

## Vorblatt

### Probleme:

- Die Änderung des Anhangs III der Kontroll-Richtlinie 2006/22/EG durch die Richtlinie 2009/5/EG ist bis spätestens 1. Jänner 2010 auch im Arbeitszeit- und im Arbeitsruhegesetz umzusetzen.
- Bei den innerstaatlich geregelten Ausnahmetatbeständen von den Verordnungen (EG) Nr. 561/2006 und (EWG) Nr. 3821/85 besteht derzeit eine Diskrepanz zwischen dem Kraftfahrrecht und dem Arbeitsrecht.
- Die Regelung des § 17 AZG ist nicht mehr zeitgemäß, da das Fahrtenbuch bisher als Regel und das Kontrollgerät als Ausnahme konstruiert sind.
- Die ausnahmslose Pflicht zur Verwendung des Kontrollgerätes auch für Fahrzeuge, in die dieses ohne EU-rechtliche Verpflichtung eingebaut ist, führt seit der Einführung des digitalen Kontrollgerätes bei bestimmten Fahrzeuggruppen zu Schwierigkeiten vor allem beim Einsatz von Lenkerinnen und Lenker im Mischverkehr auf verschiedenen Fahrzeugen.
- Legistischer Anpassungsbedarf bei Ministerbezeichnungen und sprachlicher Vereinfachungsbedarf.

### Ziele:

- Ordnungsgemäße Umsetzung des Anhangs III der Kontroll-Richtlinie 2006/22/EG, in Abstimmung mit dem Kraftfahrgesetz
- Harmonisierung der Ausnahmetatbestände zwischen AZG und KFG
- Umgestaltung der Aufzeichnungsvorschriften
- Lockerung der Kontrollgerätepflcht für Fahrzeuge, in die dieses ohne EU-rechtliche Verpflichtung eingebaut ist
- Sprachliche, legistische und systematische Verbesserungen

### Inhalt:

- Umgestaltung der Strafbestimmungen des § 28 AZG und § 27 ARG durch Schaffung von nach Schwere differenzierten Tatbestandsgruppen für VO-Fahrzeuge
- Erweiterung der Verordnungsermächtigung im § 15e AZG
- Im § 17 AZG wird zum einen das Kontrollgerät als Regelfall normiert, zum anderen wird die Pflicht zur Verwendung dieses Gerätes für Fahrzeuge, in die dieses ohne EU-rechtliche Verpflichtung eingebaut ist, gelockert
- Sprachliche Vereinfachungen und Anpassungen der Ministerbezeichnungen
- Klarstellung der Kontrollgerätepflcht für den regionalen Kraftfahrlinienverkehr mit punktuellen Ausnahmen von einzelnen Handhabungsvorschriften

### Alternativen:

- Hinsichtlich jener Bestimmungen, die der EU-Richtlinien-Umsetzung dienen: Keine
- Hinsichtlich der übrigen Bestimmungen: Beibehaltung des derzeitigen unbefriedigenden und rechtsstaatlich problematischen Zustands

### Auswirkungen des Regelungsvorhabens:

#### - **Finanzielle Auswirkungen für die öffentlichen Haushalte:**

Keine.

#### - **Wirtschaftspolitische Auswirkungen:**

##### - **Auswirkungen auf die Beschäftigung und den Wirtschaftsstandort Österreich:**

Erleichterungen für Arbeitgeberinnen und Arbeitgeber der betroffenen Betriebe.

##### - **Auswirkungen auf die Verwaltungslasten für Unternehmen:**

Durch die beabsichtigten Änderungen werden die Verwaltungslasten für Unternehmen geringfügig berührt. Für Unternehmen, die nunmehr komplett ausgenommen werden, entfallen die bisherigen Informationsverpflichtungen betreffend Aufbewahrung der Schaublätter bzw. der Daten aus dem digitalen Kontrollgerät. Da die genaue Anzahl der betroffenen Fahrzeuge nicht feststeht, kann die exakte Höhe aber nicht berechnet werden.

**- Auswirkungen in umweltpolitischer Hinsicht, insbesondere Klimaverträglichkeit :**

Keine.

**- Auswirkungen in konsumentenschutzpolitischer und sozialer Hinsicht:**

Keine.

**- Geschlechtsspezifische Auswirkungen:**

Der Entwurf ist zur Gänze geschlechtsneutral formuliert.

**Verhältnis zu Rechtsvorschriften der Europäischen Union:**

Der Entwurf dient primär zur Umsetzung der Änderung des Anhangs III der Kontroll-Richtlinie 2006/22/EG durch die Richtlinie 2009/5/EG. Die übrigen Änderungen sind EU-rechtlich nicht relevant.

**Besonderheiten des Normerzeugungsverfahrens:**

Keine.

## **Erläuterungen**

### **Allgemeiner Teil**

Der Anhang III der Kontroll-Richtlinie 2006/22/EG wurde durch die Richtlinie 2009/5/EG, ABl. Nr. L 29 vom 31. Jänner 2009, S 45 geändert und ist bis spätestens 1. Jänner 2010 sowohl im Kraftfahrgesetz, als auch im Arbeitszeit- und im Arbeitsruhegesetz umzusetzen. Die Umsetzung im Kraftfahrgesetz erfolgt durch die 30. KFG-Novelle (BGBl. I Nr. 94/2009). Die gegenständliche AZG- und ARG-Novelle enthält den inhaltsgleichen Nachvollzug dieser KFG-Novelle.

Die Umsetzung der Kontroll-Richtlinie wird weiters zum Anlass genommen, durch eine Umstellung der Systematik eine deutliche Vereinfachung der Strafbestimmungen zu erzielen.

Bei den innerstaatlich geregelten Ausnahmetatbeständen von den Verordnungen (EG) Nr. 561/2006 und (EWG) Nr. 3821/85 besteht derzeit eine Diskrepanz zwischen dem Kraftfahrrecht und dem Arbeitsrecht, was in der Praxis zu einer großen Verunsicherung der Rechtsanwender/innen führt. Diese Unklarheiten sollen durch eine Harmonisierung der beiden Rechtsbereiche weitgehend beseitigt werden.

Die Regelung des § 17 AZG ist nicht mehr zeitgemäß, da immer noch das Fahrtenbuch als Regel und das Kontrollgerät als Ausnahme konstruiert sind. Diese Bestimmung soll daher den Erfordernissen der Praxis entsprechend angepasst werden.

Die ausnahmslose Pflicht zur Verwendung des Kontrollgerätes bereitet in der Praxis beim Einsatz von Fahrzeugen, in die ein solches Gerät ohne EU-rechtliche Verpflichtung eingebaut ist, seit der Einführung des digitalen Kontrollgerätes bei bestimmten Fahrzeuggruppen Schwierigkeiten und unnötigen bürokratischen Mehraufwand. Betroffen sind vor allem jene Unternehmen, die solche Fahrzeuge im Mischverkehr einsetzen wollen. Es wird daher insofern eine maßvolle Erleichterung vorgesehen, dass bei sonstigen Fahrzeugen, die von der Kontrollgerätepflcht freigestellt sind, künftig ein Wahlrecht zur Verwendung des Kontrollgerätes oder eines Fahrtenbuches bestehen soll.

Zwischen BMASK und BMVIT wurde eine Neuregelung des § 24 Abs. 2 und 2a betreffend Ausnahmen von der Kontrollgerätepflcht bzw. von den Lenk- und Ruhezeiten akkordiert, die neben eindeutigen Ausnahmen im KFG auch die entsprechenden Ausnahmen in der aufgrund des AZG zu erlassenden L-AVO vorsieht.

Für Unternehmen, die bisher unter einen Ausnahmetatbestand im KFG gefallen sind, nach der Neuregelung aber nicht mehr, ändert sich de facto nichts, da schon bisher kraftfahrrechtlich bei Fahrzeugen mit einem Eigengewicht von mehr als 3 500 kg zumindest ein Fahrtschreiber eingebaut sein musste und nach dem AZG eine Kontrollgerätepflcht vorlag.

Weiters erfolgt eine legistische Klarstellung für den regionalen Kraftfahrlinienverkehr mit einer Streckenlänge von unter 50 Kilometern. Dieser ist zwar grundsätzlich vom Anwendungsbereich der EU-Verordnungen (EG) Nr. 561/2006 und (EWG) Nr. 3821/85 ausgenommen, unterliegt aber dennoch bereits seit 1994 diesen Regelungen. Es hat sich aber neben der genannten Klarstellung als notwendig erwiesen, für den innerstädtischen Bereich und der damit verbundenen besonderen Verkehrssituation punktuelle Erleichterungen bei der Handhabung des digitalen Kontrollgerätes vorzusehen.

