

Parlamentsdirektion
Dr. Karl Renner-Ring 3
1017 Wien
Österreich

Name/Durchwahl:
Robert Brunner/6290
Geschäftszahl:
BMWA-462.305/0002-III/7/2006
Ihre Zahl/Ihre Nachricht vom:

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

Änderung des Arbeitszeit- und des Arbeitsruhegesetzes für Lenker/innen; Aussendung zur Begutachtung

Sehr geehrte Damen und Herren,

das Bundesministerium für Wirtschaft und Arbeit übermittelt den Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem das Arbeitszeitgesetz und das Arbeitsruhegesetz geändert werden, samt Vorblatt, Erläuterungen und Textgegenüberstellung.

Als Frist für die Abgabe der Stellungnahme wurde der **24. März 2006** festgelegt.

Entwurf Erläuterungen

Mit freundlichen Grüßen
Wien, am 02.02.2006
Für den Bundesminister:
Dr. Eva-Elisabeth Szymanski



Sektion Arbeitsrecht und Arbeitsinspektion - Abteilung 7
A-1011 Wien • Stubenring 1 • Tel.: +43 (01) 71100-6290 • Fax: +43 (01) 71100-936290
E-Mail: robert.brunner@bmwa.gv.at • DVR 0037257

Dieses Dokument wurde mittels e-Mail vom Verfasser zu Verfügung gestellt. Für die Richtigkeit und Vollständigkeit des Inhaltes wird von der Parlamentsdirektion keine Haftung übernommen.

Elektronisch gefertigt.

Entwurf

Bundesgesetz, mit dem das Arbeitszeitgesetz und das Arbeitsruhegesetz geändert werden

Der Nationalrat hat beschlossen:

Artikel 1 Änderung des Arbeitszeitgesetzes

Das Arbeitszeitgesetz, BGBl. Nr. 461/1969, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. 175/2004, wird wie folgt geändert:

1. In § 6 Abs. 1 Z 1 lautet das Zitat „§§ 3 bis 5a“.
2. In § 9 Abs. 2 und 3 wird das Zitat „14 Abs. 2“ jeweils durch das Zitat „13a Abs. 2 und 3“ ersetzt.
3. § 9 Abs. 5 Z 3 lautet:
„3. Verlängerung der Arbeitszeit gemäß § 13a Abs. 3 und“
4. Die §§ 13 bis 15e werden durch folgende §§ 13 bis 15f samt Überschriften ersetzt:

„Allgemeine Regelungen

§ 13. (1) Für die Beschäftigung von Lenkern von Kraftfahrzeugen gelten die Bestimmungen der Abschnitte 2 bis 3a mit den in den §§ 13a 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.

(2) Die §§ 14a bis 15d sind nur auf die Beschäftigung von Lenkern von Kraftfahrzeugen anzuwenden, die nicht unter die Verordnung 2006/xxx/EG fallen.

(3) Für Lenker von Kraftfahrzeugen, die unter die Verordnung 2006/xxx/EG fallen, gelten Vorschriften nach Maßgabe dieser Verordnung auch auf Fahrtstrecken nach Abs. 1 zweiter Satz, die nicht unter Art. 2 Abs. 2 dieser Verordnung fallen.

(4) Soweit in diesem Bundesgesetz auf die Verordnung 2006/xxx/EG verwiesen wird, ist dies ein Verweis auf die Verordnung 2006/xxx/EG über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr, ABl. Nr. L xxx vom xx.xx.2006 S. x.

(5) Soweit in diesem Bundesgesetz auf die Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 verwiesen wird, ist dies ein Verweis auf die Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 über das Kontrollgerät im Straßenverkehr, ABl. Nr. L 370 vom 31.12.1985 S. 8, in der Fassung der Verordnung (EG) Nr. 432/2004, ABl. Nr. L 71 vom 10.03.2004 S. 3.

(6) Ein analoges Kontrollgerät im Sinne dieses Bundesgesetzes ist ein Kontrollgerät im Sinne des Anhangs I der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85, ein digitales Kontrollgerät im Sinne dieses Bundesgesetzes ist ein Kontrollgerät im Sinne des Anhangs I B der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85.

Arbeitszeit

§ 13a. (1) Die Arbeitszeit für Lenker umfasst die Lenkzeiten, die Zeiten für sonstige Arbeitsleistungen und die Zeiten der Arbeitsbereitschaft ohne die Ruhepausen. Bei Teilung der täglichen Ruhezeit oder

bei Unterbrechung der täglichen Ruhezeit bei kombinierter Beförderung beginnt eine neue Tagesarbeitszeit nach Ablauf der gesamten Ruhezeit.

(2) Der Kollektivvertrag, für Betriebe, für die kein Kollektivvertrag wirksam ist, die Betriebsvereinbarung, kann zusätzlich zu den nach § 7 Abs. 1 zulässigen Überstunden weitere Überstunden zulassen. Die wöchentliche Höchstarbeitszeit darf in einzelnen Wochen 60 Stunden und innerhalb eines Durchrechnungszeitraumes von bis zu 17 Wochen im Durchschnitt 48 Stunden nicht überschreiten. Der Kollektivvertrag, für Betriebe, für die kein Kollektivvertrag wirksam ist, die Betriebsvereinbarung, kann den Durchrechnungszeitraum aus objektiven, technischen oder arbeitsorganisatorischen Gründen auf bis zu 26 Wochen verlängern.

(3) Der Kollektivvertrag, für Betriebe, für die kein Kollektivvertrag wirksam ist, die Betriebsvereinbarung, kann abweichend von Abs. 2 eine durchschnittliche wöchentliche Höchstarbeitszeit von bis zu 55 Stunden zulassen, wenn zumindest die über 48 Stunden hinausgehende Arbeitszeit in Form von Arbeitsbereitschaft geleistet wird.

(4) Der Arbeitgeber hat den Lenker 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

§ 13b. (1) Abweichend von § 11 Abs. 1 ist die Tagesarbeitszeit

1. bei einer Gesamtdauer zwischen sechs und 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) Die Ruhepause kann in mehrere Teile von mindestens 15 Minuten aufgeteilt werden.

(3) Für den Kraftfahrlinienverkehr mit einer Linienstrecke von nicht mehr als 50 km kann durch Kollektivvertrag, in Betrieben, für die kein Kollektivvertrag wirksam ist, durch Betriebsvereinbarung, auch zugelassen werden, dass die Ruhepause in einen Teil von mindestens 20 Minuten und einen bzw. mehrere Teile von mindestens zehn Minuten geteilt wird.

(4) Bei Teilung der Ruhepause nach Abs. 2 oder 3 ist der erste Teil nach spätestens sechs Stunden einzuhalten.

Nachtarbeit

§ 14. (1) Im Sinne dieser Bestimmung gilt

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

(2) Die Tagesarbeitszeit eines Lenkers darf an Tagen, an denen er Nachtarbeit leistet, zehn Stunden nicht überschreiten.

(3) Dem Lenker gebührt für Nachtarbeit binnen 14 Tagen ein Ausgleich durch eine Verlängerung einer täglichen oder wöchentlichen Ruhezeit im Ausmaß der geleisteten Nachtarbeit.

(4) Der Kollektivvertrag, für Betriebe, für die kein Kollektivvertrag wirksam ist, die Betriebsvereinbarung, kann aus objektiven, technischen oder arbeitsorganisatorischen Gründen Abweichungen von Abs. 1 bis 3 zulassen.

(5) 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.

Lenkzeit für Lenker nach § 13 Abs. 2

§ 14a. (1) Innerhalb der zulässigen Arbeitszeit darf die gesamte tägliche Lenkzeit zwischen zwei Ruhezeiten acht Stunden nicht überschreiten. Der Kollektivvertrag, für Betriebe, für die kein Kollektivvertrag wirksam ist, die Betriebsvereinbarung, kann zulassen, dass die Lenkzeit bis auf neun Stunden, zweimal wöchentlich jedoch bis auf zehn Stunden ausgedehnt wird.

(2) Innerhalb einer Woche darf die gesamte Lenkzeit 48 Stunden nicht überschreiten. Der Kollektivvertrag, für Betriebe, für die kein Kollektivvertrag wirksam ist, die Betriebsvereinbarung, kann eine Verlängerung der wöchentlichen Lenkzeit bis auf 56 Stunden zulassen. Innerhalb eines Zeitraumes von zwei aufeinander folgenden Wochen darf die Lenkzeit 90 Stunden nicht überschreiten.

(3) Bei Teilung der täglichen Ruhezeit oder bei Unterbrechung der täglichen Ruhezeit bei kombinierter Beförderung beginnt eine neue tägliche Lenkzeit nach Ablauf der gesamten Ruhezeit.

Lenkpausen für Lenker nach § 13 Abs. 2

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

(2) Abweichend von Abs. 1 ist beim Lenken von Kraftfahrzeugen, die für die Beförderung von mehr als neun Personen einschließlich des Lenkers konstruiert oder dauerhaft angepasst sind, im Kraftfahrlinienverkehr mit einer Linienstrecke von nicht mehr als 50 km nach einer Lenkzeit von höchstens viereinhalb Stunden eine Lenkpause von mindestens 45 Minuten einzulegen.

(3) Durch Kollektivvertrag, in Betrieben, für die kein Kollektivvertrag wirksam ist, durch Betriebsvereinbarung, kann zugelassen werden, dass die Lenkpause nach Abs. 2 ersetzt wird durch

1. eine Lenkpause von mindestens 15 Minuten und eine Lenkpause von mindestens 30 Minuten, wobei bei Beginn der zweiten Lenkpause die Lenkzeit von viereinhalb Stunden noch nicht überschritten sein darf, oder
2. mehrere Lenkpausen von mindestens je zehn Minuten, wenn die Gesamtdauer der Lenkpausen mindestens ein Sechstel der fahrplanmäßigen Lenkzeit beträgt, oder
3. eine Lenkpause von mindestens 30 Minuten nach einer ununterbrochenen Lenkzeit von höchstens viereinhalb Stunden.

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

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

Tägliche Ruhezeit für Lenker im Kraftfahrlinienverkehr

§ 15a. (1) Abweichend von § 12 Abs. 1 kann für den Kraftfahrlinienverkehr mit einer Linienstrecke von nicht mehr als 50 km durch Kollektivvertrag zugelassen werden, dass an Tagen, an denen eine tägliche Ruhezeit von mindestens zwölf Stunden eingehalten wird, diese Ruhezeit in zwei Abschnitten genommen werden kann, wobei der erste Teil mindestens drei, der zweite Teil mindestens neun zusammenhängende Stunden betragen muss.

(2) Durch Kollektivvertrag kann abweichend von § 12 Abs. 2 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) Durch Kollektivvertrag kann weiters zugelassen werden, dass innerhalb jedes Zeitraumes von 30 Stunden eine ununterbrochene tägliche Ruhezeit von mindestens neun Stunden zu gewähren ist, wenn sich im Fahrzeug mindestens zwei Lenker befinden.

(4) Für Betriebe, für die kein Kollektivvertrag wirksam ist, kann die Betriebsvereinbarung Abweichungen nach Abs. 1 bis 3 zulassen.

Kombinierte Beförderung für Lenker nach § 13 Abs. 2

§ 15b. (1) Durch Kollektivvertrag kann zugelassen werden, dass Zeiten, in denen ein Lenker ein Fahrzeug begleitet, das auf einem Fährschiff oder der Eisenbahn befördert wird, als Ruhepausen oder als Ruhezeiten gelten. Eine Ruhezeit ist dann gegeben, wenn

1. diese Zeit mindestens drei Stunden beträgt und
2. dem Lenker ein Bett oder eine Schlafkabine zur Verfügung steht.

(2) Durch Kollektivvertrag kann eine zweimalige 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 eine Stunde nicht übersteigt, und
3. dem Lenker während der gesamten täglichen Ruhezeit ein Bett oder eine Schlafkabine zur Verfügung steht.

Verbot bestimmter Arten des Entgelts für Lenker nach § 13 Abs. 2

§ 15c. 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 oder Verstöße gegen dieses Bundesgesetz zu begünstigen.

