäß § 17 Abs. 1 und 2 verletzen;
12. die Pflichten betreffend den Linienfahrplan und den Arbeitszeitplan gemäß Art. 14 Abs. 1 bis 6 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 verletzen;
13. Verordnungen gemäß § 15e Abs. 1 oder § 17 Abs. 3 oder Regierungsübereinkommen gemäß § 15e Abs. 2 übertreten;
14. die Informationspflicht gemäß § 17c verletzen,

sind, sofern die Tat nicht nach anderen Vorschriften einer strengeren Strafe unterliegt, von der Bezirksverwaltungsbehörde mit einer Geldstrafe von 72 Euro bis 1 815 Euro zu bestrafen.“

7. In § 32 wird am Ende der Z 5 der Punkt durch einen Strichpunkt ersetzt und folgende Z 6 angefügt:

„6. Richtlinie 2002/15/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. März 2002 zur Regelung der Arbeitszeit von Personen, die Fahrtätigkeiten im Bereich des Straßentransportes ausüben, ABl. Nr. L 80 vom 23.03.2002 S. 35.“

8. Nach § 33 Abs. 1r wird folgender Abs. 1s eingefügt:

„(1s) Die §§ 13 Abs. 1, 14 Abs. 3, 14a bis 14c, 15d, 17c, 28 Abs. 1a sowie 32 Z 6 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xxx/2005 treten mit xx.xx.xxxx in Kraft.“

Vorblatt

Problem:

Die Richtlinie vom 11. März 2002 zur Regelung der Arbeitszeit von Personen, die Fahrtätigkeiten im Bereich des Straßentransportes ausüben (2002/15/EG), ist bis zum 23. März 2005 umzusetzen, wobei in einigen Punkten Anpassungsbedarf für die österreichische Rechtslage besteht.

Ziel:

rechtzeitige Schaffung einer EU-konformen Rechtslage

Inhalt:

- Änderung des Geltungsbereiches der Sonderregelungen für Lenker
- Definition der Begriffe Nacht und Nachtarbeitnehmer
- Regelung der Nachtarbeit
- Schaffung einer besonderen Ruhepausenregelung
- Informationspflicht des Arbeitnehmers
- Informationspflichten des Arbeitgebers

Alternativen:

keine

Auswirkungen auf die Beschäftigung und den Wirtschaftsstandort Österreich:

Da die Richtlinie gemäß den Erwägungsgründen auch der Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen dienen soll, sind mittelfristig positive Auswirkungen zu erwarten.

Finanzielle Auswirkungen:

keine

Verhältnis zu Rechtsvorschriften der Europäischen Union:

Die Regelungen dienen ausschließlich der Umsetzung der Lenker-Richtlinie 2002/15/EG.

Erläuterungen

Allgemeiner Teil

Der Entwurf baut auf den bereits zur Begutachtung ausgesandten Entwürfen für eine AZG-Novelle zur Einführung des digitalen Kontrollgerätes (gemeinsam mit der 25. KFG-Novelle) sowie zur Umsetzung der Richtlinie 2000/79 für das fliegende Personal auf.

Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer in Verkehrsunternehmen waren von der Stammfassung der EU-Richtlinie über bestimmte Aspekte der Arbeitszeitgestaltung 93/104/EWG ausgenommen. Mittlerweile wurden die einzelnen Verkehrsträger entweder durch die Arbeitszeit-Änderungsrichtlinie 2000/34/EG in die Arbeitszeitrichtlinie aufgenommen oder für sie eigenständige Arbeitszeitrichtlinien erlassen. Eine solche eigenständige Richtlinie ist die Richtlinie vom 11. März 2002 zur Regelung der Arbeitszeit von Personen, die Fahrtätigkeiten im Bereich des Straßentransportes ausüben (2002/15/EG), in der Folge Lenker-Richtlinie. Sie ist bis zum 23. März 2005 umzusetzen.

Mit dem vorliegenden Gesetzesentwurf soll die österreichische Rechtslage, die dieser Richtlinie grobteils schon bisher entsprochen hat, zur Gänze an diese Richtlinie angepasst werden, wobei im Interesse des Wirtschaftsstandortes die zur Verfügung stehenden Spielräume bestmöglich ausgenützt werden sollen.