Schließlich erfolgen noch legistische Verbesserungen wie die Anpassung der Ministerienbezeichnungen und sprachliche Vereinfachungen.

#### **Kompetenzgrundlage:**

Die Zuständigkeit des Bundes zur Regelung gründet sich auf Art. 10 Abs. 1 Z 9 („Kraftfahrwesen“) und Z 11 („Arbeitsrecht“) des B-VG.

#### **Besonderheiten des Normerzeugungsverfahrens:**

Keine.

### **Besonderer Teil**

#### **Zu Art. 1 (Änderung des Arbeitszeitgesetzes):**

##### **Zu Z 1 (§ 2 Abs. 3):**

Mit dieser Generalklausel soll vorläufig klargestellt werden, dass alle im AZG enthaltenen personenbezogenen Bezeichnungen bis zu einer entsprechenden geschlechtsneutralen Neuformulierung im Sinne eines geschlechtergerechten Sprachgebrauchs zu verwenden sind.

**Zu Z 2 (§ 13 Abs. 1 Z 2):**

Fahrzeuge, die durch die Verordnung nach § 15e Abs. 1 zur Gänze von der Anwendung der EU-Verordnung (EG) Nr. 561/2006 ausgenommen werden, gelten nicht mehr als VO-Fahrzeuge. Dies hat zur Folge, dass die Vorschriften des Abschnittes 4 zur Anwendung kommen.

Diese Erweiterung ist aufgrund der Harmonisierung der Ausnahmebestimmungen zwischen AZG und KFG notwendig (vgl. Art. 1 Z 5 und 6 sowie Art. 3 Z 1 des Entwurfs).

**Zu Z 3 und 5 (§ 13 Abs. 1 Z 6, § 13c Abs. 3, § 15a Abs. 1, § 16 Abs. 1):**

Zur sprachlichen Vereinfachung der inhaltlichen Bestimmungen wird am Beginn des Lenker-Abschnittes eine genaue Definition des Begriffes „regionaler Kraftfahrlinienverkehr“ eingefügt. Als solcher gilt ein Kraftfahrlinienverkehr mit einer Linienstrecke von nicht mehr als 50 km. Als Linienstrecke gilt entsprechend dem Kraftfahrliniengesetz die gesamte konzessionierte Strecke vom Anfangs- bis zum Endpunkt. Es ist daher nicht möglich durch den gestaffelten Einsatz von zwei oder mehreren Lenkerinnen und Lenker auf einer Linie diese 50-km-Grenze zu umgehen.

**Zu Z 4 (§ 13 Abs. 2 bis 4):**

Wurde ursprünglich aus verfassungsrechtlichen Gründen eine statische Verweisung auf EU-Vorschriften als unbedingt notwendig erachtet, ist nach der jüngeren Rechtsprechung des VfGH eine dynamische Verweisung auf EU-Recht ausnahmsweise dann zulässig, wenn es sich – so wie hier – um bloße Anknüpfungen auf unmittelbar anwendbare Vorschriften der Europäischen Union handelt (vgl. VfSlg 16.999 und 17.479).

Insbesondere in Bezug auf die Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 über das Kontrollgerät im Straßenverkehr, ABl. Nr. L 370 vom 31.12.1985 S. 8 (Kontrollgeräte-Verordnung) erscheint eine dynamische Verweisung allein schon deshalb notwendig, weil diese auch „technische“ Anhänge enthält, die einem einfacheren Abänderungsverfahren unterliegen und auch laufend geändert werden. Es kann jedoch nicht Aufgabe des Gesetzgebers sein, die entsprechenden Zitierungen laufend zu ändern. Daher werden zur legistischen Vereinfachung die Verweisungen in den Abs. 2 und 3 entsprechend neu gestaltet.

Da es jedoch zumindest zweifelhaft erscheint, ob diese Ausnahme vom eingangs genannten Verbot dynamischer Verweisungen auch für umzusetzendes Gemeinschaftsrecht, also insbesondere für Richtlinien gilt (zweifelnd zuletzt auch Ranacher/Frischhut, Handbuch Anwendung des EU-Rechts [2009] 328 f), bleibt die Verweisung auf die Kontroll-Richtlinie 2006/22/EG im Abs. 4 eine statische, wobei die letzte Änderung durch die Richtlinie 2009/5/EG berücksichtigt wird.

**Zu Z 6 (§ 15e Abs. 1):**

Derzeit sind Abweichungen durch Verordnung lediglich von den Lenkzeitevorschriften (§ 15e Abs. 1) und von den Fahrtenbuchvorschriften (§ 17 Abs. 3) möglich. In Hinkunft sollen auch Abweichungen von den Kontrollgerätevorschriften durch Verordnung möglich werden, weshalb eine entsprechende Ermächtigung auch für die §§ 17 und 17a sowie für die EU-Kontrollgeräte-Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 geschaffen wird. Dadurch wird künftig eine flexiblere Vollziehung der Lenkzeitenbestimmungen ermöglicht.

**Zu Z 7 (§ 17):**

Seit der AZG-Novelle 1994, mit der die Begleitvorschriften zum EG-Kontrollgerät eingeführt wurden, hat sich die Struktur des Straßentransportwesens gründlich gewandelt. Diesem Umstand ist dahingehend Rechnung zu tragen, dass die Pflicht zur Verwendung von Kontrollgeräten künftig als Regelfall konzipiert wird. Diese soll gemäß Abs. 1 – ebenso wie für die VO-Fahrzeuge (bei diesen ergibt sich dies unmittelbar aus der VO 3821/85, was lediglich zur Klarstellung wiederholt wird), auch für Fahrzeuge gelten, die im regionalen Kraftfahrlinienverkehr eingesetzt werden. Dies korrespondiert mit § 24 Abs. 2 letzter Satz KFG, in dem Art. 3 lit. a dezidiert nicht von der Ausnahme erfasst wird (vgl. Art. 3 Z 1 dieses Entwurfs).

Für alle übrigen sonstigen Fahrzeuge, in denen ein Kontrollgerät oft serienmäßig eingebaut ist, gilt gemäß Abs. 2 zwar ebenso primär die Kontrollgerätepflcht, und sind daher auch die entsprechenden (im Abs. 1 genannten) Vorschriften maßgeblich. Da die Pflicht zur Verwendung von Kontrollgeräten bei sonstigen Fahrzeugen vor allem beim Einsatz von Lenker/innen auf verschiedenen Fahrzeugen (z.B. sowohl mit digitalen als auch analogen Kontrollgeräten) zu unnötigen Schwierigkeiten und bürokratischen Hemmnissen geführt hat, soll bei diesen Fahrzeugen künftig auf die Verwendung eines Kontrollgerätes verzichtet werden können, indem ein Fahrtenbuch geführt wird.

Gemäß Abs. 3 ist daher künftig sowohl beim Lenken von Fahrzeugen ohne Kontrollgerät als auch beim Verzicht auf die Verwendung des Kontrollgerätes ein Fahrtenbuch nach den Vorschriften der Abs. 4 bis 6 zu führen.

Die Abs. 4 bis 6 übernehmen die wichtigsten Vorschriften des § 17 Abs. 1 bis 3 AZG in der derzeit geltenden Fassung. Weggelassen wurden all jene Vorschriften, die sich schon derzeit zusätzlich auch aus der Fahrtenbuch-Verordnung ergeben. Dadurch wird es bei der für die nächste Zeit geplanten Revision der FahrtrbV nicht notwendig sein, § 17 erneut zu ändern. § 17 Abs. 4 wurde aus Gründen der Rechtsklarheit zur Gänze in einen neuen § 8 Abs. 3 der FahrtrbV übergeführt, um alle Abweichungen aus derselben Rechtsvorschrift entnehmen zu können.

**Zu Z 8 (§ 27 Abs. 3 und § 33 Abs. 4):**

Durch diese Bestimmungen erfolgt eine Anpassung der Ministerienbezeichnungen an die geltende Fassung des Bundesministeriengesetzes, BGBl. I Nr. 3/2009.

**Zu Z 9 und 10 (§ 28):**

Der Anhang III der Kontroll-Richtlinie 2006/22/EG wurde durch die Richtlinie 2009/5/EG neu gefasst und sieht nunmehr einen umfangreichen Katalog an Tatbeständen vor, der nach der Schwere der Delikte in drei Kategorien differenziert (geringfügig, schwerwiegend, sehr schwerwiegend). Diese Differenzierung ist bis spätestens 1. Jänner 2010 in das nationale Recht umzusetzen.