Abweichungen für Lenker nach § 13 Abs. 2

§ 15d. Wenn es mit der Sicherheit im Straßenverkehr vereinbar ist, kann der Lenker, um einen geeigneten Halteplatz zu erreichen, von den §§ 14a, 15, 15a und 15b sowie einer Verordnung gemäß § 15e 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 analogen Kontrollgerät ausgerüstet ist,
2. auf dem Ausdruck des Kontrollgeräts, wenn das Fahrzeug mit einem digitalen Kontrollgerät ausgerüstet ist,
3. im Arbeitszeitplan in den Fällen des Art. 16 Abs. 1 der Verordnung 2006/xxx/EG,
4. in den Arbeitszeitaufzeichnungen in den übrigen Fällen.

Ausnahmen durch Verordnung

§ 15e. (1) Durch Verordnung können Abweichungen von den Bestimmungen der §§ 12 und 13a bis 15b oder der Verordnung 2006/xxx/EG für die jeweils erfassten Fahrzeuge zugelassen werden. Solche Verordnungen dürfen nur für den innerstaatlichen Straßenverkehr und nur für die in Art. 13 der Verordnung 2006/xxx/EG 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) Soweit die Bundesregierung zum Abschluss von Regierungsübereinkommen gemäß Art. 66 Abs. 2 des Bundes-Verfassungsgesetzes in der Fassung von 1929 ermächtigt ist, können für den grenzüberschreitenden Straßenverkehr Abweichungen gemäß Abs. 1 zugelassen werden.

Schadenersatz- und Regressansprüche

§ 15f. Bei Schadenersatz- und Regressansprüchen zwischen Arbeitgebern und Lenkern ist das Vorliegen einer Entgeltvereinbarung im Sinne des § 15c 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.“

5. § 17 Abs. 6 lautet:

„(6) Ist ein Kraftfahrzeug, das von der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 ausgenommen ist, mit einem analogen oder digitalen Kontrollgerät ausgerüstet, gelten für die Verwendung des Kontrollgerätes, der Schaublätter oder der Fahrerkarte Vorschriften nach Maßgabe des Art. 6 Abs. 5 der Verordnung 2006/xxx/EG, der Art. 13 bis 16 der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 sowie § 17a.“

6. Im § 17a Abs. 1 Z 1 wird das Zitat „Kraftfahrsgesetz 1967, BGBl. Nr. 267,“ durch das Zitat „Kraftfahrsgesetz 1967 (KFG), BGBl. Nr. 267,“ ersetzt.

7. § 17a Abs. 3 Z 1 lit. d lautet:

„d) unmittelbar vor einer Überlassung bzw. vor der Rück- oder Weitergabe des Fahrzeuges,“

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

„Informationspflicht

§ 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.“

9. § 18 Abs. 1 Z 6 lit. c lautet:

„c) Luftfahrtsicherheitsgesetz - LSG, BGBl. Nr. 824/1992,“

10. Im § 18e wird das Zitat „Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie betreffend die Voraussetzungen für die Erteilung des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC) – AOCV 2004, BGBl. II Nr. 425/2004,“ durch das Zitat „Luftverkehrsbetreiberzeugnis-Verordnung 2004 – AOCV 2004, BGBl. II Nr. 425/2004,“ ersetzt.

11. In § 20 Abs. 1 wird das Zitat „14 bis 15b“ durch das Zitat „13a bis 15b“ ersetzt.

12. In § 23 wird das Zitat „14 bis 16“ durch das Zitat „13a bis 16“ ersetzt.

13. § 24 Z 3 lautet:

„3. der Verordnung 2006/xxx/EG und“

14. § 28 Abs. 1a bis 4 lautet:

„(1a) Arbeitgeber und deren Bevollmächtigte, die

1. Lenker über die Höchstgrenzen der Arbeitszeit gemäß § 2 Abs. 2, § 13a Abs. 2 und 3 oder § 14 Abs. 2 hinaus einsetzen oder die Aufforderung nach § 13a Abs. 4 unterlassen;
2. Ruhepausen gemäß § 13b oder Ruhezeitverlängerungen gemäß § 14 Abs. 3 nicht gewähren;
3. Lenker über die gemäß § 14a Abs. 1 und 2 zulässige Lenkzeit hinaus einsetzen;
4. Lenkpausen gemäß § 15 Abs. 1 bis 4 nicht gewähren;
5. die tägliche Ruhezeit gemäß § 15a Abs. 1 bis 3 oder § 15b Abs. 2 nicht gewähren;
6. die Aufzeichnungspflichten gemäß § 15d Satz 2 verletzen;
7. Verordnungen gemäß § 15e Abs. 1 oder § 17 Abs. 3 oder Regierungsübereinkommen gemäß § 15e Abs. 2 übertreten;
8. Lenker über die gemäß § 16 Abs. 2 bis 4 zulässige Einsatzzeit hinaus einsetzen;
9. die Pflichten betreffend das Fahrtenbuch gemäß § 17 Abs. 1 und 2 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.“

(1b) Arbeitgeber und deren Bevollmächtigte, die

1. Lenker über die gemäß Art. 6 Abs. 1 bis 3 der Verordnung 2006/xxx/EG zulässige Lenkzeit hinaus einsetzen;
2. Lenkpausen gemäß Art. 7 der Verordnung 2006/xxx/EG nicht gewähren;
3. die tägliche Ruhezeit gemäß Art. 8 Abs. 2, 4 oder 5 oder Art. 9 der Verordnung 2006/xxx/EG nicht gewähren;
4. die Pflichten gemäß Art. 10 Abs. 2 oder Art. 12 Satz 2 der Verordnung (EWG) Nr. 2006/xxx/EG verletzen;
5. die Pflichten betreffend den Linienfahrplan und den Arbeitszeitplan gemäß Art. 16 Abs. 2 und 3 der Verordnung 2006/xxx/EG 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.

(1c) Arbeitgeber und deren Bevollmächtigte, die

1. die Pflichten betreffend das analoge Kontrollgerät und das Schaublatt gemäß Art. 3 Abs. 1, Art. 13, Art. 14, Art. 15 Abs. 1 bis 3, 5, 5a, 7 oder 8 oder Art. 16 der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 verletzen;
2. die Pflichten betreffend das digitale Kontrollgerät und dessen Ausdruck gemäß Anhang I B sowie die Pflichten betreffend die Fahrerkarte gemäß Art. 3 Abs. 1, Art. 13, Art. 14, Art. 15 Abs. 1 bis 3, 5, 5a, 7 oder 8 oder Art. 16 der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 verletzen;
3. die Pflichten betreffend das digitale Kontrollgerät gemäß § 17a verletzen;
4. die Aufzeichnungs- und Aufbewahrungspflichten gemäß § 17b verletzen,

sind, sofern die Tat nicht nach anderen Vorschriften einer strengeren Strafe unterliegt, von der Bezirksverwaltungsbehörde mit einer Geldstrafe von 218 Euro bis 2 180 Euro, im Wiederholungsfall von 360 Euro bis 3 600 Euro zu bestrafen.

(1d) Arbeitgeber und deren Bevollmächtigte, die

1. Arbeitnehmer über die durch einen Bescheid gemäß § 18e festgelegten Arbeitszeiten hinaus beschäftigen, oder
2. diesen Arbeitnehmern die durch einen Bescheid gemäß § 18e festgelegten täglichen Ruhezeiten nicht gewähren,

sind, sofern die Tat nicht bereits gemäß § 169 des Luftfahrtgesetzes 1957 geahndet wurde, von der Bezirksverwaltungsbehörde mit einer Geldstrafe von 218 Euro bis 2 180 Euro, im Wiederholungsfall von 360 Euro bis 3 600 Euro, zu bestrafen.

(2) Abs. 1 bis 1d sind 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 verdächtige 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.

(3) Im Falle des § 13 Abs. 3 genügt abweichend von § 44a Z 2 des Verwaltungsstrafgesetzes 1991 (VStG), BGBl. Nr. 52, als Angabe der verletzten Verwaltungsvorschrift die Angabe des entsprechenden Gebotes oder Verbotes der Verordnung 2006/xxx/EG.

(4) Für Verstöße gegen die in Abs. 1a und 1c angeführten Rechtsvorschriften im internationalen Straßenverkehr beträgt die Verjährungsfrist abweichend von § 31 Abs. 2 VStG ein Jahr.“

15. 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).“

16. § 32b lautet:

„§ 32b. 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 des § 5 Abs. 2 und 3, § 13a Abs. 2 und 3, § 13b Abs. 3, § 14 Abs. 4, § 14a Abs. 1 und 2, § 15 Abs. 3, § 15a Abs. 4, § 16 Abs. 3 und 4 sowie § 18 Abs. 5.“

17. Dem § 32c werden folgende Abs. 4 und 5 angefügt:

„(4) Sieht ein Kollektivvertrag oder eine Betriebsvereinbarung im Rahmen der Zulassung einer Arbeitszeitverlängerung nach § 14 in der Fassung vor Inkraft-Treten der Änderungen durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. xxx/2006 eine Regelung vor, die nach Inkraft-Treten dieser Änderungen nicht mehr zulässig ist, gilt diese Regelung ab diesem Zeitpunkt auf das nach § 13a Abs. 2 und 3 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xxx/2006 zulässige Ausmaß eingeschränkt.

(5) Bis zum Inkraft-Treten der Änderungen des § 28 Abs. 1a bis 4 durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. xxx/2006 sind Arbeitgeber und deren Bevollmächtigte nach § 28 Abs. 1a zu bestrafen, die

1. Lenker über die Höchstgrenzen der Arbeitszeit gemäß § 2 Abs. 2, § 13a Abs. 2 und 3 oder § 14 Abs. 2 hinaus einsetzen oder die Aufforderung nach § 13a Abs. 4 unterlassen;
2. Ruhepausen gemäß § 13b oder Ruhezeitverlängerungen gemäß § 14 Abs. 3 nicht gewähren.“

18. Nach § 33 Abs. 1r werden folgende Abs. 1s bis 1u eingefügt:

„(1s) Die §§ 6 Abs. 1, 9 Abs. 2, 3 und 5 Z 3, 13 Abs. 1, 13a, 13b, 14, 17a Abs. 1 und 3, 17c, 18 Abs. 1, 18e, 24 Z 3, 32 Z 6, 32b und 32c Abs. 4 und 5 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xxx/2006 treten mit 1. Juli 2006 in Kraft.

(1t) Die §§ 13 Abs. 2 bis 6, 14a, 15 bis 15f, 17 Abs. 6, 24 Z 3 sowie 28 Abs. 1a bis 4 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xxx/2006 treten mit xxxxxxxx in Kraft.

(1u) Die §§ 20 und 23 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xxx/2006 treten jeweils mit der Änderung der zitierten Bestimmungen nach Abs. 1s oder 1t in Kraft.“

Artikel 2 Änderung des Arbeitsruhegesetzes

Das Arbeitsruhegesetz, BGBl. Nr. 144/1983, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. 175/2004 wird wie folgt geändert:

1. Die §§ 22a bis 22c lauten samt Überschriften:

„Allgemeines

§ 22a. (1) Auf die Beschäftigung von Lenkern von Kraftfahrzeugen, die unter die Verordnung 2006/xxx/EG über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr, ABl. Nr. L xxx vom xx.xx.2006 S. x, fallen, sind die §§ 2 bis 5 und 19 nicht anzuwenden, soweit diese auf die Dauer der wöchentlichen Ruhezeit Bezug nehmen. Für diese Lenker gelten Vorschriften über die

wöchentliche Ruhezeit nach Maßgabe dieser Verordnung auch auf Fahrtstrecken, die nicht unter Art. 2 Abs. 2 dieser Verordnung fallen.

(2) Für den Kraftfahrlinienverkehr mit einer Linienstrecke von nicht mehr als 50 km sind die §§ 2 bis 5 und 19 dann nicht anzuwenden, soweit sie auf die Dauer der wöchentlichen Ruhezeit Bezug nehmen, wenn durch Kollektivvertrag oder Betriebsvereinbarung

1. eine Verlängerung der täglichen Lenkzeit auf mehr als zweimal wöchentlich neun Stunden zugelassen wurde (§ 14a Abs. 1 AZG) oder
2. eine Verlängerung der wöchentlichen Lenkzeit zugelassen wurde (§ 14a Abs. 2 AZG).

In diesem Fall gelten stattdessen die §§ 22b und 22c.

Wöchentliche Ruhezeit

§ 22b. (1) Im Falle des § 22a Abs. 2 hat der Lenker in jeder Woche Anspruch auf eine ununterbrochene wöchentliche Ruhezeit von mindestens 45 Stunden. Diese wöchentliche Ruhezeit kann in jeder zweiten Woche durch Kollektivvertrag auf mindestens 24 zusammenhängende Stunden verkürzt werden.

