

Vorblatt

Probleme:

1. Die Richtlinie 2005/47/EG betreffend die Arbeitszeit des grenzüberschreitenden Zugpersonals ist von den Mitgliedstaaten bis 27. Juli 2008 umzusetzen. Auch für Österreich besteht Umsetzungsbedarf.
2. Am 16. Juli 2008 tritt der Anhang III zur Verordnung (EG) Nr. 3922/91 (so genannte EU-OPS) in Kraft, der gemeinsame technische Vorschriften und Verwaltungsverfahren für die gewerbsmäßige Beförderung in Flugzeugen beinhaltet. In diesem Anhang III finden sich im Abschnitt Q Regelungen über die Beschränkungen der Flug- und Dienstzeiten sowie Ruhezeitvorschriften. Diese Verordnung gilt unmittelbar, verdrängt damit geltendes nationales Recht und macht Anpassungen des Arbeitszeit- und des Arbeitsruhegesetzes notwendig. Die Bordpersonal-Richtlinie 2000/79/EG gilt weiterhin als arbeitnehmerschutzrechtliche Regelung.

Ziele:

1. Umsetzung der Richtlinie 2005/47/EG.
2. Anpassung des Arbeitszeit- und des Arbeitsruhegesetzes an die neue EU-Rechtslage.

Inhalt:

1. Zugpersonal

- Schaffung von Sonderregelungen für das Zugpersonal (im AZG in einem eigenen Unterabschnitt)
- Festlegung von täglichen und wöchentlichen Mindestruhezeiten für das grenzüberschreitend tätige Zugpersonal
- Festlegung von einheitlichen Pausenregelungen und einheitlichen maximalen Fahrzeiten für das gesamte Zugpersonal, mit kollektivvertraglichen Abweichungsmöglichkeiten für das Zugpersonal im ausschließlich nationalen Verkehr
- Aufbewahrungspflichten und Strafbestimmungen

2. Bordpersonal

- Übernahme der Ausführungsbestimmungen zur Bordpersonal-Richtlinie in das AZG
- Festlegung von Höchstgrenzen für Blockzeit und Jahresarbeitszeit, einschließlich der Verpflichtung zur gleichmäßigen Verteilung
- Berücksichtigung der künftigen Geltung der EU-OPS für bestimmte Arbeitnehmergruppen
- Verweis auf die verkehrsrechtlichen Regelungen für die übrigen Arbeitnehmergruppen
- Anpassung der Strafbestimmungen

Alternativen:

Möglich wäre, die Regelungen für das nicht grenzüberschreitend tätige Zugpersonal unverändert zu lassen. Weitgehend einheitliche Regelungen bieten jedoch nicht nur ein höheres Schutzniveau, sondern sind auch einfacher zu vollziehen.

Auswirkungen des Regelungsvorhabens:

- Finanzielle Auswirkungen für die öffentlichen Haushalte:

Keine.

- Wirtschaftspolitische Auswirkungen:

- - Auswirkungen auf die Beschäftigung und den Wirtschaftsstandort Österreich:

Keine.

- - Auswirkungen auf die Verwaltungslasten für Unternehmen:

Es sind keine neuen Informationsverpflichtungen für Unternehmen vorgesehen.

- Auswirkungen in umweltpolitischer, konsumentenschutzpolitischer sowie sozialer Hinsicht:

Beschränkungen der Flugzeiten und Gewährleistung von Mindestruhezeiten dienen der Flugsicherheit und sind daher konsumentenschutzpolitisch im Interesse der Flugpassagiere. Auf die beiden anderen Bereiche keine weiteren Auswirkungen.

- Geschlechtsspezifische Auswirkungen:

Keine.

Verhältnis zu Rechtsvorschriften der Europäischen Union:

Die Regelungen dienen der

- Umsetzung der Richtlinie 2005/47/EG über das grenzüberschreitend tätige Eisenbahnpersonal,
- Anpassung von AZG und ARG an den Anhang III der Verordnung (EG) Nr. 3922/91 sowie
- der Umsetzung der Bordpersonal-Richtlinie 2000/79/EG.