Nach übereinstimmender Ansicht der Sozialpartner soll dabei das System des § 134 Abs. 1b KFG übernommen werden, wonach für schwere und besonders schwere Übertretungen Mindeststrafen von 200 bzw. 300 Euro vorgesehen sind. Diese Mindeststrafen sind sowohl aus spezial- wie aus generalpräventiven Gründen im Sinne der VfGH-Judikatur (vgl. VfSlg. 16.649/2002) sachlich zu rechtfertigen. So wird etwa in Erwägungsgrund 2 der Richtlinie 2009/5/EG ausgeführt, dass zu den schwerwiegendsten Verstößen diejenigen zählen müssen, „die das hohe Risiko in sich bergen, dass es zu Todesfällen oder schweren Körperverletzungen kommt“. Die Verhältnismäßigkeit zwischen Schutzobjekt und Sanktion ist in diesem Sinne jedenfalls gewährleistet. Eine außerordentliche Milderung der Strafe gemäß § 20 VStG oder das Absehen von einer Strafe gemäß § 21 VStG ist, sofern die dort genannten Voraussetzungen vorliegen, ohnehin auch bei Mindeststrafen möglich. Im Übrigen sind auch die von der EU-Kommission zur Gewährleistung einer einheitlichen Auslegung und Anwendung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 in allen Mitgliedstaaten erlassenen Leitlinien Nr. 1 bis 6 zu beachten.

In der Praxis hat sich herausgestellt, dass die geltende Regelung des § 28 AZG in Bezug auf die Lenker/innen relativ schwierig zu vollziehen ist. Gleichzeitig mit der Umsetzung der Kontroll-Richtlinie, die möglichst harmonisch in den bisherigen Rechtsbestand einzubauen ist, soll daher durch eine Umstellung der Systematik eine deutliche Vereinfachung erzielt werden. Es soll daher künftig eine klare Trennung der Tatbestände nach Übertretungen des AZG in den Abs. 3 und 3a im Zusammenhang mit dem Lenken von sonstigen Fahrzeugen und nach Übertretungen der EU-Verordnungen (EG) Nr. 561/2006 und (EWG) Nr. 3821/85 im Abs. 5 geben, die sich nur auf VO-Fahrzeuge beziehen. Dazu werden einerseits die Tatbestände des bisherigen Abs. 6 auf den neuen Abs. 3a und auf Abs. 5 aufgeteilt, und die Erschwerungstatbestände des bisherigen Abs. 5, die sich nicht mehr auf die EU-Verordnungen beziehen sollen, sondern nur mehr auf das nationale Recht, werden somit zum neuen Abs. 4. Der Abs. 6 enthält schließlich die zur Umsetzung der Richtlinie 2009/5/EG notwendigen Differenzierungen der Strafsätze für die im Abs. 5 genannten Tatbestände. Zu den Bestimmungen im Einzelnen:

**Zu Abs. 3a:**

Entspricht den bisherigen Z 3 und 4 des Abs. 6. Zur Strafhöhe vgl. die Erläuterungen zu Abs. 6.

**Zu Abs. 4:**

Dieser entspricht dem bisherigen Abs. 5, bezieht sich aber nur mehr auf Überschreitungen des AZG im Zusammenhang mit dem Lenken von sonstigen Fahrzeugen.

**Zu Abs. 5:**

Dieser entspricht großteils dem bisherigen Abs. 4, allerdings mit folgenden Abweichungen:

- Neu hinzugekommen ist die Z 5. Bisher waren Verstöße gegen Art. 10 Abs. 1 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 (d.h. die Verknüpfung von Lohn und zurückgelegter Strecke bzw. Menge der beförderten Güter) nicht strafbar, weil Lohnvereinbarungen nach dem österreichischen Arbeitsrecht als privatrechtliche Regelungen eingestuft wurden und daher nicht zum Arbeitnehmerschutz zählten. Da gemäß Nr. E1 des Anhangs III Verstöße gegen den Art. 10 Abs. 1 der VO (EG) Nr. 561/2006 künftig stets als sehr schwerwiegende Verstöße zu qualifizieren sind, ist ein entsprechender Tatbestand zu schaffen. Die Kontrolle von Lohnvereinbarungen zählt jedoch gemäß § 3 ArbIG nicht

zu den Aufgaben der Arbeitsinspektion, weshalb diese in diesem Punkt keine Anzeigen zur Einleitung von Strafverfahren erstatten können. Möglich sind jedoch z.B. Anzeigen durch die Arbeiterkammer im Rahmen ihrer Kompetenzen gemäß § 5 Arbeiterkammergesetz zur Überwachung von Arbeitsbedingungen.

- Die Z 6 entspricht im Wesentlichen der bisherigen Z 5, allerdings wurde sie den Erfordernissen der Vollziehungspraxis entsprechend und zur Vereinfachung mit der Z 2 des Abs. 6 zusammengefasst. Weiters soll durch eine Konkretisierung des Tatvorwurfs klargestellt werden, dass es sich beim Art. 10 Abs. 2 um eine Arbeitgeber/innenpflicht handelt, präventiv dafür Sorge zu tragen, dass die Arbeitnehmer/innen den Verpflichtungen der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 über das Kontrollgerät im Straßenverkehr nachkommen.
- Die Z 8 entspricht der Z 1 des bisherigen Abs. 6.
- Schließlich entfallen die Strafhöhen, diese sind nunmehr im Abs. 6 geregelt.

#### **Zu Abs. 6:**

Dabei handelt es sich um zentrale Bestimmung zur Umsetzung der Richtlinie 2009/5/EG mit der im Zusammenhang mit dem Lenken von VO-Fahrzeugen ein nach der Schwere der Übertretungen differenzierter Strafkatalog geschaffen wird. Für all jene Tatbestände, die nicht im Anhang III erwähnt werden, gelten die Strafhöhen der Z 1.

Im Sinne einer möglichst nachvollziehbaren und aufeinander abgestimmten Gewichtung der Strafhöhen für die einzelnen Tatbestände ist weiters (ebenso wie im neuen Abs. 3a) die Senkung der Mindeststrafen für leichte Verstöße gegen die (derzeit relativ streng zu ahndenden) Kontrollgerätevorschriften vorgesehen. Damit soll auch verdeutlicht werden, dass die Strafbestimmungen primär dazu dienen, Lenkzeitüber- bzw. Ruhezeitunterschreitungen zu verhindern.

#### **Zu Z 11 (§ 32 Z 8):**

Die Kontroll-Richtlinie 2006/22/EG ist am 1. Mai 2006 in Kraft getreten. Für ihre Umsetzung bedurfte es bisher keiner legislativen Maßnahmen, sondern diese erfolgte ausschließlich im Wege der Vollziehung. Aufgrund der Neufassung der Anlage III durch die Richtlinie 2009/5/EG ist nunmehr die Aufnahme der Kontroll-Richtlinie in den Katalog des § 32 AZG erforderlich.

#### **Zu Z 12 (§ 32c Abs. 7):**

Diese Bestimmung gilt nicht nur für die erweiterte Verordnungsermächtigung nach § 15e Abs. 1, sondern auch für allfällige künftige Verordnungen nach diesem Bundesgesetz und soll es dem Ordnungsgeber ermöglichen, die Kundmachung der Verordnung schon vor dem In-Kraft-Treten des Gesetzes durchzuführen, ohne gegen das rechtsstaatliche Prinzip des Art. 18 B-VG zu verstoßen. Dies dient vor allem auch der rechtzeitigen Information der betroffenen Rechtsanwender/innen.

#### **Zu Z 13 (§ 33 Abs. 1w):**

Die Richtlinie (EG) Nr. 5/2009 tritt mit 1. Jänner 2010 in Kraft, weshalb jedenfalls alle unmittelbar der Umsetzung dienenden Bestimmungen spätestens zu diesem Zeitpunkt in Kraft treten müssen. Die übrigen inhaltlichen Änderungen erfolgen in erster Linie aus Vereinfachungsgründen zum selben Zeitpunkt.

Lediglich die Neudefinition des Kraftfahrungsverkehrs und die Änderungen der Ministerienbezeichnungen benötigen kein In-Kraft-Tretens-Datum, da es sich dabei um formale Anpassungen an bereits erfolgte materiellrechtliche Änderungen handelt.

#### **Zu Art. 2 (Änderung des Arbeitsruhegesetzes):**

##### **Zu Z 1 (§ 2 Abs. 3):**

Vgl. Art. 1 Z 1.

##### **Zu Z 2 (§ 5 Abs. 3 und 4, § 15 Abs. 1 und 2, § 26 Abs. 2 und 3, § 34):**

Vgl. Art. 1 Z 8.