Von einer Regelung der Arbeitszeit für die selbständigen Kraftfahrer (siehe Art. 2 Abs. 1 Unterabs. 2) wurde im Hinblick darauf, dass die Anwendbarkeit der Richtlinie auf diese Personengruppe erst für 2009 vorgeschrieben ist, vorläufig abgesehen. Vor einer gesetzlichen Regelung in Österreich sollte in jedem Fall der für das Jahr 2007 zu erwartende Bericht der Kommission an das Parlament abgewartet werden (Unterabs. 3).

Anpassungsbedarf besteht hinsichtlich folgender Bestimmungen der Richtlinie:

- Art. 2 (Geltungsbereich)
- Art. 3 lit. h und i (Definition von Nacht und Nachtarbeiter)
- Art. 4 lit. b (Informationspflicht des Arbeitnehmers)
- Art. 5 (Ruhepausen)
- Art. 7 (Nachtarbeit)
- Art. 9 (Informationspflicht und Aufzeichnungen)

Kein Anpassungsbedarf besteht hingegen zu:

- Art. 3 lit. a und b (Definition von Arbeitszeit und Bereitschaftszeit)

In dieser Richtlinie wird erstmals in einer Bestimmung des EU-Rechts zwischen „Arbeitszeit“ und „Bereitschaftszeit“ unterschieden. Die Definition der „Bereitschaftszeiten“ entspricht dem durch die Judikatur entwickelten Begriff der „Arbeitsbereitschaft“ im AZG. Zwar werden diese Zeiten gemäß Art. 3 lit. a letzter Absatz der Lenker-Richtlinie grundsätzlich nicht zur Arbeitszeit gezählt, es steht den Mitgliedstaaten jedoch frei dies anders zu regeln, wie dies etwa in Österreich der Fall ist.

- Art. 3 lit. d (Definition des Fahrpersonals)

Der Begriff „Fahrpersonal“ im Sinne der Richtlinie deckt sich mit dem in Österreich verwendeten Begriff des „Lenkers“. Schaffner und reine Beifahrer, die überhaupt keine Lenktätigkeiten ausüben, zählen hingegen nicht dazu.

- Art. 4 lit. a (Wöchentliche Höchstarbeitszeit)

Derzeit kann die wöchentliche Höchstarbeitszeit durch Kollektivvertrag auf bis zu 55 Wochenstunden ausgedehnt werden, beim Vorliegen von Arbeitsbereitschaft ist sogar eine mehr als 60-stündige Wochenarbeitszeit möglich. Von dieser Ermächtigung wurde auch in zahlreichen Kollektivverträgen Gebrauch gemacht. Dies widerspricht zwar grundsätzlich der Regelung des Artikels 4 lit. a der Lenker-Richtlinie. Art. 8 der Richtlinie ermöglicht es jedoch den Mitgliedstaaten, durch Sozialpartnervereinbarung davon abzuweichen.

- Art. 6 (wöchentliche Ruhezeit)

Lehrlinge und Praktikanten, sofern sie in einem Arbeitsverhältnis stehen, werden schon derzeit gleich behandelt. Für Jugendliche gelten sogar strengere Regelungen.

- Art. 11 (Sanktionen)

Auch wenn der Strafraum für Arbeitszeit-Übertretungen von Lenkern in anderen EU-Staaten deutlich höher ist (z.B. in Deutschland gemäß § 8 Fahrpersonalgesetz bis zu 15 000 Euro), wird der derzeitige Strafraum von 72 bis zu 1 815 Euro, der für Arbeitgeber von Lenkern ohnehin höher ist, als in den anderen Branchen, derzeit noch als wirksam, verhältnismäßig und abschreckend empfunden.