Erläuterungen

Allgemeiner Teil

1. Zugpersonal

Die Arbeitszeit-Richtlinie (2003/88/EG) gilt für fast alle Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer, soweit nicht gemäß Art. 14 eine spezifischere Richtlinie erlassen wurde.

Eine solche spezifische Sektoren-Richtlinie im Sinne des Art. 14 AZ-RL ist auch die Richtlinie 2005/47/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Juli 2005 betreffend die Vereinbarung zwischen der Gemeinschaft der Europäischen Bahnen (CER) und der Europäischen Transportarbeiter-Föderation (ETF) über bestimmte Aspekte der Einsatzbedingungen des fahrenden Personals im interoperablen grenzüberschreitenden Verkehr im Eisenbahnsektor (ABl. Nr. L 195 vom 27.07.2005 S. 15). Sie ist gemäß Art. 5 bis zum 27. Juli 2008 umzusetzen.

Anpassungsbedarf im AZG und ARG besteht (zumindest teilweise) hinsichtlich folgender Bestimmungen des Anhangs zur Richtlinie:

- Ziffer 2 (Definitionen)
- Ziffer 3 (tägliche Ruhezeiten am Wohnort)
- Ziffer 4 (auswärtige tägliche Ruhezeiten)
- Ziffer 5 lit. a (Ruhepausen für Triebfahrzeugführer)
- Ziffer 5 lit. b (Ruhepausen für sonstiges Zugpersonal)
- Ziffer 6 (wöchentliche Ruhezeiten)
- Ziffer 7 (Fahrzeiten von Triebfahrzeugführern)
- Ziffer 8 (Aufbewahrungsfrist)

2. Bordpersonal

Durch die Novelle BGBl. I Nr. 159/2004 wurde in Umsetzung der Richtlinie 2000/79/EG über die Arbeitszeitorganisation für das fliegende Personal der Zivilluftfahrt erstmals das Bordpersonal in den Geltungsbereich des AZG und des ARG aufgenommen. Allerdings war schon zum damaligen Zeitpunkt klar, dass es sich dabei lediglich um eine Übergangsregelung bis zum In-Kraft-Treten der damals im EU-Parlament in Ausarbeitung befindlichen EU-Verordnung handelt.

Gemäß Artikel 2 der Verordnung (EG) Nr. 1899/2006 zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 des Rates zur Harmonisierung der technischen Vorschriften und der Verwaltungsverfahren in der Zivilluftfahrt, ABl. Nr. L 377 vom 27.12.2006 S. 1, tritt am 16. Juli 2008 der Anhang III in Kraft, der gemeinsame technische Vorschriften und Verwaltungsverfahren für die gewerbsmäßige Beförderung in Flugzeugen beinhaltet. Dieser Anhang III (auch EU-OPS genannt) wurde zuletzt Ende des Jahres 2007 (unter Berücksichtigung der neuesten technischen Sicherheitsstandards) aktualisiert und am 12. Jänner 2008 im Amtsblatt der EU neuerlich kundgemacht (Verordnung (EG) Nr. 8/2008, ABl. Nr. L 10 vom 12.01.2008 S. 1). Im Abschnitt Q dieses Anhangs III finden sich Beschränkungen der Flug- und Dienstzeiten sowie Ruhevorschriften.

Für den Geltungsbereich der EU-OPS löst diese Regelung das bisherige System der ausschließlich bescheidmäßigen Festsetzung von Höchstarbeitszeiten und Mindestruhezeiten ab. Für jene Angehörigen des Bordpersonals, auf die die EU-OPS nicht anzuwenden ist, bleibt weiterhin die vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie zu erlassende Verordnung betreffend die Voraussetzungen für die Erteilung des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses, in der jeweils geltenden Fassung, maßgeblich.

Die Ausführungsbestimmungen zur Bordpersonal-Richtlinie 2000/79/EG werden als rein arbeitnehmer-schutzrechtliche Regelungen in das AZG übernommen.

Kompetenzgrundlage:

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

Besonderheiten des Normerzeugungsverfahrens:

Keine.