##### **Zu Z 3 (§ 27 Abs. 2):**

Diese Bestimmung bezieht sich ausschließlich auf VO-Fahrzeuge. Mit der aktuellen Änderung erfolgt eine Anpassung an die bereits beschlossene, derzeit aber noch nicht kundgemachte, Wiedereinführung der sogenannten „12-Tage-Regelung“ in die Verordnung (EG) Nr. 561/2006, in Form der Einfügung eines neuen Art. 8 Abs. 6a. Mit dieser Regelung kann nun, wie es schon bis zum Jahre 2006 möglich war, im grenzüberschreitenden Gelegenheitsverkehr für Personen (betroffen sind die „internationalen Busrundreisen“) die Einhaltung der regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeit, die derzeit nach spätestens

sechs 24-Stunden-Zeiträumen erfolgen muss, bis spätestens nach dem zwölften 24-Stunden-Zeitraum verschoben werden. Unter welchen Voraussetzungen dies erfolgen darf, regelt der neue Art. 8 Abs. 6a.

**Zu den Z 4 (§ 27 Abs. 2b):**

Vgl. Art. 1 Z 10, insbesondere die Bemerkungen zu Abs. 4. Diese Bestimmung bezieht sich künftig nur mehr auf sonstige Fahrzeuge.

**Zu den Z 5 (§ 27 Abs. 2c):**

Vgl. Art. 1 Z 10, insbesondere die Bemerkungen zu Abs. 6. Ein Verweis auf Art. 8 Abs. 7 ist in dieser Bestimmung nicht erforderlich, da es sich dabei gemäß der Anlage III der Richtlinie 2006/22/EG idF 2009/5/EG nur um eine leichte Übertretung handelt, die unter die Z 1 fällt.

**Zu Z 6 (§ 32b Z 8):**

Vgl. Art. 1 Z 12.

**Zu Z 7 (§ 33 Abs. 1o):**

Vgl. Art. 1 Z 14.

**Zu Art. 3 (Änderung des Kraftfahrzeuggesetzes):**

**Zu Z 1 und 2 (§ 24 Abs. 2 bis 3) sowie 3 (§ 132 Abs. 28):**

Die derzeitige Regelung des Abs. 2a sieht Ausnahmen nur im Hinblick auf Artikel 3 Abs. 3 der EU-Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 betreffend Ausrüstung mit einem Kontrollgerät vor. Das führt zu der für die Betroffenen oft unbefriedigenden Situation, dass die Vorgaben der EU-Verordnung (EG) Nr. 561/2006 hinsichtlich der Lenk- und Ruhezeiten sehr wohl auch für diese Fahrzeuge gelten.

Weiters ist die derzeitige Ausnahmeregelung inkonsequent, da die ausgenommenen Fahrzeuge, wenn ihr Eigengewicht über 3 500 kg liegt, im Sinne des Abs. 2 dennoch mit einem Fahrtschreiber ausgerüstet sein müssen. Da es Fahrtschreiber im herkömmlichen Sinne gar nicht mehr gibt, sondern nur mehr Kontrollgeräte, führt das zum Ergebnis, dass diese Fahrzeuge ein Kontrollgerät eingebaut haben und aufgrund der Vorschriften des AZG dieses Kontrollgerät auch vorschriftsmäßig benutzt werden muss.

Daher wird es für sinnvoller erachtet, bestimmte Fahrzeuge im KFG komplett vom Anwendungsbereich der EU-Verordnungen (EWG) Nr. 3821/85 und (EG) Nr. 561/2006 auszunehmen, bestimmte Fahrzeuge dann auszunehmen, wenn das Lenken des Fahrzeuges nicht die Haupttätigkeit für den Lenker darstellt, bestimmte Fahrzeuge von der Einlegung einer Fahrtunterbrechung auszunehmen und andere Fahrzeuge, die nicht unter den Ausnahmetatbeständen genannt werden, voll dem Anwendungsbereich der EU-Verordnungen (EG) Nr. 561/2006 und (EWG) Nr. 3821/85 zu unterwerfen. Der Begriff Haupttätigkeit ist der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 entnommen. Keine Haupttätigkeit liegt z.B. vor, wenn im Gebrechensdienst einer der Monteure auch das Lenken des Fahrzeuges übernimmt.

Die Verpflichtung des Abs. 2 betreffend Fahrtschreiber soll bestehen bleiben. Es ist aber klarzustellen, dass der Fahrtschreiber bzw. das eingebaute Kontrollgerät lediglich zur Geschwindigkeitskontrolle verwendet werden muss.

Ein gänzlicher Entfall des Fahrtschreibers/Kontrollgerätes wäre unzweckmäßig, da der Fahrtschreiber/das Kontrollgerät zur Geschwindigkeitskontrolle verwendet werden kann und Aufzeichnungen im Falle eines Unfalles zur genauen Auswertung herangezogen werden können.

Weiters wird nunmehr im Abs. 2 klargestellt, dass ein eingebautes Gerät bei den unter die Ausnahmen des Abs. 2b und des Art. 3 lit. b bis i der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 fallenden Fahrzeugen nur zur Geschwindigkeitskontrolle verwendet werden muss.

Da die Ausnahme des Art. 3 lit. a der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 nicht genannt ist, bedeutet das, dass in Omnibussen im Linienverkehr auch wenn die Linienstrecke nicht mehr als 50 km beträgt, der Fahrtschreiber/das Kontrollgerät entsprechend verwendet werden muss (somit auch zur Aufzeichnung der Lenkzeiten und nicht bloß zur Geschwindigkeitskontrolle). Zum besseren Verständnis wird diese Verpflichtung für Omnibusse im Linienverkehr ausdrücklich in § 24 Abs. 2a normiert.

Um praktische Probleme bei der Handhabung dieser Vorschriften bei jenen Fahrzeugen, die noch mit einem 7-Tages-Fahrtenschreiber ausgerüstet sind, zu vermeiden, werden in Abs. 2a Z 1 bis 3 einige Ausnahmen hinsichtlich der Handhabung des Kontrollgerätes vorgesehen. Diese Ausnahmen sind auf den Ortslinienverkehr im Sinne des § 103 Abs. 3b erster Halbsatz beschränkt, also auf Linien, deren Anfangs- und Endpunkt innerhalb des selben Gemeindegebietes oder innerhalb aneinander grenzender Gemeindegebiete liegen und Haltestellen zum Aus- und Einsteigen nur innerhalb dieser Gemeindegebiete bestehen. Weitere Voraussetzung ist, dass eine Kontrolle der fehlenden Aufzeichnungen jederzeit in der Betriebsstätte möglich ist. Die Ausnahme ist bis Ende 2012 befristet, da bis zu diesem Zeitpunkt eine

Ablöse des 7-Tages-Fahrtenschreibers durch Kontrollgeräte oder entsprechende organisatorische Maßnahmen möglich sein müssen.

Die Änderung der Ausnahmen (bisher § 24 Abs. 2a) hat Auswirkungen für folgende Fahrzeuge, die nicht mehr in der Neuregelung (nunmehr § 24 Abs. 2b) enthalten sind:

- die bisher in Z 4 lit. a genannten Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen mit einer zulässigen Höchstmasse von nicht mehr als 7,5 t, die von Universaldiensteanbietern im Sinne des Artikels 2 Absatz 13 der Richtlinie 97/67/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Dezember 1997 über gemeinsame Vorschriften für die Entwicklung des Binnenmarktes der Postdienste der Gemeinschaft und die Verbesserung der Dienstqualität zum Zweck der Zustellung von Sendungen im Rahmen des Universaldienstes benutzt werden,
- die bisher in Z 5 genannten Fahrzeuge, die im Umkreis von 50 km vom Standort des Unternehmens zur Güterbeförderung mit Druckerdgas-, Flüssiggas- oder Elektroantrieb benutzt werden und deren zulässige Höchstmasse einschließlich Anhänger oder Sattelanhänger 7,5 t nicht übersteigt.

Durch die Übergangsbestimmung des § 132 Abs. 28 ist aber sichergestellt, dass solche Fahrzeuge nicht mit einem digitalen Kontrollgerät nachgerüstet werden müssen, auch wenn sie nach dem 1. Mai 2006 erstmals zum Verkehr zugelassen worden sind.

Die bisher in Z 6 genannten Fahrzeuge, die von den zuständigen Stellen für Kanalisation, Hochwasserschutz, Wasser-, Gas- und Elektrizitätsversorgung, von den Straßenbauämtern, den Telegramm- und Telefonanbietern, Radio- und Fernsehsendern sowie zur Erfassung von Radio- bzw. Fernsehsendern oder -geräten eingesetzt werden, werden in der Z 2 lit. b unter der Bedingung und für den Fall freigestellt, dass das Lenken des Fahrzeuges für den Lenker nicht die Haupttätigkeit darstellt. Unter den Begriff „Wasserversorgung“ kann auch Wasser in Form von Fernwärme subsumiert werden.