(2) 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 neunstündigen Ruhezeit zu gewähren.

(3) Zwischen zwei wöchentlichen Ruhezeiten dürfen höchstens sechs Tage liegen. Eine wöchentliche Ruhezeit, die in einer Woche beginnt und in die darauf folgende Woche reicht, kann auch der zweiten Woche zugerechnet werden.

Abweichungen

§ 22c. Im Falle des § 22a Abs. 2 kann der Lenker, wenn es mit der Sicherheit im Straßenverkehr vereinbar ist, um einen geeigneten Halteplatz zu erreichen, von § 22b 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 analogen Kontrollgerät im Sinne des Anhangs I der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 über das Kontrollgerät im Straßenverkehr, ABl. Nr. L 370 vom 31.12.1985 S. 8, in der Fassung der Verordnung (EG) Nr. 432/2004, ABl. Nr. L 71 vom 10.03.2004 S. 3, ausgerüstet ist,
2. auf dem Ausdruck des Kontrollgeräts, wenn das Fahrzeug mit einem digitalen Kontrollgerät im Sinne des Anhangs IB der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85, in der Fassung der Verordnung (EG) Nr. 432/2004, ausgerüstet ist,
3. im Arbeitszeitplan in den Fällen des Art. 16 Abs. 1 der Verordnung 2006/xxx/EG,
4. in den Arbeitszeitaufzeichnungen in den übrigen Fällen.“

2. § 27 Abs. 1a lautet:

„(1a) Ebenso sind Arbeitgeber und deren Bevollmächtigte zu bestrafen, die die wöchentliche Ruhezeit gemäß Art. 8 Abs. 6 und 7 oder Art. 12 Satz 2 der Verordnung 2006/xxx/EG nicht gewähren.“

3. § 27 Abs. 3 lautet:

„(3) Im Falle des § 22a Abs. 1 zweiter Satz genügt abweichend von § 44a Z 2 des Verwaltungsstrafgesetzes 1991 (VStG), BGBl. Nr. 52, als Angabe der verletzten Verwaltungsvorschrift die Angabe des entsprechenden Gebotes oder Verbotes der Verordnung 2006/xxx/EG.“

4. Nach § 33 Abs. 1k wird folgender Abs. 1l eingefügt:

„(1l) Die §§ 22a, 22b, 22c sowie 27 Abs. 1a und 3 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xxx/2006 treten mit xxxxx 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), war bis zum 23. März 2005 umzusetzen, wobei in einigen Punkten Anpassungsbedarf für die österreichische Rechtslage besteht. Weiters sind aufgrund der Neuerlassung der Lenkzeiten-Verordnung der EU diverse Anpassungen notwendig.

Ziel:

Schaffung einer EU-konformen Rechtslage

Inhalt:

- Änderung des Geltungsbereiches der Sonderregelungen für Lenker unter Berücksichtigung der unmittelbaren Geltung der Lenkzeiten-Verordnung
- Anpassungen bei der Wochenarbeitszeit
- Schaffung einer besonderen Ruhepausenregelung
- Regelung der Nacharbeit
- Informationspflichten
- Umgestaltung der Strafbestimmungen

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, sowie der Anpassung an die neue Lenkzeiten-Verordnung.

Erläuterungen

Allgemeiner Teil

1. Lenker-Richtlinie:

Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer in Verkehrsunternehmen waren von der Stammfassung der EU-Richtlinie über bestimmte Aspekte der Arbeitszeitgestaltung (93/104/EWG) ausgenommen. Mittlerweile wurde die Arbeitszeit-Richtlinie neu erlassen (2003/88/EG) und gilt auch für den Verkehrsbereich, sofern nicht gemäß Art. 14 eine spezifischere Richtlinie erlassen wurde.

Eine solche spezifische Richtlinie im Sinne des Art. 14 AZ-RL 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 war bis zum 23. März 2005 umzusetzen. Mit der Umsetzung wurde jedoch bis zur Erlassung der neuen Lenkzeiten-Verordnung (siehe 2.) zugewartet, um aus Rücksicht auf die betroffenen Arbeitgeber und Arbeitnehmer mehrere kurz aufeinanderfolgende Änderungen im Bereich der Lenkzeiten zu vermeiden.

Mit dem vorliegenden Gesetzentwurf soll die österreichische Rechtslage, die dieser Richtlinie großteils 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 der Richtlinie) 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 Nachtarbeitnehmern)
- Art. 4 lit. a (Wöchentliche Höchstarbeitszeit)
- 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 im Sinne der Richtlinie gezählt, es steht den Mitgliedstaaten jedoch frei, dies in der nationalen Gesetzgebung anders zu regeln. Das bedeutet, dass Österreich seine bisherige Regelung, wonach Arbeitsbereitschaft stets zur Arbeitszeit zählt, im Bereich der Lenker aufrechterhalten kann.

- 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. 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 Strafraumen 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 Strafraumen 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.

2. Lenkzeiten-Verordnung:

Im Dezember 2005 wurde im Vermittlungsausschuss zwischen Rat und Parlament Einigung über eine neue Lenkzeiten-Verordnung erzielt. Die Veröffentlichung im Amtsblatt ist für April 2006 geplant. Eine genaue Zitierung dieser Rechtsvorschrift ist daher erst zu diesem Zeitpunkt möglich, weshalb die Verordnung in diesem Entwurf als „Verordnung 2006/xxx/EG“ zitiert wird.

Derzeit gilt für alle Fahrzeuge, die zur Güterbeförderung dienen und deren Gesamtgewicht 3,5 t übersteigt, oder die zur Personenbeförderung von mindestens neun Personen vorgesehen sind, die EU-Verordnung über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr, 3820/85/EWG. Diese Verordnung enthält Regelungen über die Lenkzeiten, Lenkpausen, sowie über tägliche und wöchentliche Ruhepausen. Auch wenn EU-Verordnungen grundsätzlich unmittelbar gelten, ist im Art. 11 der VO 3820/85 vorgesehen, dass jeder Mitgliedstaat höhere Mindestwerte und niedrigere Höchstwerte vorsehen kann. Österreich hat von dieser Ermächtigung auch Gebrauch gemacht, hat aber gleichzeitig die Kollektivvertragspartner ermächtigt, die strengeren gesetzlichen Regelungen durch Kollektivvertrag wiederum bis zu den von der Verordnung vorgesehenen Grenzen auszuweiten. Diese Möglichkeit wurde in sehr vielen Fällen auch in Anspruch genommen.

Da diese Ermächtigung an die Mitgliedstaaten durch die neue Lenkzeiten-Verordnung künftig ausschließlich auf den rein innerstaatlichen Verkehr beschränkt wird, ist die österreichische Rechtslage nach den folgenden Grundsätzen entsprechend anzupassen:

- Für Fahrzeuge, die unter den Geltungsbereich der Lenkzeiten-Verordnung fallen, gilt nunmehr ausschließlich diese Verordnung, die Ermächtigung zur Schaffung strengerer Regelungen für den rein innerstaatlichen Verkehr wird nicht in Anspruch genommen.
- Für jene Fahrzeuge, die nicht unter den Geltungsbereich der Lenkzeiten-Verordnung fallen, soll das geltende System der Festlegung einer strengeren Regelung mit kollektivvertraglicher Ausweitung aufrecht bleiben, wobei eine Anpassung der österreichischen Parallelbestimmungen zu Lenkzeiten, Lenkpausen, Ruhezeiten vorgenommen wird.

Das Ausmaß der materiellen Änderungen durch die neue Lenkzeiten-Verordnung ist relativ gering. Daneben sind noch die Verweisungen auf die EU-Verordnung zu aktualisieren und die Strafbestimmungen anzupassen. Dies wird auch zum Anlass einer völligen Neugestaltung genommen.

Kompetenzgrundlage:

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

Besonderheiten des Normerzeugungsverfahrens:

Keine.

Besonderer Teil

Art. 1 (Änderung des Arbeitszeitgesetzes):

Zu Z 1 (§ 6 Abs. 1 Z 1):

Die Zitierung der Arbeitszeitverlängerung für Lenker ist veraltet, da diese Bestimmung schon seit längerer Zeit nur eine Arbeitszeitverlängerung in Form von Überstunden vorsieht.

Zu Z 2 und 3 (§ 9 Abs. 2 und 3 sowie § 9 Abs. 5 Z 3):

Im neuen § 13a werden die zulässigen Verlängerungen der Arbeitszeit in einen Absatz ohne Arbeitsbereitschaft (Abs. 2) und in einen Absatz mit Arbeitsbereitschaft (Abs. 3) geteilt. Eine tägliche Höchstarbeitszeit von mehr als zehn Stunden und eine wöchentliche Höchstarbeitszeit von mehr als 50 Stunden sollen weiterhin in beiden Fällen möglich sein. Eine Ausnahme von der durchschnittlichen 48-Stunden-Grenze ist hingegen nur mehr bei Vorliegen von Arbeitsbereitschaft möglich. Die Verweise im § 9 sind daher entsprechend anzupassen.

Zu Z 4 (§§ 13 bis 15f):

Zu § 13:

Art. 2 Abs. 1 der Lenker-Richtlinie verweist zur Definition des Straßenverkehrs auf die Lenkzeiten-Verordnung. Art. 4 lit. a dieser Verordnung schränkt den Geltungsbereich wiederum auf „öffentliche Straßen“ ein. Daher ist es im **Abs. 1** 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.

Gemäß **Abs. 2** sind auf die Beschäftigung von Lenkern von Kraftfahrzeugen, die unter die Verordnung 2006/xxx/EG fallen, die §§ 14a bis 15d nicht anzuwenden. Für diese Fahrzeuge ist künftig ausschließlich die Lenkzeiten-Verordnung maßgeblich. Damit kann auch der bisherige Abs. 5 entfallen.

Mit dieser Bestimmung wird dem Umstand Rechnung getragen, dass die Ermächtigung zur Schaffung von strengeren nationalen Bestimmungen im Art. 11 der bisherigen Lenkzeiten-Verordnung 3820/85/EWG weggefallen ist. Das derzeitige österreichische System, wonach für alle Fahrzeuge (unabhängig davon, ob sie unter den Geltungsbereich der Lenkzeiten-Verordnung fallen oder nicht) strengere gesetzliche Bestimmungen möglich waren, die durch Kollektivvertrag wieder an die Verordnung angeglichen werden konnten, wäre künftig nur mehr für den rein nationalen Verkehr zulässig. Von dieser Möglichkeit wird jedoch nicht Gebrauch gemacht, da dies zu erheblichen Schwierigkeiten bei der Kontrolle führen und die Wettbewerbsfähigkeit österreichischer Unternehmen beeinträchtigen würde.

Für jene Fahrzeuge, die nicht in den Geltungsbereich der Verordnung fallen (betroffen sind vor allem die Kleinfahrzeuge mit einem Gesamtgewicht von höchstens 3,5 t oder einer Personenbeförderungskapazität von weniger als neun Personen, sowie der Kraftfahrlinienverkehr mit einer Linienstrecke bis zu 50 km) soll das bisherige System aufrecht erhalten werden. Die Regelungen der bisherigen §§ 14c bis 15d sind daher beizubehalten und an die neue Lenkzeiten-Verordnung anzupassen.

Die neue Lenkzeiten-Verordnung gilt nach Art. 2 Abs. 2 nur für Fahrtstrecken auf öffentlichen Straßen innerhalb der EU, der Schweiz und des Europäischen Wirtschaftsraumes. Für andere Fahrtstrecken gilt entweder nach Art. 2 Abs. 3 das weitgehend identische AETR, das jedoch in Österreich nicht unmittelbar zur Anwendung kommt, oder es gibt überhaupt keine Regelung. Es wäre jedoch nicht sinnvoll, für Fahrzeuge, die unter die Lenkzeiten-Verordnung fallen, auf den AETR-Fahrtstrecken abweichende Regelungen vorzusehen. **Abs. 3** stellt daher mittels eines Generalverweises auf die Lenkzeiten-Verordnung die Geltung einheitlicher Rechtsvorschriften unabhängig von der Fahrtstrecke sicher.

Die **Abs. 4 bis 6** entsprechen dem geltenden Recht (bisher Abs. 2 bis 4), wobei die Neuerlassung der Lenkzeiten-Verordnung berücksichtigt wird. Eine genaue Zitierung der Fundstelle ist jedoch erst nach der Veröffentlichung im Amtsblatt möglich.