Besonderer Teil

Zu Art. 1 (Änderung des Arbeitszeitgesetzes):

Zu Z 1 bis 3 (§ 18 Abs. 1, § 18a samt Überschrift):

Es erfolgt eine terminologische Klarstellung, da zum einen die Richtlinie 2005/47/EG lediglich das Zugpersonal betrifft, zum anderen aber dabei auch berücksichtigt werden muss, dass Arbeitnehmer/innen, die an Bord von Haupt- oder Nebenbahnen eingesetzt werden, nicht zwingend in Eisenbahnunternehmen beschäftigt sein müssen, wie etwa das Personal von Schlaf- oder Speisewagenunternehmen.

Da die Umsetzung der Richtlinie 2005/47/EG eine ganze Reihe von Sonderbestimmungen nur für das Zugpersonal erforderlich macht, wird ein eigener Unterabschnitt 5a für diese Gruppe geschaffen (einschließlich von Bestimmungen über die tägliche Ruhezeit). Dies macht aus systematischen Gründen auch eine Änderung des § 18a samt Überschrift dahingehend notwendig, dass dieser nur mehr für die Arbeitnehmer/innen von Straßenbahnen und Seilbahnen gilt. Für das gesamte Zugpersonal auf Haupt- oder Nebenbahnen, aber auch für jene Arbeitnehmer/innen, die in Haupt- oder Nebenbahnunternehmen sonstige fahrplangebundene Tätigkeiten ausüben (Fahrdienstleitung, Bauarbeiten an Eisenbahnanlagen während laufendem Betrieb, sowie Be- und Entladetätigkeiten) gilt künftig der Unterabschnitt 5a.

Zu Z 4 (§ 18e):

Fundstellenzitiierungen, insbesondere jene von europarechtlichen Vorschriften, sind in der Regel äußerst sperrige Wortgebilde, die den Lesefluss behindern. Im Sinne einer besseren Lesbarkeit der materiellrechtlichen Bestimmungen erfolgen daher die notwendigen Fundstellenzitiierungen bereits im **Abs. 1**. Dazu gehören die verkehrsrechtlichen Bestimmungen der sog. EU-OPS (Z 1), und der AOCV (Z 2) und zwar in ihrer jeweils geltenden Fassung. Eine solche dynamische Verweisung auf EU-Recht ist nach der jüngeren Rechtsprechung des VfGH dann zulässig, wenn es sich – so wie hier – um bloße Anknüpfungen auf unmittelbar anwendbare Vorschriften der Europäischen Union handelt (vgl. VfSlg 16.999 und 17.549). Auch eine dynamische Verweisung eines Bundesgesetzes auf eine Verordnung eines Bundesministers ist bei einer solchen bloßen Anknüpfung zulässig.

Eine dynamische Verweisung auf die EU-OPS erscheint überdies allein schon deshalb notwendig, weil es sich bei der EU-OPS um „technische“ Anhänge zur Verordnung (EG) Nr. 3922/91 handelt, die einem einfacheren Abänderungsverfahren unterliegen und auch laufend geändert werden. Es kann jedoch nicht Aufgabe des Gesetzgebers sein, die entsprechenden Zitierungen laufend zu ändern.

Weiters wird in der Z 3 der Begriff „Blockzeit“ entsprechend der Klausel 2 Absatz 3 des Anhangs zur Richtlinie 2000/79 definiert. Dies erfolgt unter Verwendung der im Amtsblatt Nr. L 302 vom 01.12.2000 S. 57 erfolgten Übersetzung der Worte „first moving“ durch den deutschen Begriff „erstmaliges Abrollen“, auch wenn dies sprachlich weniger exakt erscheint als der auch von der EU-OPS verwendete Begriff „erste Bewegung“. Da jedoch nicht auf ein „selbständiges“ Abrollen abgestellt wird, gilt auch das sogenannte „Rückstoßverfahren/Push back“ (entsprechend der EU-OPS) als Blockzeit.

Die Richtlinie 2000/79 gilt auch für das Bordpersonal von Hubschraubern. Da die von der Richtlinie vorgesehene Definition der Blockzeit jedoch begrifflich nicht auf Hubschrauber angewendet werden kann, legt die Z 4 zur Klarstellung fest, dass bei Hubschraubern als Blockzeit das Drehen der Rotoren vom Beginn bis zu deren Stillstand gilt.