Die bisher in Z 6 genannten Fahrzeuge, die von den Straßenbauämtern der Gebietskörperschaften eingesetzt werden und von Landes- oder Gemeindebediensteten gelenkt werden, werden nunmehr gänzlich freigestellt. Diese waren auch bisher nicht vom Anwendungsbereich des AZG erfasst. Unter Straßenbauämtern sind auch Bauhöfe der Gebietskörperschaften zu verstehen.

Die bisher in Z 9 genannten Fahrzeuge, die zum Abholen von Milch bei landwirtschaftlichen Betrieben und zur Rückgabe von Milchbehältern oder von Milcherzeugnissen für Futterzwecke an diese Betriebe verwendet werden, werden in Z 3 lit. a lediglich von den Fahrtunterbrechungen (Lenkpausen) freigestellt, sofern es sich um Fahrzeuge zum Sammeln von Rohmilch handelt.

Die bisher in Z 10 genannten Spezialfahrzeuge für Geld- und/oder Werttransporte werden von den Fahrtunterbrechungen (Lenkpausen) freigestellt.

Ebenso werden bisher in Z 6 genannte Fahrzeuge, die zur Hausmüllabfuhr eingesetzt werden, und Fahrzeuge, die von den Straßenbauämtern im Winterdienst eingesetzt werden, sofern sie nicht unter die Ausnahme der Z 1 lit. d fallen, von den Fahrtunterbrechungen ausgenommen.

Ansonsten unterliegen diese Fahrzeuge in Zukunft aber den Vorgaben der EU-Verordnungen (EG) Nr. 561/2006 und (EWG) Nr. 3821/85.



## Textgegenüberstellung

Geltende Fassung

Vorgeschlagene Fassung

### Artikel 1

#### Änderung des Arbeitszeitgesetzes

§ 2. (1) bis (2) ...

(3) Soweit in diesem Bundesgesetz personenbezogene Bezeichnungen noch nicht geschlechtsneutral formuliert sind, gilt die gewählte Form für beide Geschlechter.

§ 13. (1) ...

1. ...
2. ein VO-Fahrzeug ein Kraftfahrzeug das entweder
  - a) zur Güterbeförderung dient und dessen zulässiges Gesamtgewicht, einschließlich Anhänger oder Sattelanhänger, 3,5 Tonnen übersteigt, oder
  - b) zur Personenbeförderung dient und nach seiner Bauart und Ausstattung geeignet und dazu bestimmt ist, mehr als neun Personen einschließlich des Fahrers zu befördern,und das nicht unter eine Ausnahme gemäß Art. 3 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 fällt;
3. bis 4. ...
5. ein digitales Kontrollgerät ein Kontrollgerät im Sinne des Anhangs I B der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85.

(2) Soweit in diesem Bundesgesetz auf die Verordnung (EG) Nr. 561/2006 verwiesen wird, ist dies ein Verweis auf die Verordnung (EG) Nr. 561/2006 über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr, ABl. Nr. L 102 vom 11.04.2006 S. 1.

(3) Soweit in diesem Bundesgesetz auf die Verordnung (EWG) Nr. 3821/85

§ 13. (1) ...

1. ...
2. ein VO-Fahrzeug ein Kraftfahrzeug, das entweder
  - a) zur Güterbeförderung dient und dessen zulässiges Gesamtgewicht, einschließlich Anhänger oder Sattelanhänger, 3,5 Tonnen übersteigt, oder
  - b) zur Personenbeförderung dient und nach seiner Bauart und Ausstattung geeignet und dazu bestimmt ist, mehr als neun Personen einschließlich des Fahrers zu befördern,und das weder unter eine Ausnahme des Artikels 3 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 fällt noch aufgrund einer Verordnung gemäß § 15e Abs. 1 zur Gänze von der Anwendung der Verordnungen (EWG) Nr. 3821/85 und (EG) Nr. 561/2006 freigestellt ist;
3. bis 4. ...
5. ein digitales Kontrollgerät ein Kontrollgerät im Sinne des Anhangs I B der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85;
6. ein regionaler Kraftfahrlinienverkehr ein Kraftfahrlinienverkehr mit einer Linienstrecke von nicht mehr als 50 km.

(2) Soweit in diesem Bundesgesetz auf die Verordnung (EG) Nr. 561/2006 verwiesen wird, ist dies ein Verweis auf die Verordnung (EG) Nr. 561/2006 über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr, ABl. Nr. L 102 vom 11.04.2006 S. 1, in der jeweils geltenden Fassung.

(3) Soweit in diesem Bundesgesetz auf die Verordnung (EWG) Nr. 3821/85

**Geltende Fassung**

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. 561/2006.

**§ 13c.** (1) bis (2) ...

(3) Für den Kraftfahrlinienverkehr mit einer Linienstrecke von nicht mehr als 50 km kann durch Kollektivvertrag, für Betriebe, 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) ...

**§ 15a.** (1) Für Lenker im Kraftfahrlinienverkehr mit einer Linienstrecke von nicht mehr als 50 km gelten die Abweichungen gemäß Abs. 2 bis 5.

(2) bis (5) ...

**§ 15e.** (1) Durch Verordnung können Abweichungen von den Bestimmungen der §§ 12 und 13b bis 15b oder der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 für die jeweils erfassten Fahrzeuge zugelassen werden. Solche Verordnungen dürfen nur für den innerstaatlichen Straßenverkehr und nur für die in Art. 3 oder Art. 13 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 genannten Kraftfahrzeuge erlassen werden, wenn

1. bis 2. ...

(2) ...

**§ 16.** (1) Die Einsatzzeit von Lenkern umfasst die zwischen zwei Ruhezeiten anfallende Arbeitszeit und die Arbeitszeitunterbrechungen. Bei Teilung der täglichen Ruhezeit oder bei Unterbrechung der täglichen Ruhezeit bei kombinierter Beförderung beginnt eine neue Einsatzzeit nach Ablauf der

**Vorgeschlagene Fassung**

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 jeweils geltenden Fassung.

(4) Soweit in diesem Bundesgesetz auf den Anhang III der Richtlinie 2006/22/EG verwiesen wird, ist dies ein Verweis auf die Richtlinie 2006/22/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. März 2006 über die Mindestbedingungen für die Durchführung der Verordnungen (EWG) Nr. 3820/85 und (EWG) Nr. 3821/85 des Rates über Sozialvorschriften für Tätigkeiten im Kraftverkehr (ABl. Nr. L 102 vom 11.4.2006, S. 35), zuletzt geändert durch die Richtlinie 2009/5/EG der Kommission vom 30. Jänner 2009 (ABl. Nr. L 29 vom 31.1.2009, S. 45).

**§ 13c.** (1) bis (2) ...

(3) Für den regionalen Kraftfahrlinienverkehr kann durch Kollektivvertrag, für Betriebe, 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) ...

**§ 15a.** (1) Für Lenker im regionalen Kraftfahrlinienverkehr gelten die Abweichungen gemäß Abs. 2 bis 5.

(2) bis (5) ...

**§ 15e.** (1) Durch Verordnung können Abweichungen von den Bestimmungen der §§ 12, 13b bis 15b, 17 und 17a oder von den Verordnungen (EWG) Nr. 3821/85 und (EG) Nr. 561/2006 für die jeweils erfassten Fahrzeuge zugelassen werden. Solche Verordnungen dürfen nur für den innerstaatlichen Straßenverkehr und nur für die in Art. 3 oder Art. 13 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 genannten Kraftfahrzeuge erlassen werden, wenn

1. bis 2. ...

(2) ...

**§ 16.** (1) Die Einsatzzeit von Lenkern umfasst die zwischen zwei Ruhezeiten anfallende Arbeitszeit und die Arbeitszeitunterbrechungen. Bei Teilung der täglichen Ruhezeit oder bei Unterbrechung der täglichen Ruhezeit bei kombinierter Beförderung beginnt eine neue Einsatzzeit nach Ablauf der

### **Geltende Fassung**

gesamten Ruhezeit, bei Teilung der täglichen Ruhezeit im Kraftfahrlinienverkehr mit einer Linienstrecke von nicht mehr als 50 km nach Ablauf des mindestens achtstündigen Teiles der Ruhezeit.

(2) bis (5) ...