Zu § 13a Abs. 1 bis 3:

Abs. 1 berücksichtigt, dass nach Art. 4 lit. g der neuen Lenkzeiten-Verordnung bei Teilung der täglichen Ruhezeit der längere, mindestens neunstündige Teil jedenfalls der zweite Teil sein muss. Entsprechend dem bisherigen System beginnt eine neue Tagesarbeitszeit daher erst nach Ablauf der gesamten Ruhezeit.

Abs. 2 erster Satz schöpft die nach Art. 4 lit. a der Richtlinie zulässigen Verlängerungsmöglichkeiten ohne Arbeitsbereitschaft zur Gänze aus. Im Vergleich zur geltenden Regelung wird zwar die durchschnittliche wöchentliche Höchstarbeitszeit reduziert (von derzeit 55 auf künftig 48 Stunden), die Höchstarbeitszeit in einzelnen Wochen wird jedoch von 56 auf 60 Stunden erhöht.

Mit dem zweiten Satz des Abs. 2 wird die im Art. 8 Abs. 2 der Richtlinie vorgesehene Möglichkeit der Ausdehnung des Durchrechnungszeitraums von vier auf sechs Monate durch Kollektivvertrag ermöglicht. Gegenüber der derzeitigen Rechtslage, nach der eine Durchrechnung von bis zu zwölf Monaten zulässig ist, bedeutet dies dennoch eine weitgehende Reduzierung.

Gemäß Art. 3 lit. a letzter Satz der Richtlinie muss für den Geltungsbereich der Lenker-Richtlinie Arbeitsbereitschaft nicht zwingend auf die Arbeitszeit im Sinne der Richtlinie angerechnet werden. Daher kann beim Vorliegen von Arbeitsbereitschaft über die 48-Stunden-Grenze hinausgegangen werden. Gleichzeitig ermöglicht es die Richtlinie, Arbeitsbereitschaft im Sinne des nationalen Rechts dennoch als Arbeitszeit zu qualifizieren.

Wie bisher wird im nunmehrigen **Abs. 3** für den Fall der Arbeitsbereitschaft eine durchschnittliche wöchentliche Höchstarbeitszeit von bis zu 55 Stunden vorgesehen. Auch wird wie bisher - im Unterschied zu § 5 - nicht auf eine regelmäßige Arbeitsbereitschaft in erheblichem Ausmaß abgestellt, sondern es ist vorgesehen, dass Arbeitsbereitschaft im Ausmaß der Überschreitung vorliegen muss. Da im Abs. 2 keine diesbezügliche Abweichung vorgesehen ist, bleiben sowohl die Höchstarbeitszeit in den einzelnen Wochen des Durchrechnungszeitraumes mit 60 Stunden als auch die Durchrechnung auf sechs Monate begrenzt.

Zu § 13a Abs. 4:

Die Bestimmung des Art. 4 lit. b der Richtlinie 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, ist jedoch derzeit noch nicht vorgesehen.

Der Arbeitgeber hat diese Aufforderung bei Begründung des Arbeitsverhältnisses bzw. bei erstmaligem Einsatz als Lenker vorzunehmen. Kommt der Lenker dieser Aufforderung nicht nach, kann der Arbeitgeber nicht wegen Übertretung des § 2 Abs. 2 zur Verantwortung gezogen werden.

Die Pflicht für den Arbeitnehmer zur Vorlage von schriftlichen Aufzeichnungen über bei anderen Arbeitgebern geleistete Arbeitszeiten soll sich allerdings nur auf jene Arbeitszeiten beschränken, die nicht auf der Fahrerkarte eines Lenkers gespeichert sind, da der Arbeitgeber in diesen Fällen gemäß § 17a Abs. 3 Z 2 lit. a spätestens nach 28 Tagen zum Herunterladen der Daten von der Fahrerkarte verpflichtet ist und ihm daher diese Aufzeichnungen ohnehin elektronisch zur Verfügung stehen.

Zu § 13b:

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 (**Abs. 1**). Eine Teilungsmöglichkeit der Ruhepausen auf mindestens 15 Minuten ist gemäß Art. 5 Abs. 2 der Richtlinie (ohne weitere Voraussetzungen) zulässig. Von dieser Möglichkeit wird auch Gebrauch gemacht, wobei klargestellt wird, dass der erste Teil spätestens nach sechs Stunden einzuhalten ist (**Abs. 2**).

Abs. 3 enthält weitere Teilungsmöglichkeiten für den Kraftfahrlinienverkehr mit einer Linienstrecke von bis zu 50 km. Bei einer vorgeschriebenen Ruhepause von 30 Minuten ergibt sich eine Teilungsmöglichkeit in 10+20 Minuten, bei einer vorgeschriebenen Ruhepause von 45 Minuten z. B. in 20+10+15 Minuten.

Zu § 14:

Die Definitionen von „Nacht“ und „Nachtarbeit“ in Art. 3 lit. h und i 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 Tagesarbeitszeit eines Nachtarbeitnehmers an Tagen, an denen Nachtarbeit geleistet wird, zehn Stunden nicht überschreiten darf.

In 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. Dies bezieht sich auf die jeweilige gesetzliche Mindestruhezeit.

Gemäß Art. 8 Abs. 1 der Richtlinie können Abweichungen vom Art. 7 aus objektiven, technischen oder arbeitsorganisatorischen Gründen durch Sozialpartnervereinbarungen vorgesehen werden. **Abs. 4** nimmt in diesem Sinne die Ermächtigung in Anspruch. Völlige Ausnahmen von § 14b sind jedoch durch den Begriff „Abweichungen“ nicht gedeckt. Vorstellbar sind daher folgende Abweichungen:

- Abweichungen von Dauer und Lage des Nachtzeitraumes
- Festlegung einer Mindestdauer der Nachtarbeit
- Abweichungen von der 10-Stunden-Grenze des Abs. 2
- Verlängerung des 14-tägigen Ausgleichszeitraumes nach Abs. 3
- Alternative Ausgleichsregelungen, sofern diese die Sicherheit im Straßenverkehr nicht gefährden. Die derzeit üblichen Geldzuschläge für Nachtarbeit sind in Hinkunft zwar nicht grundsätzlich ausgeschlossen, allerdings muss sehr genau geprüft werden, ob solche Geldzuschläge im Hinblick auf die Verkehrssicherheit tatsächlich unbedenklich sind.

Im **Abs. 5** 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. Zur Klarstellung wird ausdrücklich festgehalten wird, dass für die §§ 12c und 12d die Definition von Nacht im Sinne des § 12a Abs. 1 gilt. Dies bedeutet letztlich, dass für Lenker je nach Blickwinkel drei verschiedene Nachtarbeitsdefinitionen zur Anwendung kommen.

Zu § 14a:

Diese Bestimmung regelt die Höchstgrenzen der täglichen Lenkzeit nur mehr für jene Lenker, die nicht unter die neue Lenkzeiten-Verordnung fallen, was durch die Überschrift verdeutlicht werden soll. **Abs. 1 und 2** entsprechen dem geltenden Recht, setzen also strengere Bestimmungen als die Lenkzeiten-Verordnung fest, ermöglichen jedoch eine Angleichung durch Kollektivvertrag bzw. Betriebsvereinbarung an das EU-Recht.

Abs. 3 berücksichtigt, dass nach Art. 4 lit. g der neuen Lenkzeiten-Verordnung bei Teilung der täglichen Ruhezeit der längere, mindestens neunstündige Teil jedenfalls der zweite Teil sein muss. Entsprechend dem bisherigen System beginnt eine neue tägliche Lenkzeit daher erst nach Ablauf der gesamten Ruhezeit.

Zu § 15:

Diese Bestimmung regelt die Lenkpausen nur mehr für jene Lenker, die nicht unter die neue Lenkzeiten-Verordnung fallen. Die Grundregelung in **Abs. 1** bleibt unverändert.

Abs. 2 sah bisher eine längere Lenkpause von mindestens 45 Minuten für „schwere“ Kraftfahrzeuge vor. Für den Großteil dieser Kraftfahrzeuge soll künftig die neue Lenkzeiten-Verordnung unmittelbar gelten. Ein Anwendungsbereich für Abs. 2 verbleibt im Wesentlichen nur mehr für den Kraftfahrlinienverkehr bis zu 50 km, der zwar in der Regel mit Fahrzeugen für mehr als neun Personen durchgeführt wird, jedoch gemäß Art. 3 lit. a der neuen Lenkzeiten-Verordnung weiterhin ausgenommen ist (vgl. auch die Erläuterungen zu den §§ 13 und 15a).

In **Abs. 3** werden die bestehenden Ausnahmemöglichkeiten für den Kraftfahrlinienverkehr bis zu 50 km zusammengefasst (bisher Abs. 3 und 4). **Z 1** berücksichtigt dabei, dass Art. 7 der neuen Lenkzeiten-Verordnung lediglich eine Teilung in 15+30 Minuten zulässt.

Abs. 4 und 5 entsprechen dem geltenden Recht (bisher Abs. 5 und 6).

Zu § 15a:

Die Sonderbestimmungen zur wöchentlichen Ruhezeit gelten schon bisher nur für „schwere“ Kraftfahrzeuge. Für alle übrigen Kraftfahrzeuge kommt § 12 zur Anwendung. § 15a wird daher auf den Kraftfahrlinienverkehr bis zu 50 km eingeschränkt, der zwar in der Regel mit Fahrzeugen für mehr als neun Personen durchgeführt wird, jedoch gemäß Art. 3 lit. a der neuen Lenkzeiten-Verordnung weiterhin ausgenommen ist (vgl. auch die Erläuterungen zu den §§ 13 und 15).

Abs. 1 entspricht dem bisherigen Abs. 3, **Abs. 2** ist geltendes Recht und **Abs. 3** entspricht dem bisherigen Abs. 4.

Aufgrund des neuen **Abs. 4** kann nunmehr auch im Bereich der täglichen Ruhezeit von Lenkern die Betriebsvereinbarung zu weitergehenden Regelungen ermächtigt werden, was die besondere Situation von Verkehrsbetrieben berücksichtigt.

Zu § 15b:

Diese Bestimmung, die nur mehr für von der neuen Lenkzeiten-Verordnung ausgenommene Kraftfahrzeuge gilt, entspricht weitgehend dem geltenden Recht. Es wird lediglich berücksichtigt, dass nach der neuen Lenkzeiten-Verordnung nunmehr zwei Unterbrechungen zulässig sind. Darüber hinaus werden die Voraussetzungen für die Anerkennung als Ruhezeit präzisiert.

Zu § 15c bis 15e:

Es erfolgen lediglich Zitat Anpassungen. Auch die §§ 15c und 15d gelten nur mehr für Lenker von Fahrzeugen, die von der neuen Lenkzeiten-Verordnung ausgenommen sind. Zum Wegfall des bisherigen § 15c Abs. 2 näheres bei den Erläuterungen zu § 15f.

Zu § 15f:

Diese Bestimmung entspricht dem bisherigen § 15c Abs. 2. Die Teilung ist aus systematischen Gründen nötig, weil diese Bestimmung (anders als § 15c Abs. 1) keine Parallelregelung zur Lenkzeiten-Verordnung ist und damit auch für die Arbeitgeber und Lenker jener Fahrzeuge gilt, die unter den Geltungsbereich der Lenkzeiten-Verordnung fallen.

Zu Z 5 (§ 17 Abs. 6):

Die Änderung berücksichtigt die neu hinzugekommene Verpflichtung nach Art. 6 Abs. 5 der neuen Lenkzeiten-Verordnung. Diese muss auch bei freiwilliger Verwendung des Kontrollgerätes zur Anwendung kommen.

Zu Z 6 (§ 17a Abs. 1):

Zitatkorrektur.

Zu Z 7 (§ 17a Abs. 3):

Aufgrund des unbestimmten Wortlautes ist eine Klarstellung dahingehend nötig, dass als Überlassung im kraftfahrrechtlichen Sinn jede „Änderung der Gewahrsame am Fahrzeug“ gilt. So ist im Falle einer Vermietung vor der Übergabe des Fahrzeugs an den Mieter der Vermieter, vor der Rückgabe des Fahrzeugs der Mieter zum Herunterladen verpflichtet, sofern Lenker/innen beschäftigt werden.