Kompetenzgrundlage:

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

Besonderheiten des Normerzeugungsverfahrens:

keine

Besonderer Teil

Zu Z 1 (§ 13 Abs. 1):

Art. 2 Abs. 1 der Lenker-Richtlinie verweist zur Definition des Straßenverkehrs auf die Lenkzeiten-Verordnung 3820/85. Art. 1 Z 1 dieser Verordnung schränkt den Geltungsbereich wiederum auf „öffentliche Straßen“ ein. Daher ist es erforderlich, die Sonderbestimmungen für Lenker ebenfalls in dieser Weise einzuschränken. Wird ein Lenker jedoch sowohl auf öffentlichen wie auf nicht-öffentlichen Straßen eingesetzt, so unterliegt er jedenfalls der Lenker-Richtlinie und damit aber auch den Sonderbestimmungen für Lenker. Nur ein Lenker, der ausschließlich im innerbetrieblichen Verkehr (z.B. in Schottergruben) tätig ist, soll nicht unter den Abschnitt 4 fallen.

Zu Z 2 (§ 14 Abs. 3):

Die Bestimmung des Art. 4 lit. b ist insofern bereits umgesetzt, als die Zusammenrechnung von Arbeitszeiten bei verschiedenen Arbeitgebern schon derzeit im § 2 Abs. 2 AZG vorgesehen ist. Die Verpflichtung des Arbeitgebers, den Lenker regelmäßig zur schriftlichen Vorlage von Aufzeichnungen über allfällige Arbeitszeiten bei anderen Arbeitgebern aufzufordern und die Verpflichtung des Arbeitnehmers dieser Aufforderung nachzukommen, ist jedoch derzeit noch nicht vorgesehen.

Ein Verstoß des Lenkers gegen diese Verpflichtung soll allerdings auch weiterhin nicht verwaltungsrechtlich strafbar sein, da es dem Arbeitgeber ohnehin unbenommen bleibt, in einem solchen Fall individualarbeitsrechtliche Konsequenzen (Kündigung, Entlassung) zu ziehen. Der Arbeitgeber soll ebenfalls nicht strafbar sein, wenn er die regelmäßige Aufforderung unterlässt, er ist aber weiterhin gemäß § 28 Abs. 1 Z 1 AZG strafbar, wenn er einen Lenker über die Höchstgrenzen der täglichen und wöchentlichen Arbeitszeit gemäß § 2 Abs. 2 einsetzt. Kann er jedoch nachweisen, dass seine schriftliche Aufforderung erfolglos geblieben ist, so entfällt seine Strafbarkeit.

Die Pflicht für den Arbeitnehmer zur Vorlage von schriftlichen Aufzeichnungen über bei anderen Arbeitgebern geleistete Arbeitszeiten soll sich allerdings auf jene Arbeitszeiten beschränken, die nicht auf der Fahrerkarte eines Lenkers gespeichert sind, da der Arbeitgeber in diesen Fällen gemäß § 17a Abs. 2 (in der Fassung des Begutachtungsentwurfes) spätestens nach 21 Tagen zum Herunterladen der Daten von der Fahrerkarte verpflichtet ist und ihm daher diese Aufzeichnungen ohnehin elektronisch zur Verfügung stehen.

Zu Z 3 (§§ 14a und 14b):

Zu § 14a:

Art. 5 der Lenker-Richtlinie sieht vor, dass nach einer ununterbrochenen Arbeitszeit von mehr als sechs Stunden jedenfalls eine Ruhepause und bei einer Arbeitszeit von mehr als neun Stunden eine Ruhepause von mindestens 45 Minuten vorzusehen ist. Beides geht über § 11 Abs. 1 AZG hinaus, weshalb eine besondere Regelung im Lenker-Abschnitt erforderlich ist. Eine Teilungsmöglichkeit der Ruhepausen auf mindestens 15 Minuten ist nach der Richtlinie (ohne weitere Voraussetzungen) zulässig. Da die im § 15 AZG vorgesehenen Lenkpausen im Regelfall gleichzeitig mit einer Ruhepause genommen werden, wird im Abs. 2 (analog zu § 15 Abs. 3 AZG) eine Teilungsmöglichkeit durch Kollektivvertrag vorgesehen, wobei der erste Teil spätestens nach sechs Stunden einzuhalten ist.