### **Vorgeschlagene Fassung**

gesamten Ruhezeit, bei Teilung der täglichen Ruhezeit im regionalen Kraftfahrlinienverkehr nach Ablauf des mindestens achtstündigen Teiles der Ruhezeit.

(2) bis (5) ...

### **Kontrollgerät und Fahrtenbuch**

§ 17. (1) Ist ein Fahrzeug, das im regionalen Kraftfahrlinienverkehr eingesetzt wird, mit einem analogen oder digitalen Kontrollgerät ausgestattet, kommen die für VO-Fahrzeuge geltenden Vorschriften für die Verwendung des Kontrollgerätes, der Schaublätter, der Ausdrucke oder der Fahrerkarte nach Maßgabe des Art. 6 Abs. 5 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006, der Art. 13 bis 16 der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 sowie des § 17a zur Anwendung.

(2) Für alle übrigen sonstigen Kraftfahrzeuge im Sinne des § 13 Abs. 1 Z 3, die mit einem analogen oder digitalen Kontrollgerät ausgerüstet sind, gelten für die Verwendung des Kontrollgerätes, der Schaublätter, der Ausdrucke oder der Fahrerkarte die im Abs. 1 genannten Vorschriften nur, soweit nicht anstelle der Verwendung des Kontrollgerätes ein Fahrtenbuch geführt wird.

(3) Ist das Kraftfahrzeug

1. weder mit einem analogen noch einem digitalen Kontrollgerät ausgerüstet, oder
2. wird auf die Verwendung des Kontrollgerätes gemäß Abs. 2 verzichtet,

haben die Lenkerinnen und Lenker ein Fahrtenbuch nach den Vorschriften der Abs. 4 bis 6 zu führen.

(4) Lenkerinnen und Lenker gemäß Abs. 3 haben während des Dienstes ein persönliches Fahrtenbuch mit sich zu führen. Das Fahrtenbuch ist den Kontrollorganen über deren Verlangen vorzuweisen.

(5) Den Arbeitgeberinnen und Arbeitgebern obliegen die Ausgabe der persönlichen Fahrtenbücher sowie die Führung eines Verzeichnisses. Die persönlichen Fahrtenbücher sowie das Verzeichnis sind nach Abschluss der persönlichen Fahrtenbücher mindestens 24 Monate lang aufzubewahren und den Kontrollorganen auf Verlangen auszuhändigen.

(6) Nähere Bestimmungen über die Merkmale, die Form, den Inhalt und die Vorschriften über die Führung des persönlichen Fahrtenbuches und des Verzeichnisses sowie deren Überprüfung durch die Arbeitgeberinnen und

**Geltende Fassung****§ 27.** (1) bis (2) ...

(3) Über Berufungen gegen Bescheide der Arbeitsinspektorate entscheidet der Bundesminister für Arbeit, Gesundheit und Soziales.

(4) ...

**§ 28.** (1) bis (3) ...

(6) Arbeitgeber, die

1. die Pflichten betreffend das Kontrollgerät, das Schaublatt, den Ausdruck gemäß Anhang I B oder die Fahrerkarte gemäß Art. 3 Abs. 1, Art. 13, Art. 14, Art. 15 ausgenommen Abs. 6 oder Art. 16 der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 verletzen;
2. die Pflichten gemäß Art. 10 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 verletzen, soweit sie sich auf die Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 beziehen;
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.

(5) Abweichend von Abs. 2 bis 4 sind Arbeitgeber, sofern die Tat nicht nach anderen Vorschriften einer strengeren Strafe unterliegt, von der Bezirksverwaltungsbehörde im Wiederholungsfall mit einer Geldstrafe von 218 Euro bis 3 600 Euro zu bestrafen, wenn

1. die Höchstgrenze der täglichen oder wöchentlichen Arbeitszeit (Abs. 2 Z 1 oder Abs. 3 Z 1) um mehr als 20% überschritten wurde, oder
2. die tägliche Ruhezeit (Abs. 2 Z 3, Abs. 3 Z 5 oder Abs. 4 Z 3) weniger als acht Stunden betragen hat, soweit nicht eine kürzere Ruhezeit zulässig ist.

(4) Arbeitgeber, die

1. Lenker über die gemäß Art. 6 Abs. 1 bis 3 der Verordnung (EG)

**Vorgeschlagene Fassung**

Arbeitgeber sind durch Verordnung zu treffen. Ferner können durch Verordnung Ausnahmen und Erleichterungen in der Führung der Fahrtenbücher gestattet werden, wenn die Überwachung der Einhaltung der Arbeitszeitregelungen auf andere Weise hinlänglich sichergestellt ist.

**§ 27.** (1) bis (2) ...

(3) Über Berufungen gegen Bescheide der Arbeitsinspektorate entscheidet der Bundesminister für Arbeit, Soziales und Konsumentenschutz.

(4) ...

**§ 28.** (1) bis (3) ...

(3a) Arbeitgeberinnen und Arbeitgeber, die

1. die Pflichten betreffend das digitale Kontrollgerät gemäß § 17a verletzen;
  2. 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 145 Euro bis 2 180 Euro, im Wiederholungsfall von 200 Euro bis 3 600 Euro zu bestrafen.

(4) Abweichend von Abs. 2 und 3 sind Arbeitgeberinnen und Arbeitgeber, sofern die Tat nicht nach anderen Vorschriften einer strengeren Strafe unterliegt, von der Bezirksverwaltungsbehörde im Wiederholungsfall mit einer Geldstrafe von 218 Euro bis 3 600 Euro zu bestrafen, wenn

1. die Höchstgrenze der täglichen oder wöchentlichen Arbeitszeit (Abs. 2 Z 1 oder Abs. 3 Z 1) um mehr als 20% überschritten wurde, oder
2. die tägliche Ruhezeit (Abs. 2 Z 3 oder Abs. 3 Z 5) weniger als acht Stunden betragen hat, soweit nicht eine kürzere Ruhezeit zulässig ist.

(5) Arbeitgeberinnen und Arbeitgeber, die

1. Lenker über die gemäß Art. 6 Abs. 1 bis 3 der Verordnung (EG)

**Geltende Fassung**

- Nr. 561/2006 zulässige Lenkzeit hinaus einsetzen;
2. Lenkpausen gemäß Art. 7 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 nicht gewähren;
  3. die tägliche Ruhezeit gemäß Art. 8 Abs. 2, 4 oder 5 oder Art. 9 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 nicht gewähren;
  4. die Pflichten gemäß Art. 6 Abs. 5 oder Art. 12 Satz 2 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 verletzen;
5. die Pflichten gemäß Art. 10 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 verletzen, soweit sie sich auf das Kapitel II dieser Verordnung beziehen;
6. die Pflichten betreffend den Linienfahrplan und den Arbeitszeitplan gemäß Art. 16 Abs. 2 und 3 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 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, im Wiederholungsfall von 145 Euro bis 1 815 Euro zu bestrafen.

**Vorgeschlagene Fassung**

- Nr. 561/2006 zulässige Lenkzeit hinaus einsetzen;
2. Lenkpausen gemäß Art. 7 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 nicht gewähren;
  3. die tägliche Ruhezeit gemäß Art. 8 Abs. 2, 4 oder 5 oder Art. 9 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 nicht gewähren;
  4. die Pflichten gemäß Art. 6 Abs. 5 oder Art. 12 Satz 2 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 verletzen;
  5. die Pflichten gemäß Art. 10 Abs. 1 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 verletzen;
  6. nicht gemäß Art. 10 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 dafür gesorgt haben, dass die Lenkerinnen und Lenker ihre Verpflichtungen gemäß der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 sowie des Kapitels II der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 einhalten;
  7. die Pflichten betreffend den Linienfahrplan und den Arbeitszeitplan gemäß Art. 16 Abs. 2 und 3 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 verletzen;
  8. die Pflichten betreffend das Kontrollgerät, das Schaublatt, den Ausdruck gemäß Anhang I B oder die Fahrerkarte gemäß Art. 3 Abs. 1, Art. 13, Art. 14, Art. 15 ausgenommen Abs. 6 oder Art. 16 der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 verletzen,

sind, sofern die Tat nicht nach anderen Vorschriften einer strengeren Strafe unterliegt, von der Bezirksverwaltungsbehörde mit einer Geldstrafe gemäß Abs. 6 zu bestrafen.