Zu Z 8 (§ 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.

Im Hinblick auf den privatrechtlichen Charakter des Dienstzettels ist jedoch keine Strafbarkeit bei Zuwiderhandlung vorgesehen.

Zu den Z 9 bis 13 (§§ 18, 18e, 20, 23 und 24):

Zitatanpassungen.

Zu Z 14 (§ 28 Abs. 1a bis 4):

Der Strafkatalog wurde um die aufgrund der Richtlinie umzusetzenden Tatbestände erweitert (Abs. 1a Z 1 und 2; vgl. dazu auch die Erläuterungen zu § 32c Abs. 5). Das Strafausmaß wurde jedoch weiterhin nicht erhöht, da die geltenden Grenzen bei den Lenkern gerade noch als „wirksam, verhältnismäßig und abschreckend“ im Sinne des Art. 11 der Richtlinie empfunden werden.

Weiters wurden im Hinblick auf die Systemumstellung im Zusammenhang mit der neuen Lenkzeiten-Verordnung die Straftatbestände neu geordnet. Im **Abs. 1a** sind künftig nur mehr die Übertretungen des AZG enthalten, wobei einerseits neue Tatbestände zur Umsetzung der Lenker-Richtlinie aufgenommen wurden, andererseits zur Klarstellung auch der § 2 Abs. 2, der bisher nur im Abs. 1 erwähnt war. **Abs. 1b** enthält die Übertretungen der Lenkzeiten-Verordnung, **Abs. 1c** die Übertretungen in Bezug auf das Kontrollgerät; beide entsprechen weitgehend dem geltenden Recht. Der bisherige Abs. 1c wird damit zum **Abs. 1d**.

Während die **Abs. 2 und 4** lediglich Zitatanpassungen enthalten, wird im **Abs. 3** die Strafbarkeit von Übertretungen in den Fällen des § 13 Abs. 3 geregelt. Da für Fahrtstrecken außerhalb der EU, der Schweiz und des Europäischen Wirtschaftsraumes Vorschriften nach Maßgabe der Lenkzeiten-Verordnung gelten, wird festgelegt, dass in diesen Fällen die Angabe des entsprechenden Gebotes oder Verbotes der Verordnung 2006/xxx/EG genügt. Der bisherige Abs. 3 entfällt, da er aufgrund der unmittelbaren Anwendung der Lenkzeiten-Verordnung nicht mehr erforderlich ist.

Zu Z 15 (§ 32 Z 6):

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

Zu Z 16 (§ 32b):

Die Aufzählung jener Bestimmungen, in denen die Betriebsvereinbarung zu bestimmten Regelungen unter der Voraussetzung ermächtigt wird, dass für die betroffenen Arbeitnehmer/innen kein Kollektivvertrag zur Anwendung kommt, ist an die novellierten Bestimmungen anzupassen. Darüber hinaus werden Versäumnisse früherer Novellen korrigiert.

Zu Z 17 (§ 32c Abs. 4 und 5):

Die neuen Bestimmungen über die Verlängerung der Arbeitszeit (§ 13a) sehen teilweise niedrigere Arbeitszeiten und einen kürzeren Durchrechnungszeitraum als der frühere § 14 vor. Regelungen in Kollektivverträgen und Betriebsvereinbarungen, die zwar dem früheren Recht entsprechen, aber über die neuen Grenzen hinausgehen, müssten an die neue Rechtslage angepasst werden, da sie anderenfalls von Nichtigkeit bedroht sind. Da dies innerhalb der kurzen Legisvakanz in der Regel kaum möglich sein wird, sieht **Abs. 4** eine Generalklausel vor, dass solche Kollektivverträge oder Betriebsvereinbarungen kraft gesetzlicher Anordnung auf das nach den neuen Regelungen noch zulässige Ausmaß eingeschränkt werden. Es kann davon ausgegangen werden, dass diese Einschränkung dem Willen der Vertragsparteien entspricht.

Die Anpassung an die Lenkzeiten-Verordnung macht eine grundlegende Umgestaltung der Strafbestimmungen für Lenker nötig (siehe die Erläuterungen zu Z 14). Zur Umsetzung der Lenker-Richtlinie ist weiters die Normierung neuer Straftatbestände erforderlich. Aufgrund der unterschiedlichen In-Kraft-Tretens-Termine (siehe die Erläuterungen zu Z 18) ist es jedoch aus legistischer Sicht notwendig, während der Zeit zwischen den beiden In-Kraft-Tretens-Terminen eine Übergangsregelung zu treffen. **Abs. 5** enthält daher bis zum In-Kraft-Treten der Neufassung von § 28 die Tatbestände des künftigen Abs. 1a Z 1 und 2 betreffend Höchstarbeitszeit, Ruhepausen und Nacharbeit.

Zu Z 18 (§ 33):

Es sind drei In-Kraft-Tretens-Bestimmungen nötig, da die für die Umsetzung der Lenker-Richtlinie notwendigen Änderungen aufgrund der bereits verstrichenen Umsetzungsfrist sobald als möglich (**Abs. 1s**), die für die Anpassung an die Lenkzeiten-Verordnung erforderlichen Änderungen jedoch gleichzeitig mit dieser Verordnung, also ein Jahr nach Veröffentlichung im Amtsblatt der EU, in Kraft treten müssen (**Abs. 1t**). Für jene Bestimmungen, die Verweise auf beide Arten von geänderten Bestimmungen enthalten, sieht **Abs. 1u** eine differenzierte In-Kraft-Tretens-Regelung vor.

Art. 2 (Änderung des Arbeitsruhegesetzes):**Zu Z 1 (§§ 22a bis 22c):****Zu § 22a:**

Für die Lenker von Kraftfahrzeugen, die unter die Lenkzeiten-Verordnung fallen, gelten deren entsprechende Bestimmungen über die Dauer der wöchentlichen Ruhezeit (das ist Art. 8 Abs. 6 bis 9) unmittelbar. Für diese Lenker wird daher im **Abs. 1 erster Satz** festgelegt, dass die §§ 2 bis 5 und 19 nicht anwendbar sind, soweit sie die Dauer der wöchentlichen Ruhezeit betreffen. Im **Satz 2** wird analog zu § 13 Abs. 3 AZG durch einen Generalverweis auf die Lenkzeiten-Verordnung die Geltung einheitlicher Rechtsvorschriften unabhängig von der Fahrtstrecke sichergestellt.

Für die Lenker von Kraftfahrzeugen, die nicht unter die Lenkzeiten-Verordnung fallen, gelten schon bisher die §§ 2 bis 5 und 19 unverändert. Einzig die bisherige Sonderregelung für den Kraftfahrverkehr bis zu 50 km bleibt jedoch in Form des **Abs. 2** erhalten. Werden daher durch Kollektivvertrag oder Betriebsvereinbarung die besonderen Lenkzeitverlängerungen des § 14a Abs. 1 oder 2 AZG in Anspruch genommen, so sollen zum Ausgleich dafür auch besondere Regelungen für die wöchentliche Ruhezeit gelten, nämlich die §§ 22b und 22c.

Zu § 22b:

Die Regelung der wöchentlichen Ruhezeit wurde (entsprechend der neuen Lenkzeiten-Verordnung) vereinfacht. Gemäß **Abs. 1** können auch wöchentliche Ruhezeiten, die am Standort des Fahrzeuges oder am Heimatort des Lenkers verbracht werden, durch Kollektivvertrag auf bis zu 24 Stunden verkürzt werden. Dafür muss künftig mindestens jede zweite wöchentliche Ruhezeit mindestens 45 Stunden betragen.

Die Regelung des Ausgleichs einer verkürzten wöchentlichen Ruhezeit (**Abs. 2**) entspricht dem geltenden Recht (Abs. 1 zweiter und dritter Satz), wobei berücksichtigt wurde, dass die tägliche Ruhezeit, die gemeinsam mit der Ausgleichsruhezeit genommen werden muss, mindestens neun Stunden zu betragen hat.

Abs. 3 fasst die bisherigen Abs. 2 und 3 zusammen, wobei die Sonderregelung für den grenzüberschreitenden Gelegenheitsverkehr (bisher Abs. 3 zweiter Satz) entfällt.

Zu § 22c:

Zitatanpassung

Zu Z 2 (§ 27 Abs. 1a):

Zitatanpassung

Zu Z 3 (§ 27 Abs. 3):

Vgl. die Erläuterungen zu § 28 Abs. 3 AZG.

Textgegenüberstellung

Geltende Fassung:

Vorgeschlagene Fassung:

Artikel 1**Änderung des Arbeitszeitgesetzes****§ 6. (1) ...**

1. die Grenzen der nach den §§ 3 bis 5, 5a oder § 14 Abs. 2 zulässigen wöchentlichen Normalarbeitszeit überschritten werden oder

§ 9. (2) Die Tagesarbeitszeit darf im Falle des § 14 Abs. 2 (Verlängerung der Arbeitszeit für Lenker) zehn Stunden überschreiten und in den Fällen der §§ 4a Abs. 3 (Normalarbeitszeit bei Schichtarbeit), 5 (Arbeitsbereitschaft), 5a (besondere Erholungsmöglichkeiten), 7 Abs. 3 bis 6 (erhöhter Arbeitsbedarf), 8 Abs. 2 und 4 (Vor- und Abschlußarbeiten), 18 Abs. 2 (Betriebe des öffentlichen Verkehrs) und 19a Abs. 2 (Apotheken) zehn Stunden insoweit überschreiten, als dies nach diesen Bestimmungen zulässig ist.

(3) Die Wochenarbeitszeit darf in den Fällen der §§ 4c (Dekadenarbeit) und 14 Abs. 2 (Verlängerung der Arbeitszeit für Lenker) 50 Stunden überschreiten und in den Fällen der §§ 4a Abs. 4 (Schichtarbeit), 5 (Arbeitsbereitschaft), 5a (besondere Erholungsmöglichkeiten), 7 Abs. 2 bis 5 (erhöhter Arbeitsbedarf), 18 Abs. 3 (Betriebe des öffentlichen Verkehrs) und 19a Abs. 2 und 6 (Apotheken) 50 Stunden insoweit überschreiten, als dies nach diesen Bestimmungen zulässig ist.

(5) ...

1. ...

2. ...

3. Verlängerung der Arbeitszeit gemäß § 14 Abs. 2 und

Allgemeine Regelungen

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

§ 6. (1) ...

1. die Grenzen der nach den §§ 3 bis 5a zulässigen wöchentlichen Normalarbeitszeit überschritten werden oder

§ 9. (2) Die Tagesarbeitszeit darf im Falle des § 13a Abs. 2 und 3 (Verlängerung der Arbeitszeit für Lenker) zehn Stunden überschreiten und in den Fällen der §§ 4a Abs. 3 (Normalarbeitszeit bei Schichtarbeit), 5 (Arbeitsbereitschaft), 5a (besondere Erholungsmöglichkeiten), 7 Abs. 3 bis 6 (erhöhter Arbeitsbedarf), 8 Abs. 2 und 4 (Vor- und Abschlußarbeiten), 18 Abs. 2 (Betriebe des öffentlichen Verkehrs) und 19a Abs. 2 (Apotheken) zehn Stunden insoweit überschreiten, als dies nach diesen Bestimmungen zulässig ist.

(3) Die Wochenarbeitszeit darf in den Fällen der §§ 4c (Dekadenarbeit) und 13a Abs. 2 und 3 (Verlängerung der Arbeitszeit für Lenker) 50 Stunden überschreiten und in den Fällen der §§ 4a Abs. 4 (Schichtarbeit), 5 (Arbeitsbereitschaft), 5a (besondere Erholungsmöglichkeiten), 7 Abs. 2 bis 5 (erhöhter Arbeitsbedarf), 18 Abs. 3 (Betriebe des öffentlichen Verkehrs) und 19a Abs. 2 und 6 (Apotheken) 50 Stunden insoweit überschreiten, als dies nach diesen Bestimmungen zulässig ist.

(5) ...

1. ...

2. ...

3. Verlängerung der Arbeitszeit gemäß § 13a Abs. 3 und

Allgemeine Regelungen

§ 13. (1) Für die Beschäftigung von Lenkern von Kraftfahrzeugen gelten die Bestimmungen der Abschnitte 2 bis 3a mit den in den §§ 13a 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.

(2) Die §§ 14a bis 15d sind nur auf die Beschäftigung von Lenkern von Kraftfahrzeugen anzuwenden, die nicht unter die Verordnung 2006/xxx/EG fallen.