Die EU-OPS enthält ausschließlich verkehrsrechtliche Regelungen, die Richtlinie 2000/79 hingegen arbeitsrechtliche Vorschriften, wobei sich diese Regelungsbereiche zum Teil auch überschneiden. Dies kommt etwa auch in der derzeit geltenden AOCV 2004 insoweit zum Ausdruck, als diese sowohl die höchstzulässige Jahresblockzeit als auch die Jahreshöchstarbeitszeit regelt. Durch **Abs. 2** wird die Trennung von Verkehrsrecht und Arbeitsrecht noch deutlicher gezogen und daher werden die (in Umsetzung von Klausel 8 Abs. 2 der Richtlinie 2000/79) bisher ausschließlich in der AOCV geregelten Höchstgrenzen für die Blockzeit und die Jahresarbeitszeit von 900 bzw. 2000 Stunden in das AZG übernommen. Diese Höchstgrenze der Jahresarbeitszeit wird ergänzt durch

- die Verpflichtung zur gleichmäßigen Verteilung der Arbeitszeit in Umsetzung von Klausel 8 Abs. 3 sowie
- die Verpflichtung zur Gewährleistung eines den Arbeitnehmerbedürfnissen angepassten Arbeitsrhythmus durch den Arbeitgeber in Umsetzung von Klausel 6. Diese organisatorische Verpflichtung ist jedoch betriebsbezogen zu verstehen und nicht arbeitnehmerbezogen.

Durch die explizite Erwähnung des § 2 als für das Bordpersonal anzuwendende Bestimmung wird auch der Klausel 2 Absatz 1 (Definition der Arbeitszeit) des Anhangs zur Richtlinie 2000/79 entsprochen.

Die **Abs. 3 und 4** stellen weiters klar, welche Regelungen über den Abs. 2 hinaus für welche Arbeitnehmergruppen zur Anwendung kommen:

- im Geltungsbereich der EU-OPS gilt diese EU-Verordnung unmittelbar, soweit sie nicht selbst Abweichungsmöglichkeiten zulässt, die die nationalen österreichischen Luftfahrtbehörden wahlweise durch Verordnung oder Bescheid festlegen können;
- für jene Arbeitnehmer/innen, die nicht (oder nur teilweise) unter die EU-OPS fallen, gelten auch weiterhin die auf der Grundlage des Luftfahrtgesetzes erlassenen Flugbetriebsvorschriften. Dies sind in erster Linie die AOCV bzw. deren Anhänge sowie in bestimmten Ausnahmefällen die auf Grundlage der AOCV ergehenden Bescheide.

Im **Abs. 5** wird abschließend kargestellt, dass die in der EU-OPS oder der AOCV enthaltenen Aufzeichnungspflichten auf Grund ihres ausschließlich verkehrsrechtlichen Charakters keinen Ersatz für Arbeitszeitaufzeichnungen gemäß § 26 AZG darstellen können.

Zu Z 5 und 16 (Unterabschnitt 5a und § 32c Abs. 6):

Die Mindestvorgaben des Anhangs zur Richtlinie 2005/47/EG sind grundsätzlich nur für das grenzüberschreitend eingesetzte Zugpersonal umzusetzen. Das sind gemäß Ziffer 2 des Anhangs jene Arbeitnehmer/innen, die mindestens eine Stunde der täglichen Arbeitszeit im interoperablen grenzüberschreitenden Verkehr eingesetzt werden. Eine Regelung über Mischverwendungen ist in der Richtlinie nicht enthalten.

Eine Differenzierung, die ausschließlich auf die Tatsache des Grenzübertrittes abstellt, wird zum einen als nicht ganz sachgerecht empfunden und ist zum anderen auch äußerst schwer zu kontrollieren. Daher ist vorgesehen, dass für das gesamte Zugpersonal zumindest hinsichtlich Ruhepausen und Fahrzeit dieselben Regelungen gelten sollen, jedoch können für das Zugpersonal, das ausschließlich im nationalen Verkehr eingesetzt wird, Abweichungen von diesen Mindestvorgaben durch Kollektivvertrag vereinbart werden (§ 18j).