Zu § 14b:

Die Definitionen von „Nacht“ und „Nachtarbeit“ im Art. 3 der Lenker-Richtlinie weichen von jenen in der allgemeinen Arbeitszeit-Richtlinie ab und werden im **Abs. 1** entsprechend umgesetzt. Im Unterschied zu § 12a ist der Nachtzeitraum zwar kürzer, dafür ist jedoch keine Mindestdauer für die Nachtarbeit vorgesehen, womit insbesondere auch berücksichtigt wird, dass neben dem Schutz der Sicherheit und der

Gesundheit der Lenker vor allem der Schutz der Verkehrssicherheit eine wichtige Rolle spielt (vierter Erwägungsgrund der Richtlinie).

In Entsprechung von Art. 7, erster Gedankenstrich, der Lenker-Richtlinie normiert **Abs. 2**, dass die tägliche Arbeitszeit eines Nachtarbeitnehmers an Tagen, an denen Nachtarbeit geleistet wird, zehn Stunden nicht überschreiten darf. Da der Art. 8 jedoch auch die Möglichkeit enthält, aus objektiven oder technischen Gründen oder aus Gründen im Zusammenhang mit der Arbeitsorganisation mittels Sozialpartnervereinbarung von Art. 7 abzuweichen, wird auch eine Kollektivvertragsermächtigung vorgesehen, die diese Abweichungsmöglichkeit in Anspruch nimmt.

Im Art. 7, zweiter Gedankenstrich, der Lenker-Richtlinie wird normiert, dass ein Ausgleich für Nachtarbeit zu erfolgen hat und zwar entweder durch einzelstaatliche Rechtsvorschriften, durch Sozialpartnervereinbarungen oder durch innerstaatliche Gepflogenheiten. Es erfolgt jedoch keine genauere Festlegung, was als Ausgleichsmaßnahme im Sinne der Richtlinie zu verstehen ist. Der Entwurf sieht daher im **Abs. 3** vor, dass dem Nachtarbeitnehmer für jeden Zeitraum, in dem Nachtarbeit geleistet wird, binnen 14 Tagen ein Ausgleich durch Verlängerung einer täglichen oder wöchentlichen Ruhezeit im Ausmaß der geleisteten Nachtarbeit gebührt. Die 14-tägige Frist kann durch Kollektivvertrag auf bis zu vier Wochen ausgedehnt werden. Der Kollektivvertrag kann aber auch vorsehen, dass der Ausgleich für Nachtarbeit in einer anderen Form erfolgt, sofern dies die Sicherheit im Straßenverkehr nicht gefährdet. Damit ist dem Kollektivvertrag ein ausreichender Spielraum für andere Ausgleichsmöglichkeiten eingeräumt, wobei die derzeit üblichen Geldzuschläge für Nachtarbeit in Hinkunft zwar nicht grundsätzlich ausgeschlossen sind, allerdings muss sehr genau geprüft werden, ob solche Geldzuschläge im Hinblick auf die Verkehrssicherheit tatsächlich unbedenklich sind.

Im **Abs. 4** wird schließlich noch verdeutlicht, dass die übrigen Bestimmungen zur Nachtarbeit (§§ 12b bis 12d) betreffend die Gesundheitsuntersuchungen, den Versetzungsanspruch bzw. das Recht auf Information unverändert auch für Lenker gelten, wobei zur Klarstellung ausdrücklich festgehalten wird, dass für die §§ 12c und 12d die Definition von § 12a Abs. 1 gilt. Dies bedeutet letztlich, dass für Lenker je nach Blickwinkel drei verschiedene Nachtarbeitsdefinitionen zur Anwendung kommen.

Zu Z 4 (§ 15d):

Durch die Einführung von Bestimmungen zur Nachtarbeit ist eine Zitat Anpassung erforderlich.

Zu Z 5 (§ 17c):

Art. 9 lit. a der Lenker-Richtlinie sieht vor, dass das Fahrpersonal über die maßgeblichen einzelstaatlichen Rechtsvorschriften, die Betriebsordnung und die Vereinbarungen zwischen den Sozialpartnern, insbesondere die Tarifverträge und die etwaigen Betriebsvereinbarungen, die aufgrund dieser Richtlinie festgelegt werden, unterrichtet wird.