(6) Sind Übertretungen gemäß Abs. 5 nach Anhang III der Richtlinie 2006/22/EG als

1. leichte Übertretungen eingestuft oder in diesem Anhang nicht erwähnt, sind die Arbeitgeberinnen und Arbeitgeber
  - a) in den Fällen der Z 1 bis 7 mit einer Geldstrafe von 72 Euro bis 1 815 Euro, im Wiederholungsfall von 145 Euro bis 1 815 Euro,
  - b) im Fall der Z 8 mit einer Geldstrafe von 145 Euro bis 2 180 Euro, im Wiederholungsfall von 200 Euro bis 3 600 Euro;
2. schwerwiegende Übertretungen eingestuft, sind die Arbeitgeberinnen und Arbeitgeber mit einer Geldstrafe von 200 Euro bis 2 180 Euro, im Wiederholungsfall von 250 Euro bis 3 600 Euro;

**Geltende Fassung**

(7) bis (12) ...

**§ 32. ...**

1. bis 6. ...

7. 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).

**§ 32c. (1) bis (6) ...****§ 33. (1) bis (1v) ...**

(2) ...

(3)

**Vorgeschlagene Fassung**

3. sehr schwerwiegende Übertretungen eingestuft, sind die Arbeitgeberinnen und Arbeitgeber mit einer Geldstrafe von 300 Euro bis 2 180 Euro, im Wiederholungsfall von 350 Euro bis 3 600 Euro, zu bestrafen.

(7) bis (12) ...

**§ 32. ...**

1. bis 6. ...

7. 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);

8. Richtlinie 2006/22/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. März 2006 über die Mindestbedingungen für die Durchführung der Verordnungen (EWG) Nr. 3820/85 und (EWG) Nr. 3821/85 des Rates über Sozialvorschriften für Tätigkeiten im Kraftverkehr sowie zur Aufhebung der Richtlinie 88/599/EWG des Rates (ABl. Nr. L 102 vom 11.4.2006, S. 35), zuletzt geändert durch die Richtlinie 2009/5/EG der Kommission vom 30. Jänner 2009 (ABl. Nr. L 29 vom 31.1.2009, S. 45).

**§ 32c. (1) bis (6) ...**

(7) Verordnungen auf Grund dieses Bundesgesetzes können bereits von dem der Kundmachung der jeweiligen Verordnungsermächtigung folgenden Tag an erlassen werden. Sie dürfen jedoch frühestens mit dem In-Kraft-Treten der jeweiligen Verordnungsermächtigung in Kraft treten.

**§ 33. (1) bis (1v)...**

(1w) § 2 Abs. 3, § 13 Abs. 1 Z 6 und Abs. 2 bis 4, § 28 Abs. 3a und 4 bis 6 sowie § 32 Z 7 und 8, in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xxx/2009, treten mit 1. Jänner 2010 in Kraft.

(2) ...

**Geltende Fassung**

(4) ...

- a) hinsichtlich der Arbeitnehmer in Betrieben, die dem Verkehrs-Arbeitsinspektionsgesetz unterliegen, der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Arbeit, Gesundheit und Soziales;
- b) hinsichtlich aller anderen Arbeitnehmer der Bundesminister für Arbeit, Gesundheit und Soziales;
- c) ...
- d) hinsichtlich des Abschnittes 6a der Bundesminister für Arbeit, Gesundheit und Soziales;
- e) bis f) ...

(5) Die in Abs. 4 lit. a und b genannten Bundesminister sind auch mit der Vollziehung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 und der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 betraut.

**Vorgeschlagene Fassung**

(3) ...

- a) hinsichtlich der Arbeitnehmer in Betrieben, die dem Verkehrs-Arbeitsinspektionsgesetz unterliegen, der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Arbeit, Soziales und Konsumentenschutz;
- b) hinsichtlich aller anderen Arbeitnehmer der Bundesminister für Arbeit, Soziales und Konsumentenschutz;
- c) ...
- d) hinsichtlich des Abschnittes 6a der Bundesminister für Arbeit, Soziales und Konsumentenschutz;
- e) bis f) ...

(4) Die in Abs. 4 lit. a und b genannten Bundesminister sind auch mit der Vollziehung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 und der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 betraut.

**Artikel 2****Änderung des Arbeitsruhegesetzes**

§ 2. (1) bis (2) ...

§ 5. (1) bis (2) ...

(3) Der Bundesminister für Arbeit, Gesundheit und Soziales kann auf Antrag des Arbeitgebers nach Anhörung der gesetzlichen Interessenvertretungen der Arbeitgeber und Arbeitnehmer abweichend von Abs. 2 Schichtpläne zulassen. Sie können die wöchentliche Ruhezeit von mindestens 24 Stunden unterschreiten oder den vierwöchigen Durchrechnungszeitraum überschreiten, wenn dies aus wichtigen Gründen erforderlich und mit den Interessen der Arbeitnehmer vereinbar ist. Solche Schichtpläne können befristet werden.

(4) Der Bundesminister für Arbeit, Gesundheit und Soziales hat Ausnahmen gemäß Abs. 3 von Amts wegen oder auf Antrag einer der gesetzlichen

§ 2. (1) bis (2) ...

§ 5. (1) bis (2) ...

(3) Soweit in diesem Bundesgesetz personenbezogene Bezeichnungen noch nicht geschlechtsneutral formuliert sind, gilt die gewählte Form für beide Geschlechter.

(3) Der Bundesminister für Arbeit, Soziales und Konsumentenschutz kann auf Antrag des Arbeitgebers nach Anhörung der gesetzlichen Interessenvertretungen der Arbeitgeber und Arbeitnehmer abweichend von Abs. 2 Schichtpläne zulassen. Sie können die wöchentliche Ruhezeit von mindestens 24 Stunden unterschreiten oder den vierwöchigen Durchrechnungszeitraum überschreiten, wenn dies aus wichtigen Gründen erforderlich und mit den Interessen der Arbeitnehmer vereinbar ist. Solche Schichtpläne können befristet werden.

(4) Der Bundesminister für Arbeit, Soziales und Konsumentenschutz hat Ausnahmen gemäß Abs. 3 von Amts wegen oder auf Antrag einer der

**Geltende Fassung**

Interessenvertretungen der Arbeitgeber oder Arbeitnehmer, des Arbeitgebers oder von Organen der Arbeitnehmerschaft des Betriebes abzuändern oder zu widerrufen, wenn die Voraussetzungen des Abs. 3 nicht mehr vorliegen.

(5) bis (6) ...

**§ 13.** (1) bis (2) ...

(3) Verordnungen gemäß Abs. 1 sind dem Bundesminister für Arbeit, Gesundheit und Soziales jeweils zur Kenntnis zu bringen.

(4) ...

**§ 15.** (1) Der Bundesminister für Arbeit, Gesundheit und Soziales hat auf Antrag des Arbeitgebers nach Anhörung der gesetzlichen Interessenvertretungen der Arbeitgeber und Arbeitnehmer für bestimmte Arbeitnehmer eines Betriebes eine Ausnahme von der Wochenend- und Feiertagsruhe zuzulassen, wenn dies im Einzelfall infolge der Neuerrichtung oder Änderung einer Betriebsanlage oder der Einführung eines neuen Verfahrens aus den im § 12 Abs. 1 Z 4, 6 und 7 genannten Gründen erforderlich ist.

(2) Der Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten hat auf Antrag des Arbeitgebers nach Anhörung der gesetzlichen Interessenvertretungen der Arbeitgeber und Arbeitnehmer für bestimmte Arbeitnehmer eines Bergbaubetriebes eine Ausnahme von den Bestimmungen der Wochenend- und Feiertagsruhe zuzulassen, wenn dies

1. bis 5. ...  
erforderlich ist.

**§ 26.** (1) ...

(2) Über Berufungen gegen Bescheide der Arbeitsinspektorate entscheidet der Bundesminister für Arbeit, Gesundheit und Soziales.

(3) Die den Arbeitsinspektoraten nach diesem Bundesgesetz zustehenden Aufgaben und Befugnisse, die sich über den Wirkungsbereich eines Arbeitsinspektorates hinaus erstrecken, sind vom Bundesminister für Arbeit, Gesundheit und Soziales wahrzunehmen.

(4) ...

**§ 27.** (1) ...

(2) Ebenso sind Arbeitgeber zu bestrafen, die die wöchentliche Ruhezeit

**Vorgeschlagene Fassung**

gesetzlichen Interessenvertretungen der Arbeitgeber oder Arbeitnehmer, des Arbeitgebers oder von Organen der Arbeitnehmerschaft des Betriebes abzuändern oder zu widerrufen, wenn die Voraussetzungen des Abs. 3 nicht mehr vorliegen.

(5) bis (6) ...

**§ 13.** (1) bis (2) ...

(3) Verordnungen gemäß Abs. 1 sind dem Bundesminister für Arbeit, Soziales und Konsumentenschutz jeweils zur Kenntnis zu bringen.