Dies soll nicht für die tägliche (und wöchentliche, vgl. die Anmerkungen zu Art. 2 Z 1) Ruhezeit gelten. § 18g Abs. 1, mit dem die Z 3 und 4 des Anhangs zur Richtlinie 2005/47/EG umgesetzt werden, gilt daher nur für das grenzüberschreitende Zugpersonal.

§ 18f (Begriffsbestimmungen):

Die Ziffer 2 des Anhangs zur Richtlinie 2005/47/EG enthält eine ganze Reihe von Begriffsbestimmungen, von denen ein Teil auch in das nationale Recht zu übernehmen ist. Dies gilt insbesondere für die Begriffe auswärtige Ruhezeit, Triebfahrzeugführer/innen und Fahrzeit (Z 7 bis 9). Auch der Begriff „interoperabler grenzüberschreitender Verkehr“ in der Z 1 ist im AZG explizit zu definieren.

Zur Klarstellung enthalten die nationalen Begriffsbestimmungen neben dem Triebfahrzeugführer auch den Begriff „Zugpersonal“ als Oberbegriff für Triebfahrzeugführer/innen und Zugbegleitpersonal, sowie die Definition des Begriffes „grenzüberschreitendes Zugpersonals“.

Die Begriffe Arbeitszeit, Ruhezeit und Nachtzeit (Z 3 und 5) entsprechen hingegen dem geltenden Recht (§§ 2 Abs. 1 Z 1, 11 Abs. 1, 12a Abs. 1).

Im Abs. 2 erfolgt eine taxative Aufzählung von verschiedenen Verkehrsbewegungen, bei denen Eisenbahnen zwar kurzfristig außerhalb des Bundesgebietes unterwegs sind, die aber dennoch nicht dem Begriff „interoperabler grenzüberschreitender Verkehr“ unterliegen sollen. Dies entspricht Z 1 der Richtlinie.

§ 18g (Tägliche Ruhezeit):

Im Abs. 1 wird zunächst für das grenzüberschreitend tätige Zugpersonal, in Abweichung von § 12 Abs. 1, der Grundsatz einer 12stündigen täglichen Ruhezeit normiert. Diese kann jedoch (entsprechend den Ziffern 3 und 4 des Anhangs zur Richtlinie 2005/47/EG) auf acht bzw. neun Stunden verkürzt werden, je nachdem, ob es sich um eine auswärtige Ruhezeit handelt oder nicht. Für die Verkürzung auf neun Stunden (höchstens einmal pro Woche) muss eine andere tägliche Ruhezeit im Ausmaß der Verkürzung verlängert werden. Die Formulierung folgt dem Text der Richtlinie folgt und ist so zu verstehen, dass der/die Arbeitgeber/in lediglich dafür zu sorgen hat, dass dem/der Arbeitnehmer/in die Einhaltung dieser Ruhezeit am Wohnort ermöglicht wird. Die auswärtige Ruhezeit darf zwar auf acht Stunden verkürzt werden, auf eine solche muss aber in jedem Fall eine Ruhezeit am Wohnort ermöglicht werden.

Im Abs. 2 ist vorgesehen, dass für das Zugpersonal, das ausschließlich im nationalen Verkehr eingesetzt wird, sowie für Arbeitnehmer/innen mit sonstigen fahrplangebundenen Tätigkeiten hinsichtlich der täglichen Ruhezeit weiterhin § 18a zur Anwendung kommt.

§ 18h (Ruhepausen für das Zugpersonal):

Zunächst wird im Abs. 1 festgehalten, dass auf das Zugpersonal § 11 nicht anzuwenden ist, was vor allem deshalb notwendig ist, weil die vom Anhang zur Richtlinie 2005/47/EG vorgegebenen Ruhepausen nicht geteilt werden können.

Abs. 2 sieht für Triebfahrzeugführer/innen eine nach der Gesamtdauer der Arbeitszeit gestaffelte Regelung der Ruhepause vor. In Umsetzung von Ziffer 5 lit. a des Richtlinienanhangs ist bei einer täglichen Arbeitszeit von mehr als acht Stunden eine Ruhepause von 45 Minuten vorgesehen (Z 2).

Abs. 3 regelt die Ruhepausen des sonstigen Zugpersonals im Sinne von Ziffer 5 lit. b des Richtlinienanhangs.