Geltende Fassung:

(2) Soweit in diesem Bundesgesetz auf die Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 verwiesen wird, ist dies ein Verweis auf die Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr, ABl. Nr. L 370 vom 31.12.1985 S. 1.

(3) Soweit in diesem Bundesgesetz auf die Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 verwiesen wird, ist dies ein Verweis auf die Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 über das Kontrollgerät im Straßenverkehr, ABl. Nr. L 370 vom 31.12.1985 S. 8, in der Fassung der Verordnung (EG) Nr. 432/2004, ABl. Nr. L 71 vom 10.03.2004 S. 3.

(4) Ein analoges Kontrollgerät im Sinne dieses Bundesgesetzes ist ein Kontrollgerät im Sinne des Anhangs I der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85, ein digitales Kontrollgerät im Sinne dieses Bundesgesetzes ist ein Kontrollgerät im Sinne des Anhangs I B der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85.

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

Arbeitszeit

§ 14. (1) Die Arbeitszeit für Lenker umfaßt die Lenkzeiten, die Zeiten für sonstige Arbeitsleistungen und die Zeiten der Arbeitsbereitschaft ohne die Ruhepausen. Bei Teilung der täglichen Ruhezeit beginnt eine neue Tagesarbeitszeit nach Ablauf des mindestens achtstündigen Teiles der Ruhezeit, bei Unterbrechung der täglichen Ruhezeit bei kombinierter Beförderung nach Ablauf der gesamten Ruhezeit.

Vorgeschlagene Fassung:

(3) Für Lenker von Kraftfahrzeugen, die unter die Verordnung 2006/xxx/EG fallen, gelten Vorschriften nach Maßgabe dieser Verordnung auch auf Fahrtstrecken nach Abs. 1 zweiter Satz, die nicht unter Art. 2 Abs. 2 dieser Verordnung fallen.

(4) Soweit in diesem Bundesgesetz auf die Verordnung 2006/xxx/EG verwiesen wird, ist dies ein Verweis auf die Verordnung 2006/xxx/EG über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr, ABl. Nr. L xxx vom xx.xx.2006 S. x.

(5) Soweit in diesem Bundesgesetz auf die Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 verwiesen wird, ist dies ein Verweis auf die Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 über das Kontrollgerät im Straßenverkehr, ABl. Nr. L 370 vom 31.12.1985 S. 8, in der Fassung der Verordnung (EG) Nr. 432/2004, ABl. Nr. L 71 vom 10.03.2004 S. 3.

(6) Ein analoges Kontrollgerät im Sinne dieses Bundesgesetzes ist ein Kontrollgerät im Sinne des Anhangs I der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85, ein digitales Kontrollgerät im Sinne dieses Bundesgesetzes ist ein Kontrollgerät im Sinne des Anhangs I B der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85.

Arbeitszeit

§ 13a. (1) Die Arbeitszeit für Lenker umfasst die Lenkzeiten, die Zeiten für sonstige Arbeitsleistungen und die Zeiten der Arbeitsbereitschaft ohne die Ruhepausen. Bei Teilung der täglichen Ruhezeit oder bei Unterbrechung der täglichen Ruhezeit bei kombinierter Beförderung beginnt eine neue Tagesarbeitszeit nach Ablauf der gesamten Ruhezeit.

Geltende Fassung:

(2) Der Kollektivvertrag, für Betriebe, für die kein Kollektivvertrag wirksam ist, die Betriebsvereinbarung, kann zusätzlich zu den nach § 7 Abs. 1 zulässigen Überstunden weitere Überstunden zulassen, wenn die wöchentliche Arbeitszeit innerhalb eines Durchrechnungszeitraumes von bis zu 52 Wochen 55 Stunden nicht überschreitet und in den einzelnen Wochen des Durchrechnungszeitraumes 56 Stunden nur insoweit überschreitet, als in die Arbeitszeit Arbeitsbereitschaft zumindest in dem Ausmaß der Überschreitung fällt. Diese Arbeitszeitverlängerung ist für Lenker unzulässig, bei denen aufgrund der arbeitsvertraglichen Pflichten nicht das Lenken eines Kraftfahrzeuges im Vordergrund steht.

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

Vorgeschlagene Fassung:

(2) Der Kollektivvertrag, für Betriebe, für die kein Kollektivvertrag wirksam ist, die Betriebsvereinbarung, kann zusätzlich zu den nach § 7 Abs. 1 zulässigen Überstunden weitere Überstunden zulassen. Die wöchentliche Höchstarbeitszeit darf in einzelnen Wochen 60 Stunden und innerhalb eines Durchrechnungszeitraumes von bis zu 17 Wochen im Durchschnitt 48 Stunden nicht überschreiten. Der Kollektivvertrag, für Betriebe, für die kein Kollektivvertrag wirksam ist, die Betriebsvereinbarung, kann den Durchrechnungszeitraum aus objektiven, technischen oder arbeitsorganisatorischen Gründen auf bis zu 26 Wochen verlängern.

(3) Der Kollektivvertrag, für Betriebe, für die kein Kollektivvertrag wirksam ist, die Betriebsvereinbarung, kann abweichend von Abs. 2 eine durchschnittliche wöchentliche Höchstarbeitszeit von bis zu 55 Stunden zulassen, wenn zumindest die über 48 Stunden hinausgehende Arbeitszeit in Form von Arbeitsbereitschaft geleistet wird.

(4) Der Arbeitgeber hat den Lenker 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

§ 13b. (1) Abweichend von § 11 Abs. 1 ist die Tagesarbeitszeit

1. bei einer Gesamtdauer zwischen sechs und 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) Die Ruhepause kann in mehrere Teile von mindestens 15 Minuten aufgeteilt werden.

(3) Für den Kraftfahrlinienverkehr mit einer Linienstrecke von nicht mehr als 50 km kann durch Kollektivvertrag, in Betrieben, für die kein Kollektivvertrag wirksam ist, durch Betriebsvereinbarung, auch zugelassen werden, dass die Ruhepause in einen Teil von mindestens 20 Minuten und einen bzw. mehrere Teile von mindestens zehn Minuten geteilt wird.

Geltende Fassung:

Lenkzeit

§ 14a. (1) Innerhalb der zulässigen Arbeitszeit darf die gesamte tägliche Lenkzeit zwischen zwei Ruhezeiten acht Stunden nicht überschreiten. Der Kollektivvertrag, für Betriebe, für die kein Kollektivvertrag wirksam ist, die Betriebsvereinbarung, kann zulassen, daß die Lenkzeit bis auf neun Stunden, zweimal wöchentlich jedoch bis auf zehn Stunden ausgedehnt wird.

(2) Innerhalb einer Woche darf die gesamte Lenkzeit 48 Stunden nicht überschreiten. Der Kollektivvertrag, für Betriebe, für die kein Kollektivvertrag wirksam ist, die Betriebsvereinbarung, kann eine Verlängerung der wöchentlichen Lenkzeit bis auf 56 Stunden zulassen. Innerhalb eines Zeitraumes von zwei aufeinanderfolgenden Wochen darf die Lenkzeit 90 Stunden nicht überschreiten.

Vorgeschlagene Fassung:

(4) Bei Teilung der Ruhepause nach Abs. 2 oder 3 ist der erste Teil nach spätestens sechs Stunden einzuhalten.

Nachtarbeit

§ 14. (1) Im Sinne dieser Bestimmung gilt

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

(2) Die Tagesarbeitszeit eines Lenkers darf an Tagen, an denen er Nachtarbeit leistet, zehn Stunden nicht überschreiten.

(3) Dem Lenker gebührt für Nachtarbeit binnen 14 Tagen ein Ausgleich durch eine Verlängerung einer täglichen oder wöchentlichen Ruhezeit im Ausmaß der geleisteten Nachtarbeit.

(4) Der Kollektivvertrag, für Betriebe, für die kein Kollektivvertrag wirksam ist, die Betriebsvereinbarung, kann aus objektiven, technischen oder arbeitsorganisatorischen Gründen Abweichungen von Abs. 1 bis 3 zulassen.

(5) 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.

Lenkzeit für Lenker nach § 13 Abs. 2

§ 14a. (1) Innerhalb der zulässigen Arbeitszeit darf die gesamte tägliche Lenkzeit zwischen zwei Ruhezeiten acht Stunden nicht überschreiten. Der Kollektivvertrag, für Betriebe, für die kein Kollektivvertrag wirksam ist, die Betriebsvereinbarung, kann zulassen, dass die Lenkzeit bis auf neun Stunden, zweimal wöchentlich jedoch bis auf zehn Stunden ausgedehnt wird.

(2) Innerhalb einer Woche darf die gesamte Lenkzeit 48 Stunden nicht überschreiten. Der Kollektivvertrag, für Betriebe, für die kein Kollektivvertrag wirksam ist, die Betriebsvereinbarung, kann eine Verlängerung der wöchentlichen Lenkzeit bis auf 56 Stunden zulassen. Innerhalb eines Zeitraumes von zwei aufeinanderfolgenden Wochen darf die Lenkzeit 90 Stunden nicht überschreiten.

Geltende Fassung:

(3) Bei Teilung der täglichen Ruhezeit beginnt eine neue tägliche Lenkzeit nach Ablauf des mindestens achtstündigen Teiles der Ruhezeit, bei Unterbrechung der täglichen Ruhezeit bei kombinierter Beförderung nach Ablauf der gesamten Ruhezeit.

Lenkpausen

§ 15. (1) Nach einer 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 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.

(4) Für den Kraftfahrlinienverkehr mit einer Linienstrecke von nicht mehr als 50 km kann durch Kollektivvertrag, in Betrieben, für die kein Kollektivvertrag wirksam ist, durch Betriebsvereinbarung, auch zugelassen werden, daß die Lenkpause ersetzt wird durch

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

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

Vorgeschlagene Fassung:

(3) Bei Teilung der täglichen Ruhezeit oder bei Unterbrechung der täglichen Ruhezeit bei kombinierter Beförderung beginnt eine neue tägliche Lenkzeit nach Ablauf der gesamten Ruhezeit.

Lenkpausen für Lenker nach § 13 Abs. 2

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

(2) Abweichend von Abs. 1 ist beim Lenken von Kraftfahrzeugen, die für die Beförderung von mehr als neun Personen einschließlich des Lenkers konstruiert oder dauerhaft angepasst sind, im Kraftfahrlinienverkehr mit einer Linienstrecke von nicht mehr als 50 km nach einer Lenkzeit von höchstens viereinhalb Stunden eine Lenkpause von mindestens 45 Minuten einzulegen.

(3) Durch Kollektivvertrag, in Betrieben, für die kein Kollektivvertrag wirksam ist, durch Betriebsvereinbarung, kann zugelassen werden, dass die Lenkpause nach Abs. 2 ersetzt wird durch

1. eine Lenkpause von mindestens 15 Minuten und eine Lenkpause von mindestens 30 Minuten, wobei bei Beginn der zweiten Lenkpause die Lenkzeit von viereinhalb Stunden noch nicht überschritten sein darf, oder
2. mehrere Lenkpausen von mindestens je zehn Minuten, wenn die Gesamtdauer der Lenkpausen mindestens ein Sechstel der fahrplanmäßigen Lenkzeit beträgt, oder
3. eine Lenkpause von mindestens 30 Minuten nach einer ununterbrochenen Lenkzeit von höchstens viereinhalb Stunden.

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

Geltende Fassung:

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

Tägliche Ruhezeit für Lenker bestimmter Kraftfahrzeuge

§ 15a. (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.

(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.

(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.

(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.

Vorgeschlagene Fassung:

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

Tägliche Ruhezeit für Lenker im Kraftfahrlinienverkehr

§ 15a. (1) Abweichend von § 12 Abs. 1 kann für den Kraftfahrlinienverkehr mit einer Linienstrecke von nicht mehr als 50 km durch Kollektivvertrag zugelassen werden, dass an Tagen, an denen eine tägliche Ruhezeit von mindestens zwölf Stunden eingehalten wird, diese Ruhezeit in zwei Abschnitten genommen werden kann, wobei der erste Teil mindestens drei, der zweite Teil mindestens neun zusammenhängende Stunden betragen muss.