Da eine reine Auflage im Betrieb, wie derzeit im § 24 AZG vorgesehen, nicht als Unterrichtung zu qualifizieren ist, besteht insofern ebenfalls Anpassungsbedarf. Es ist daher vorgesehen, dass der Arbeitgeber dem Lenker einen Dienstzettel auszuhändigen hat, der neben allen im § 2 Abs. 2 AVRAG enthaltenen Angaben auch einen Hinweis auf die gemäß § 24 auflagepflichtigen Rechtsvorschriften samt Möglichkeiten zur Einsichtnahme enthalten soll.

Mit dieser Lösung ist einerseits garantiert, dass den Arbeitgebern keine zusätzlichen Kosten erwachsen, da sie gemäß § 2 Abs. 2 AVRAG ohnehin zur Aushändigung eines Dienstzettels verpflichtet sind, andererseits ist damit sichergestellt, dass ein Lenker, der aufgrund seiner Tätigkeit zwangsläufig keine enge Bindung an seinen Betrieb hat, in Hinkunft besser über seine rechtliche Situation unterrichtet ist.

Zu Z 6 (§ 28 Abs. 1a):

Der Strafkatalog wird um die aufgrund der Richtlinie umzusetzenden Tatbestände erweitert, das Strafausmaß jedoch nicht erhöht, da die geltenden Rechtsvorschriften als „wirksam, verhältnismäßig und abschreckend“ im Sinne des Art. 11 der Richtlinie empfunden werden.

1

Textgegenüberstellung

Geltende Fassung

Entwurf

Änderung des Arbeitszeitgesetzes

§ 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.

§ 13. (1) Für die Beschäftigung von Lenkern von Kraftfahrzeugen gelten die Bestimmungen der Abschnitte 2 bis 3a mit den in den §§ 14 bis 17c genannten Abweichungen. Dies gilt nur für Lenker, die bei Beförderungen auf Straßen mit öffentlichem Verkehr im Sinne des § 1 Abs. 1 der Straßenverkehrsordnung 1960, BGBl. Nr. 159, eingesetzt werden.

Allgemeine Regelungen

§ 14. (1) ...

(3) § 12a Abs. 4 bis 6 ist nicht anzuwenden.

§ 14. (1) ...

(3) Der Arbeitgeber hat den Lenker regelmäßig schriftlich aufzufordern, ihm schriftliche Aufzeichnungen über all jene bei einem anderen Arbeitgeber geleisteten Arbeitszeiten vorzulegen, die ihm nicht ohnehin aufgrund des Herunterladens von der Fahrerkarte gemäß § 17a Abs. 2 bekannt sind.

Ruhepausen

§ 14a. (1) Abweichend von § 11 Abs. 1 ist die Tagesarbeitszeit

1. bei einer Gesamtdauer von mehr als sechs, aber weniger als neun Stunden, durch eine Ruhepause von mindestens 30 Minuten,
 2. bei einer Gesamtdauer von mehr als neun Stunden durch eine Ruhepause von mindestens 45 Minuten,
- zu unterbrechen. Die Ruhepause ist spätestens nach sechs Stunden einzuhalten.

(2) Durch Kollektivvertrag kann zugelassen werden, dass die Ruhepausen in mehrere Teile von mindestens 15 Minuten aufgeteilt werden, wobei der erste Teil spätestens nach sechs Stunden einzuhalten ist.

Nachtarbeit

§ 14b. (1) Im Sinne des Abschnittes 4 gilt:

1. als Nacht die Zeit zwischen 0.00 und 04.00 Uhr,
 2. als Nachtarbeit jede Tätigkeit, die in diesem Zeitraum ausgeübt wird.
- (2) Die tägliche Arbeitszeit eines Lenkers darf an Tagen, an denen er Nachtarbeit leistet, zehn Stunden nicht überschreiten, sofern durch Kollektivvertrag nichts anderes vorgesehen ist.