§ 18i (Fahrzeit für Triebfahrzeugführer):

Durch diese Bestimmung, die nur für Triebfahrzeugführer/innen gilt, wird – analog zur Lenkzeit bei den Lenker/innen von Straßenfahrzeugen – eine neue Zeitkategorie eingeführt und damit die Ziffer 7 des Anhangs zur Richtlinie 2005/47/EG umgesetzt.

§ 18j und § 32c Abs. 6 (Abweichungen für den nationalen Verkehr):

Für das Zugpersonal, das ausschließlich im nationalen Verkehr tätig ist, sollen (mit Ausnahme der Ruhezeiten) grundsätzlich dieselben Regelungen gelten, jedoch sollen Abweichungen von diesen Mindestvorgaben durch Kollektivvertrag möglich sein. § 18j enthält die dafür nötige Ermächtigung.

Bezüglich der im Zeitpunkt des In-Kraft-Tretens der Neuregelung geltenden Kollektivverträge, die bereits zuvor Regelungen im Sinne der §§ 18h und 18i enthalten, stellt § 32c Abs. 6 klar, dass diese bereits als Abweichungen gelten. Der Neuabschluss von Kollektivverträgen ist daher nicht notwendig.

§ 18k (Arbeitsaufzeichnungen):

Der letzte Satz der Ziffer 8 des Anhangs zur Richtlinie 2005/47/EG enthält zur Sicherstellung einer ordnungsgemäßen Kontrolle der Arbeitszeiten des Zugpersonals eine Aufbewahrungspflicht von Arbeitszeitaufzeichnungen von mindestens einem Jahr, die durch diese Bestimmung umgesetzt wird. Diese ausdrückliche Normierung ist deshalb notwendig, weil das AZG (abgesehen vom § 17b für Lenker/innen) keine entsprechende Mindestfrist für die Aufbewahrung enthält.

Zu Z 6 und 7 (§§ 20 und 23):

In außergewöhnlichen Fällen sollen sowohl für das Bordpersonal als auch für das Zugpersonal die vorgesehenen Höchst- und Mindestgrenzen nicht zur Anwendung kommen.

Zu Z 8 (§ 24):

Die Liste der auflagepflichtigen Rechtsvorschriften wird um die EU-OPS bzw. die AOCV erweitert, damit auch das Bordpersonal in die Lage versetzt wird, sich über die relevanten Vorschriften informieren zu können.

Zu Z 9 und 10 (§ 28 Abs. 1 und 2):

Gemäß Art. 4 der Richtlinie 2005/47/EG haben die Mitgliedstaaten wirksame, verhältnismäßige und abschreckende Sanktionen festzulegen, die bei einem Verstoß gegen die umzusetzenden Vorschriften zu verhängen sind. Die Verstöße gegen die im Unterabschnitt 5a enthaltenen Vorschriften sind daher in den bestehenden Strafkatalog einzubauen.

Ein Verstoß gegen die Aufbewahrungspflicht des § 18k entspricht den im Abs. 1 Z 3 enthaltenen Delikten und ist daher auch in diese Ziffer einzuordnen.

Verstöße gegen die §§ 18g und 18h sind bei den entsprechenden Strafbestimmungen zur täglichen Ruhezeit (Abs. 2 Z 3) und Ruhepause (Abs. 2 Z 2) einzuordnen, während für Verstöße gegen die Fahrzeit (§ 18i) eine eigene neue Ziffer eingefügt wird (Abs. 2 Z 4). Die bisherigen Z 4 bis 6 erhalten daher künftig die Bezeichnung Z 5 bis 7.

Zu Z 11, 12, 13 und 17 (§§ 28 Abs. 5 und 33 Abs. 1u):

Korrektur von Zitatfehlern anlässlich der Novelle BGBl. I Nr. 61/2007.

Zu Z 14 (§ 28 Abs. 7):

Auch die Strafbestimmung ist an die neue Rechtslage anzupassen. Dies erfolgt künftig durch Verweise auf den Abschnitt Q der EU-OPS, auf die AOCV bzw. auf österreichische Durchführungsvorschriften. Weiters werden auch Übertretungen des § 18e Abs. 2 unter Strafe gestellt.