(2) Durch Kollektivvertrag kann abweichend von § 12 Abs. 2 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) Durch Kollektivvertrag kann weiters zugelassen werden, dass innerhalb jedes Zeitraumes von 30 Stunden eine ununterbrochene tägliche Ruhezeit von mindestens neun Stunden zu gewähren ist, wenn sich im Fahrzeug mindestens zwei Lenker befinden.

(4) Für Betriebe, für die kein Kollektivvertrag wirksam ist, kann die Betriebsvereinbarung Abweichungen nach Abs. 1 bis 3 zulassen.

Geltende Fassung:

Kombinierte Beförderung

§ 15b. (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

§ 15c. (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.

Vorgeschlagene Fassung:

Kombinierte Beförderung für Lenker nach § 13 Abs. 2

§ 15b. (1) Durch Kollektivvertrag kann zugelassen werden, dass Zeiten, in denen ein Lenker ein Fahrzeug begleitet, das auf einem Fährschiff oder der Eisenbahn befördert wird, als Ruhepausen oder als Ruhezeiten gelten. Eine Ruhezeit ist dann gegeben, wenn

1. diese Zeit mindestens drei Stunden beträgt und
2. dem Lenker ein Bett oder eine Schlafkabine zur Verfügung steht.

(2) Durch Kollektivvertrag kann eine zweimalige 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 eine Stunde nicht übersteigt, und
3. dem Lenker während der gesamten täglichen Ruhezeit ein Bett oder eine Schlafkabine zur Verfügung steht.

Verbot bestimmter Arten des Entgelts für Lenker nach § 13 Abs. 2

§ 15c. 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 oder Verstöße gegen dieses Bundesgesetz zu begünstigen.

Geltende Fassung:

Abweichungen

§ 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 Ladung zu gewährleisten. Art und Grund der Abweichung sind zu vermerken

1. auf dem Schaublatt, wenn das Fahrzeug mit einem analogen Kontrollgerät ausgerüstet ist,
2. auf dem Ausdruck des Kontrollgeräts, wenn das Fahrzeug mit einem digitalen Kontrollgerät ausgerüstet ist,
3. im Arbeitszeitplan in den Fällen des Art. 14 Abs. 1 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85,
4. in den Arbeitszeitaufzeichnungen in den übrigen Fällen.

Ausnahmen durch Verordnung

§ 15e. (1) Durch Verordnung können Abweichungen von den Bestimmungen der §§ 12 und 14 bis 15b 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) 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) Soweit die Bundesregierung zum Abschluß von Regierungsübereinkommen gemäß Art. 66 Abs. 2 des Bundes-Verfassungsgesetzes in der Fassung von 1929 ermächtigt ist, können für den grenzüberschreitenden Straßenverkehr Abweichungen gemäß Abs. 1 zugelassen werden.

Vorgeschlagene Fassung:

Abweichungen für Lenker nach § 13 Abs. 2

§ 15d. Wenn es mit der Sicherheit im Straßenverkehr vereinbar ist, kann der Lenker, um einen geeigneten Halteplatz zu erreichen, von den §§ 14a, 15, 15a und 15b sowie einer Verordnung gemäß § 15e 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 analogen Kontrollgerät ausgerüstet ist,
2. auf dem Ausdruck des Kontrollgeräts, wenn das Fahrzeug mit einem digitalen Kontrollgerät ausgerüstet ist,
3. im Arbeitszeitplan in den Fällen des Art. 16 Abs. 1 der Verordnung 2006/xxx/EG,
4. in den Arbeitszeitaufzeichnungen in den übrigen Fällen.

Ausnahmen durch Verordnung

§ 15e. (1) Durch Verordnung können Abweichungen von den Bestimmungen der §§ 12 und 13a bis 15b oder der Verordnung 2006/xxx/EG für die jeweils erfassten Fahrzeuge zugelassen werden. Solche Verordnungen dürfen nur für den innerstaatlichen Straßenverkehr und nur für die in Art. 13 der Verordnung 2006/xxx/EG 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) Soweit die Bundesregierung zum Abschluss von Regierungsübereinkommen gemäß Art. 66 Abs. 2 des Bundes-Verfassungsgesetzes in der Fassung von 1929 ermächtigt ist, können für den grenzüberschreitenden Straßenverkehr Abweichungen gemäß Abs. 1 zugelassen werden.

Geltende Fassung:

§ 15c. (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.

§ 17. (6) Ist ein Kraftfahrzeug, das von der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 ausgenommen ist, mit einem analogen oder digitalen Kontrollgerät ausgerüstet, gelten für die Verwendung des Kontrollgerätes, der Schaublätter oder der Fahrerkarte Vorschriften nach Maßgabe der Art. 13 bis 16 der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 sowie § 17a.

§ 17a. (1) ...

1. dem Kraftfahrzeuggesetz 1967, BGBl. Nr. 267, insbesondere hinsichtlich der manuellen Eingabe gemäß § 102a KFG,

(3) ...

1. ...

d) unmittelbar vor einer Überlassung des Fahrzeuges,

§ 18. (1) ...

6. ...

c) Bundesgesetz über den Schutz vor Straftaten gegen die Sicherheit von Zivilluftfahrzeugen, BGBl. Nr. 824/1992,

Vorgeschlagene Fassung:

Schadenersatz- und Regressansprüche

§ 15f. Bei Schadenersatz- und Regressansprüchen zwischen Arbeitgebern und Lenkern ist das Vorliegen einer Entgeltvereinbarung im Sinne des § 15c 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.

§ 17. (6) Ist ein Kraftfahrzeug, das von der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 ausgenommen ist, mit einem analogen oder digitalen Kontrollgerät ausgerüstet, gelten für die Verwendung des Kontrollgerätes, der Schaublätter oder der Fahrerkarte Vorschriften nach Maßgabe des Art. 6 Abs. 5 der Verordnung 2006/xxx/EG, der Art. 13 bis 16 der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 sowie § 17a.

§ 17a. (1) ...

1. dem Kraftfahrzeuggesetz 1967 (KFG), BGBl. Nr. 267, insbesondere hinsichtlich der manuellen Eingabe gemäß § 102a KFG,

(3) ...

1. ...

d) unmittelbar vor einer Überlassung bzw. vor der Rück- oder Weitergabe des Fahrzeuges,

Informationspflicht

§ 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.

§ 18. (1) ...

6. ...

c) Luftfahrtsicherheitsgesetz - LSG, BGBl. Nr. 824/1992,

Geltende Fassung:

Fliegendes Personal

§ 18e. Für das fliegende Personal von Luftfahrtunternehmen sind die Abschnitte 2 und 3 sowie die §§ 12a Abs. 4 bis 6, 20a und 20b nicht anzuwenden. Für diese Arbeitnehmer richten sich die höchstzulässigen Arbeitszeiten und die täglichen Mindestruhezeiten nach den auf Grund der Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie betreffend die Voraussetzungen für die Erteilung des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC) – AOCV 2004, BGBl. II Nr. 425/2004, in der jeweils geltenden Fassung, durch Bescheid genehmigten Flugbetriebsvorschriften.

§ 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 ...

§ 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.

§ 24. ...

3. der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 und

§ 28. (1a) Arbeitgeber und deren Bevollmächtigte, die

1. die tägliche Ruhezeit gemäß § 15a oder § 15b 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 § 14a Abs. 1 und 2 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;

Vorgeschlagene Fassung:

Fliegendes Personal

§ 18e. Für das fliegende Personal von Luftfahrtunternehmen sind die Abschnitte 2 und 3 sowie die §§ 12a Abs. 4 bis 6, 20a und 20b nicht anzuwenden. Für diese Arbeitnehmer richten sich die höchstzulässigen Arbeitszeiten und die täglichen Mindestruhezeiten nach den auf Grund der Luftverkehrsbetreiberzeugnis-Verordnung 2004 – AOCV 2004, BGBl. II Nr. 425/2004, in der jeweils geltenden Fassung, durch Bescheid genehmigten Flugbetriebsvorschriften.

§ 20. (1) In außergewöhnlichen Fällen finden die Bestimmungen der §§ 3 bis 5a, 7 bis 9, 11, 12, 12a Abs. 4 bis 6, 13a 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 ...

§ 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, 13a bis 16, 18, 18a, 18b Abs. 1, 18c Abs. 1 und 18d zugelassen oder abweichende Regelungen hinsichtlich der Dauer der Ruhepausen getroffen werden.

§ 24. ...

3. der Verordnung 2006/xxx/EG und

§ 28. (1a) Arbeitgeber und deren Bevollmächtigte, die

1. Lenker über die Höchstgrenzen der Arbeitszeit gemäß § 2 Abs. 2, § 13a Abs. 2 und 3 oder § 14 Abs. 2 hinaus einsetzen oder die Anforderung nach § 13a Abs. 4 unterlassen;
2. Ruhepausen gemäß § 13b oder Ruhezeitverlängerungen gemäß § 14 Abs. 3 nicht gewähren;
3. Lenker über die gemäß § 14a Abs. 1 und 2 zulässige Lenkzeit hinaus einsetzen;
4. Lenkpausen gemäß § 15 Abs. 1 bis 4 nicht gewähren;
5. die tägliche Ruhezeit gemäß § 15a Abs. 1 bis 3 oder § 15b Abs. 2 nicht gewähren;

Geltende Fassung:

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 § 15e Abs. 1 oder § 17 Abs. 3 oder Regierungsübereinkommen gemäß § 15e Abs. 2 übertreten.

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.

(1b) Arbeitgeber und deren Bevollmächtigte, die

1. die Pflichten gemäß § 15d Satz 2 dieses Bundesgesetzes oder gemäß Art. 12 Satz 2 oder Art. 15 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 verletzen;
2. die Pflichten betreffend das analoge Kontrollgerät und das Schaublatt gemäß Art. 3 Abs. 1, Art. 13, Art. 14, Art. 15 Abs. 1 bis 3, 5, 5a, 7 oder 8 oder Art. 16 der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 v

Vorgeschlagene Fassung:

6. die Aufzeichnungspflichten gemäß § 15d Satz 2 verletzen;
7. Verordnungen gemäß § 15e Abs. 1 oder § 17 Abs. 3 oder Regierungsübereinkommen gemäß § 15e Abs. 2 übertreten;
8. Lenker über die gemäß § 16 Abs. 2 bis 4 zulässige Einsatzzeit hinaus einsetzen;
9. die Pflichten betreffend das Fahrtenbuch gemäß § 17 Abs. 1 und 2 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.

(1b) Arbeitgeber und deren Bevollmächtigte, die

1. Lenker über die gemäß Art. 6 Abs. 1 bis 3 der Verordnung 2006/xxx/EG zulässige Lenkzeit hinaus einsetzen;
2. Lenkpausen gemäß Art. 7 der Verordnung 2006/xxx/EG nicht gewähren;
3. die tägliche Ruhezeit gemäß Art. 8 Abs. 2, 4 oder 5 oder Art. 9 der Verordnung 2006/xxx/EG nicht gewähren;
4. die Pflichten gemäß Art. 10 Abs. 2 oder Art. 12 Satz 2 der Verordnung (EWG) Nr. 2006/xxx/EG verletzen;
5. die Pflichten betreffend den Linienfahrplan und den Arbeitszeitplan gemäß Art. 16 Abs. 2 und 3 der Verordnung 2006/xxx/EG 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.

(1c) Arbeitgeber und deren Bevollmächtigte, die

1. die Pflichten betreffend das analoge Kontrollgerät und das Schaublatt gemäß Art. 3 Abs. 1, Art. 13, Art. 14, Art. 15 Abs. 1 bis 3, 5, 5a, 7 oder 8 oder Art. 16 der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 verletzen;
2. die Pflichten betreffend das digitale Kontrollgerät und dessen Ausdruck gemäß Anhang I B sowie die Pflichten betreffend die Fahrerkarte gemäß Art. 3 Abs. 1, Art. 13, Art. 14, Art. 15 Abs. 1 bis 3, 5, 5a, 7 oder 8 oder Art. 16 der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 verletzen;

Geltende Fassung:

3. die Pflichten betreffend das digitale Kontrollgerät und dessen Ausdruck gemäß Anhang I B sowie die Pflichten betreffend die Fahrerkarte gemäß Art. 3 Abs. 1, Art. 13, Art. 14, Art. 15 Abs. 1 bis 3, 5, 5a, 7 oder 8 oder Art. 16 der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 verletzen;
4. die Pflichten betreffend das digitale Kontrollgerät gemäß § 17a verletzen;
5. die Aufzeichnungs- und Aufbewahrungspflichten gemäß § 17b verletzen,

sind, sofern die Tat nicht nach anderen Vorschriften einer strengeren Strafe unterliegt, von der Bezirksverwaltungsbehörde mit einer Geldstrafe von 218 Euro bis 2 180 Euro, im Wiederholungsfall von 360 Euro bis 3 600 Euro zu bestrafen.