2

Textgegenüberstellung

Geltende Fassung

Entwurf

(3) Dem Lenker gebührt für Nacharbeit binnen 14 Tagen ein Ausgleich durch eine Verlängerung einer täglichen oder wöchentlichen Ruhezeit im Ausmaß der geleisteten Nacharbeit. Durch Kollektivvertrag kann vorgesehen werden, dass

1. die Frist auf bis zu vier Wochen verlängert wird, oder
2. der Ausgleich für Nacharbeit in einer anderen Form erfolgt, sofern dies die Sicherheit im Straßenverkehr nicht gefährdet.

(4) Die Definition der Nacht gemäß § 12a Abs. 1 bleibt hinsichtlich des Versetzungsanspruches (§ 12c) und des Rechts auf Information (§ 12d), die Definition der Nacht gemäß § 12b Abs. 2 Z 1 hinsichtlich der Untersuchungen (§ 12b) unberührt.

§ 14c. ...

Informationspflichten

§ 14a. ...

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

1. ...

§ 17c. Der Dienstzettel gemäß § 2 Abs. 2 Arbeitsvertragsrechts-Anpassungsgesetz (AVRAG), BGBl. Nr. 459/1993, hat neben allen dort genannten Angaben auch einen Hinweis auf die im § 24 genannten Rechtsvorschriften sowie auf die Möglichkeiten zur Einsichtnahme zu enthalten.

§ 28. (1a) ...

- § 28. (1a) Arbeitgeber und deren Bevollmächtigte, die
1. Arbeitnehmer über die Höchstgrenze der Arbeitszeit gemäß § 14 Abs. 2 und § 14b Abs. 2 hinaus einsetzen;
 2. die tägliche Ruhezeit gemäß § 15a oder § 15b Abs. 2 und 3 nicht gewähren;
 3. die tägliche Ruhezeit gemäß Art. 8 Abs. 1, 2, 6 oder 7 oder Art. 9 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 nicht gewähren;
 4. Ruhezeitverlängerungen gemäß § 14b Abs. 3 nicht gewähren;
 5. Ruhepausen gemäß § 14a Abs. 1 nicht gewähren;
 6. Lenker über die gemäß § 14a Abs. 1 und 2 zulässige Lenkzeit hinaus einsetzen;

Textgegenüberstellung**Geltende Fassung****Entwurf**

7. Lenker über die gemäß Art. 6 Abs. 1 Unterabsatz 1 oder Abs. 2 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 zulässige Lenkzeit hinaus einsetzen;
8. Lenkpausen gemäß § 15 Abs. 1 bis 4 nicht gewähren;
9. Lenkpausen gemäß Art. 7 Abs. 1, 2 oder 4 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 nicht gewähren;
10. Lenker über die gemäß § 16 Abs. 2 bis 4 zulässige Einsatzzeit hinaus einsetzen;
11. die Pflichten betreffend das Fahrtenbuch gemäß § 17 Abs. 1 und 2 verletzen;
12. die Pflichten betreffend den Linienfahrplan und den Arbeitszeitplan gemäß Art. 14 Abs. 1 bis 6 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 verletzen;
13. Verordnungen gemäß § 15e Abs. 1 oder § 17 Abs. 3 oder Regierungsübereinkommen gemäß § 15e Abs. 2 übertreten;
14. die Informationspflicht gemäß § 17c verletzen,
- sind, sofern die Tat nicht nach anderen Vorschriften einer strengeren Strafe unterliegt, von der Bezirksverwaltungsbehörde mit einer Geldstrafe von 72 Euro bis 1 815 Euro zu bestrafen.

§ 32. ...

6. Richtlinie 2002/15/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. März 2002 zur Regelung der Arbeitszeit von Personen, die Fahrtätigkeiten im Bereich des Straßentransportes ausüben (ABl. Nr. L 80 vom 23.03.2002 S. 35).

§ 33. ...

- (1s) Die §§ 13 Abs. 1, 14 Abs. 3, 14a bis 14c, 15d, 17c, 28a Abs. 1a sowie 32 Z 6 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xxx/2005 treten mit xxxxxxxx in Kraft.