Zu Z 15 (§ 32 Z 7):

Ergänzung der Aufzählung der umgesetzten Richtlinien.

Zu Z 18 (§ 33 Abs. 1v):

Die Novelle soll gleichzeitig mit der EU-OPS am 16. Juli 2008 in Kraft treten. Die Umsetzungsfrist für die Richtlinie 2005/47/EG endet zwar erst am 27. Juli 2008. Ein früheres In-Kraft-Treten der Umsetzungsbestimmungen ist jedoch zulässig. Zur Vermeidung einer wegen Rückwirkung verfassungswidrigen Strafbestimmung ist für diese ein Inkrafttreten mit dem der Kundmachung folgenden Tag vorgesehen.

Zu Art. 2 (Änderung des Arbeitsruhegesetzes):**Zu Z 1 (§ 19 Abs. 3a):**

Vgl. die Erl. zu § 18e im Art. 1 Z 1.

Zu Z 2 (§ 19 Abs. 4):

Der Anspruch auf eine wöchentliche Ruhezeit ergibt sich für jene Arbeitnehmer/innen, die der EU-OPS unterliegen, künftig unmittelbar aus dieser Verordnung (Z 1) bzw. allfälliger nationaler Durchführungsvorschriften, für alle übrigen wird die bisherige Regelung beibehalten (Z 2).

Zu Z 3 (§ 19a):

Zur Umsetzung der Ziffer 6 des Anhangs zur Richtlinie 2005/47/EG wird eine neue Bestimmung geschaffen. Dieser neue § 19a hält zunächst fest, dass

- die Sonderbestimmung des § 19 (die u.a. für Arbeitnehmer/innen in Eisenbahnunternehmen gilt) für das grenzüberschreitende Zugpersonal nicht anzuwenden ist und dass
- diesen Arbeitnehmer/innen (entsprechend dem ersten Absatz der Ziffer 6) in jeder Kalenderwoche grundsätzlich eine 36stündige wöchentliche Ruhezeit zusteht.

Da die Bestimmungen über die Ersatzruhe mit der Richtlinienumsetzung in keinem Zusammenhang stehen, ist jedoch vorgesehen, dass § 19 Abs. 2 Z 2 und 3 auch für das grenzüberschreitende Zugpersonal anzuwenden ist.

Darüber hinaus sieht der zweite Absatz der Ziffer 6 des Anhangs zur Richtlinie 2005/47/EG insgesamt 104 Ruhezeiten im Ausmaß von 24 Stunden vor, die die 36stündigen wöchentlichen Ruhezeiten verlängern sollen und zweimal zwölf so genannte „Doppelruhen“ umfassen müssen. Diese komplizierte Bestimmung wird mit dem letzten Satz des § 19a umgesetzt. Demnach gebühren

- zwölf wöchentliche Ruhezeiten pro Jahr, die auf 60 Stunden verlängert werden und den Samstag und den Sonntag umfassen müssen (Z 1),
- zwölf weitere wöchentliche Ruhezeiten pro Jahr, die auf 60 Stunden verlängert werden, wobei diese nicht die den Samstag und den Sonntag umfassen müssen (Z 2), sowie
- zusätzlich (als Differenz auf die von der Richtlinie vorgesehenen 104 Ruhezeiten) 28 weitere 24stündige Ruhezeiten (Z 3).

Zu Z 4 und 5 (§ 27 Abs. 2a und 2b):

Da sich der Anspruch auf eine wöchentliche Ruhezeit für das der EU-OPS unterliegende Bordpersonal künftig direkt aus dieser Verordnung ergibt, muss auch die Strafbestimmung darauf abstellen. Da die Strafsätze beibehalten werden sollen, wird dazu das Konzept des Abs. 2 übernommen, in dem ebenfalls auf eine EU-Verordnung verwiesen wird.

Auf Grund des systematischen Zusammenhangs wird diese Bestimmung unmittelbar nach dem Abs. 2 eingefügt und der bisherige Abs. 2a demzufolge zu einem neuen Abs. 2b.

Zu Z 6 und 7 (§§ 32b Z 6 und 33 Abs. 1n):

Vgl. die Anmerkungen zu den Z 15 und 18 des Art. 1.