(1c) Arbeitgeber und deren Bevollmächtigte, die

1. Arbeitnehmer über die durch einen Bescheid gemäß § 18e festgelegten Arbeitszeiten hinaus beschäftigen, oder
2. diesen Arbeitnehmern die durch einen Bescheid gemäß § 18e festgelegten täglichen Ruhezeiten nicht gewähren,

sind, sofern die Tat nicht bereits gemäß § 169 des Luftfahrtgesetzes 1957 geahndet wurde, von der Bezirksverwaltungsbehörde mit einer Geldstrafe von 218 Euro bis 2 180 Euro, im Wiederholungsfall von 360 Euro bis 3 600 Euro, zu bestrafen.

(2) Abs. 1 bis 1c sind 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 verdächtige 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.

Vorgeschlagene Fassung:

3. die Pflichten betreffend das digitale Kontrollgerät gemäß § 17a verletzen;
4. die Aufzeichnungs- und Aufbewahrungspflichten gemäß § 17b verletzen,

sind, sofern die Tat nicht nach anderen Vorschriften einer strengeren Strafe unterliegt, von der Bezirksverwaltungsbehörde mit einer Geldstrafe von 218 Euro bis 2 180 Euro, im Wiederholungsfall von 360 Euro bis 3 600 Euro zu bestrafen.

(1d) Arbeitgeber und deren Bevollmächtigte, die

1. Arbeitnehmer über die durch einen Bescheid gemäß § 18e festgelegten Arbeitszeiten hinaus beschäftigen, oder
2. diesen Arbeitnehmern die durch einen Bescheid gemäß § 18e festgelegten täglichen Ruhezeiten nicht gewähren,

sind, sofern die Tat nicht bereits gemäß § 169 des Luftfahrtgesetzes 1957 geahndet wurde, von der Bezirksverwaltungsbehörde mit einer Geldstrafe von 218 Euro bis 2 180 Euro, im Wiederholungsfall von 360 Euro bis 3 600 Euro, zu bestrafen.

(2) Abs. 1 bis 1d sind 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 verdächtige 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.

Geltende Fassung:

(3) Kommt im Straßenverkehr als verletzte Verwaltungsvorschrift entweder eine Bestimmung dieses Bundesgesetzes oder die entsprechende Vorschrift der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 in Frage, genügt abweichend von § 44a 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. 1a und 1b angeführten Rechtsvorschriften im internationalen Straßenverkehr beträgt die Verjährungsfrist abweichend von § 31 Abs. 2 VStG ein Jahr.

§ 32. ...

1. bis 5. ...

§ 32b. 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 des § 14 Abs. 2, § 14a Abs. 1 und 2, § 15 Abs. 4 sowie § 16 Abs. 3 und 4.

§ 32c. (1) bis (3) ...

Vorgeschlagene Fassung:

(3) Im Falle des § 13 Abs. 3 genügt abweichend von § 44a Z 2 des Verwaltungsstrafgesetzes 1991 (VStG), BGBl. Nr. 52, als Angabe der verletzten Verwaltungsvorschrift die Angabe des entsprechenden Gebotes oder Verbotes der Verordnung 2006/xxx/EG.

(4) Für Verstöße gegen die in Abs. 1a und 1c angeführten Rechtsvorschriften im internationalen Straßenverkehr beträgt die Verjährungsfrist abweichend von § 31 Abs. 2 VStG ein Jahr.

§ 32. ...

1. bis 5. ...

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).

§ 32b. 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 des § 5 Abs. 2 und 3, § 13a Abs. 2 und 3, § 13b Abs. 3, § 14 Abs. 4, § 14a Abs. 1 und 2, § 15 Abs. 3, § 15a Abs. 4, § 16 Abs. 3 und 4 sowie § 18 Abs. 5.

§ 32c. (1) bis (3) ...

(4) Sieht ein Kollektivvertrag oder eine Betriebsvereinbarung im Rahmen der Zulassung einer Arbeitszeitverlängerung nach § 14 in der Fassung vor In-Kraft-Treten der Änderungen durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. xxx/2006 eine Regelung vor, die nach In-Kraft-Treten dieser Änderungen nicht mehr zulässig ist, gilt diese Regelung ab diesem Zeitpunkt auf das nach § 13a Abs. 2 und 3 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xxx/2006 zulässige Ausmaß eingeschränkt.

Geltende Fassung:

§ 33. (1) bis (1r) ...

Vorgeschlagene Fassung:

(5) Bis zum In-Kraft-Treten der Änderungen des § 28 Abs. 1a bis 4 durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. xxx/2006 sind Arbeitgeber und deren Bevollmächtigte nach § 28 Abs. 1a zu bestrafen, die

1. Lenker über die Höchstgrenzen der Arbeitszeit gemäß § 2 Abs. 2, § 13a Abs. 2 und 3 oder § 14 Abs. 2 hinaus einsetzen oder die Anforderung nach § 13a Abs. 4 unterlassen;
2. Ruhepausen gemäß § 13b oder Ruhezeitverlängerungen gemäß § 14 Abs. 3 nicht gewähren.

§ 33. (1) bis (1r) ...

(1s) Die §§ 6 Abs. 1, 9 Abs. 2, 3 und 5 Z 3, 13 Abs. 1, 13a, 13b, 14, 17a Abs. 1 und 3, 17c, 18 Abs. 1, 18e, 24 Z 3, 32 Z 6, 32b und 32c Abs. 4 und 5 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xxx/2006 treten mit 1. Juli 2006 in Kraft.

(1t) Die §§ 13 Abs. 2 bis 6, 14a, 15 bis 15f, 17 Abs. 6, 24 Z 3 sowie 28 Abs. 1a bis 4 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xxx/2006 treten mit xxxxxxxx in Kraft.

(1u) Die §§ 20 und 23 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xxx/2006 treten jeweils mit der Änderung der zitierten Bestimmungen nach Abs. 1s oder 1t in Kraft.

Geltende Fassung:

Vorgeschlagene Fassung:

Artikel 2**Änderung des Arbeitsruhegesetzes****§ 22a.** (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 §§ 22b und 22c anzuwenden.

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

1. eine Verlängerung der täglichen Lenkzeit auf mehr als zweimal wöchentlich neun Stunden zugelassen wurde (§ 14a Abs. 1 AZG) oder
2. eine Verlängerung der wöchentlichen Lenkzeit zugelassen wurde (§ 14a Abs. 2 AZG).

(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.

Allgemeines

§ 22a. (1) Auf die Beschäftigung von Lenkern von Kraftfahrzeugen, die unter die Verordnung 2006/xxx/EG über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr, ABl. Nr. L xxx vom xx.xx.2006 S. x, fallen, sind die §§ 2 bis 5 und 19 nicht anzuwenden, soweit diese auf die Dauer der wöchentlichen Ruhezeit Bezug nehmen. Für diese Lenker gelten Vorschriften über die wöchentliche Ruhezeit nach Maßgabe dieser Verordnung auch auf Fahrtstrecken, die nicht unter Art. 2 Abs. 2 dieser Verordnung fallen.

(2) Für den Kraftfahrlinienverkehr mit einer Linienstrecke von nicht mehr als 50 km sind die §§ 2 bis 5 und 19 dann nicht anzuwenden, soweit sie auf die Dauer der wöchentlichen Ruhezeit Bezug nehmen, wenn durch Kollektivvertrag oder Betriebsvereinbarung

1. eine Verlängerung der täglichen Lenkzeit auf mehr als zweimal wöchentlich neun Stunden zugelassen wurde (§ 14a Abs. 1 AZG) oder
2. eine Verlängerung der wöchentlichen Lenkzeit zugelassen wurde (§ 14a Abs. 2 AZG).

In diesem Fall gelten stattdessen die §§ 22b und 22c.

Geltende Fassung:

Wöchentliche Ruhezeit

§ 22b. (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 Fahrzeuges 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 Fahrzeuges oder am Heimatort des Lenkers.

(2) Eine wöchentliche Ruhezeit, die in einer Woche beginnt und in die darauffolgende 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

§ 22c. 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 Fahrzeuges oder seiner Ladung zu gewährleisten. Art und Grund der Abweichung sind zu vermerken

1. auf dem Schaublatt, wenn das Fahrzeug mit einem analogen Kontrollgerät im Sinne des Anhangs I der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 über das Kontrollgerät im Straßenverkehr, ABl. Nr. L 370 vom 31.12.1985 S. 8, in der Fassung der Verordnung (EG) Nr. 432/2004, ABl. Nr. L 71 vom 10.03.2004 S. 3, ausgerüstet ist,

Vorgeschlagene Fassung:

Wöchentliche Ruhezeit

§ 22b. (1) Im Falle des § 22a Abs. 2 hat der Lenker in jeder Woche Anspruch auf eine ununterbrochene wöchentliche Ruhezeit von mindestens 45 Stunden. Diese wöchentliche Ruhezeit kann in jeder zweiten Woche durch Kollektivvertrag auf mindestens 24 zusammenhängende Stunden verkürzt werden.

(2) 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 neunstündigen Ruhezeit zu gewähren.

(3) Zwischen zwei wöchentlichen Ruhezeiten dürfen höchstens sechs Tage liegen. Eine wöchentliche Ruhezeit, die in einer Woche beginnt und in die darauf folgende Woche reicht, kann auch der zweiten Woche zugerechnet werden.

Abweichungen

§ 22c. Im Falle des § 22a Abs. 2 kann der Lenker, wenn es mit der Sicherheit im Straßenverkehr vereinbar ist, um einen geeigneten Halteplatz zu erreichen, von § 22b abweichen, soweit dies erforderlich ist, um die Sicherheit der Fahrgäste, des Fahrzeuges oder seiner Ladung zu gewährleisten. Art und Grund der Abweichung sind zu vermerken

1. auf dem Schaublatt, wenn das Fahrzeug mit einem analogen Kontrollgerät im Sinne des Anhangs I der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 über das Kontrollgerät im Straßenverkehr, ABl. Nr. L 370 vom 31.12.1985 S. 8, in der Fassung der Verordnung (EG) Nr. 432/2004, ABl. Nr. L 71 vom 10.03.2004 S. 3, ausgerüstet ist,

Geltende Fassung:

2. auf dem Ausdruck des Kontrollgeräts, wenn das Fahrzeug mit einem digitalen Kontrollgerät im Sinne des Anhangs I B der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85, in der Fassung der Verordnung (EG) Nr. 432/2004, ausgerüstet ist,
3. im Arbeitszeitplan in den Fällen des Art. 14 Abs. 1 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85,
4. in den Arbeitszeitaufzeichnungen in den übrigen Fällen.

§ 27. (1a) 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.

(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 § 44a 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.

§ 33. (1) bis (1k) ...

Vorgeschlagene Fassung:

2. auf dem Ausdruck des Kontrollgeräts, wenn das Fahrzeug mit einem digitalen Kontrollgerät im Sinne des Anhangs I B der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85, in der Fassung der Verordnung (EG) Nr. 432/2004, ausgerüstet ist,
3. im Arbeitszeitplan in den Fällen des Art. 16 Abs. 1 der Verordnung 2006/xxx/EG,
4. in den Arbeitszeitaufzeichnungen in den übrigen Fällen.

§ 27. (1a) Ebenso sind Arbeitgeber und deren Bevollmächtigte zu bestrafen, die die wöchentliche Ruhezeit gemäß Art. 8 Abs. 6 und 7 oder Art. 12 Satz 2 der Verordnung 2006/xxx/EG nicht gewähren.

(3) Im Falle des § 22a Abs. 1 zweiter Satz genügt abweichend von § 44a Z 2 des Verwaltungsstrafgesetzes 1991 (VStG), BGBl. Nr. 52, als Angabe der verletzten Verwaltungsvorschrift die Angabe des entsprechenden Gebotes oder Verbotes der Verordnung 2006/xxx/EG.

§ 33. (1) bis (1k) ...

(11) Die §§ 22a, 22b, 22c sowie 27 Abs. 1a und 3 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xxx/2006 treten mit xxxxx in Kraft.