(4) ...

**§ 15.** (1) Der Bundesminister für Arbeit, Soziales und Konsumentenschutz hat auf Antrag des Arbeitgebers nach Anhörung der gesetzlichen Interessenvertretungen der Arbeitgeber und Arbeitnehmer für bestimmte Arbeitnehmer eines Betriebes eine Ausnahme von der Wochenend- und Feiertagsruhe zuzulassen, wenn dies im Einzelfall infolge der Neuerrichtung oder Änderung einer Betriebsanlage oder der Einführung eines neuen Verfahrens aus den im § 12 Abs. 1 Z 4, 6 und 7 genannten Gründen erforderlich ist.

(2) Der Bundesminister für Arbeit, Soziales und Konsumentenschutz hat auf Antrag des Arbeitgebers nach Anhörung der gesetzlichen Interessenvertretungen der Arbeitgeber und Arbeitnehmer für bestimmte Arbeitnehmer eines Bergbaubetriebes eine Ausnahme von den Bestimmungen der Wochenend- und Feiertagsruhe zuzulassen, wenn dies

1. bis 5. ...  
erforderlich ist.

**§ 26.** (1) ...

(2) Über Berufungen gegen Bescheide der Arbeitsinspektorate entscheidet der Bundesminister für Arbeit, Soziales und Konsumentenschutz.

(3) Die den Arbeitsinspektoraten nach diesem Bundesgesetz zustehenden Aufgaben und Befugnisse, die sich über den Wirkungsbereich eines Arbeitsinspektorates hinaus erstrecken, sind vom Bundesminister für Arbeit, Soziales und Konsumentenschutz wahrzunehmen.

(4) ...

**§ 27.** (1) ...

(2) Ebenso sind Arbeitgeber zu bestrafen, die die wöchentliche Ruhezeit



**Geltende Fassung**

gemäß Art. 8 Abs. 6 und 7 oder Art. 12 Satz 2 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 nicht gewähren.

(2a) ...

(2b) Abweichend von Abs. 1 bis 2 sind Arbeitgeber, sofern die Tat nicht nach anderen Vorschriften einer strengeren Strafe unterliegt, von der Bezirksverwaltungsbehörde im Wiederholungsfall mit einer Geldstrafe von 218 Euro bis 3 600 Euro zu bestrafen, wenn die wöchentliche Ruhezeit weniger als 24 Stunden betragen hat, soweit nicht eine kürzere Ruhezeit zulässig ist.

**§ 32b. ...**

1. Richtlinie 2003/88/EG des Rates vom 4. November 2003 über bestimmte Aspekte der Arbeitszeitgestaltung (ABl. Nr. L 299 vom 18.11.2003 S. 9).
2. bis 6. ...
7. 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).

**Vorgeschlagene Fassung**

gemäß Art. 8 Abs. 6 bis 7 oder Art. 12 Satz 2 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 nicht gewähren.

(2a) ...

(2b) Abweichend von Abs. 1 sind Arbeitgeber, sofern die Tat nicht nach anderen Vorschriften einer strengeren Strafe unterliegt, von der Bezirksverwaltungsbehörde im Wiederholungsfall mit einer Geldstrafe von 218 Euro bis 3 600 Euro zu bestrafen, wenn die wöchentliche Ruhezeit weniger als 24 Stunden betragen hat, soweit nicht eine kürzere Ruhezeit zulässig ist.

(2c) Sind Übertretungen gemäß Abs. 2 nach Anhang III der Richtlinie 2006/22/EG als

1. leichte Übertretungen eingestuft oder in diesem Anhang nicht erwähnt, sind die Arbeitgeberinnen und Arbeitgeber mit einer Geldstrafe von 72 Euro bis 1 815 Euro, im Wiederholungsfall von 145 Euro bis 1 815 Euro;
2. schwerwiegende Übertretung eingestuft, sind die Arbeitgeberinnen und Arbeitgeber mit einer Geldstrafe von 200 Euro bis 2 180 Euro, im Wiederholungsfall von 250 Euro bis 3 600 Euro;
3. sehr schwerwiegende Übertretung eingestuft, sind die Arbeitgeber und Arbeitgeberinnen mit einer Geldstrafe von 300 Euro bis 2 180 Euro, im Wiederholungsfall von 350 Euro bis 3 600 Euro,

zu bestrafen.

**§ 32b. ...**

1. Richtlinie 2003/88/EG des Rates vom 4. November 2003 über bestimmte Aspekte der Arbeitszeitgestaltung (ABl. Nr. L 299 vom 18.11.2003 S. 9);
2. bis 6. ...
7. 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);
8. Richtlinie 2006/22/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. März 2006 über die Mindestbedingungen für die Durchführung der

**Geltende Fassung**

§ 33. (1) bis (1n) ...

§ 34. (1) ...

1. der Bundeskanzler im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Arbeit, Gesundheit und Soziales hinsichtlich der Arbeitnehmer in Betrieben des Bundes; soweit finanzielle Angelegenheiten berührt sind, auch im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen;
2. der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Arbeit, Gesundheit und Soziales hinsichtlich der Arbeitnehmer in Betrieben, die dem Verkehrs-Arbeitsinspektorat unterstehen;
3. ...
4. im übrigen der Bundesminister für Arbeit, Gesundheit und Soziales im Einvernehmen mit dem Bundeskanzler hinsichtlich der Arbeitnehmer in Betrieben der Länder, Gemeinden und Gemeindeverbände, soweit finanzielle Angelegenheiten berührt sind auch im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen;
5. der Bundesminister für Arbeit, Gesundheit und Soziales hinsichtlich aller anderen Arbeitnehmer.

(2) ...

**Vorgeschlagene Fassung**

Verordnungen (EWG) Nr. 3820/85 und (EWG) Nr. 3821/85 des Rates über Sozialvorschriften für Tätigkeiten im Kraftverkehr sowie zur Aufhebung der Richtlinie 88/599/EWG des Rates (ABl. Nr. L 102 vom 11.4.2006, S. 35), zuletzt geändert durch die Richtlinie 2009/5/EG der Kommission vom 30. Jänner 2009 (ABl. Nr. L 29 vom 31.1.2009, S. 45).

§ 33. (1) bis (1n) ...

(1o) § 2 Abs. 3, § 27 Abs. 2, 2b und 2c sowie § 32b Z 7 und 8, in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xxx/2009, treten mit 1. Jänner 2010 in Kraft.

§ 34. (1) ...

1. der Bundeskanzler im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Arbeit, Soziales und Konsumentenschutz hinsichtlich der Arbeitnehmer in Betrieben des Bundes; soweit finanzielle Angelegenheiten berührt sind, auch im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen;
2. der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Arbeit, Soziales und Konsumentenschutz hinsichtlich der Arbeitnehmer in Betrieben, die dem Verkehrs-Arbeitsinspektorat unterstehen;
3. ...
4. im übrigen der Bundesminister für Arbeit, Soziales und Konsumentenschutz im Einvernehmen mit dem Bundeskanzler hinsichtlich der Arbeitnehmer in Betrieben der Länder, Gemeinden und Gemeindeverbände, soweit finanzielle Angelegenheiten berührt sind auch im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen;
5. der Bundesminister für Arbeit, Soziales und Konsumentenschutz hinsichtlich aller anderen Arbeitnehmer.

(2) ...

**Artikel 3****Änderung des Kraftfahrzeuggesetzes 1967**

§ 24. (1) ...

(2) Lastkraftwagen und Sattelzugfahrzeuge mit einem Eigengewicht von mehr als 3500 kg und Omnibusse müssen mit geeigneten Fahrtschreibern und

§ 24. (1) ...

(2) Lastkraftwagen und Sattelzugfahrzeuge mit einem Eigengewicht von mehr als 3 500 kg und Omnibusse müssen mit geeigneten Fahrtschreibern und

**Geltende Fassung**

Wegstreckenmessern ausgerüstet sein, die so beschaffen sind, daß sie nicht von Unbefugten in Betrieb oder außer Betrieb gesetzt werden können; mit Fahrtschreibern und Wegstreckenmessern müssen jedoch nicht ausgerüstet sein:

- a) Lastkraftwagen und Sattelzugfahrzeuge, die zur Verwendung im Bereich des öffentlichen Sicherheitsdienstes bestimmt sind, sowie Heereslastkraftwagen,
- b) Mannschaftstransportfahrzeuge und Wasserwerfer (§ 3 Z. 3 des Waffengebrauchsgesetzes 1969, BGBl. Nr. 149), die zur Verwendung im Bereich des öffentlichen Sicherheitsdienstes oder der Finanzverwaltung bestimmt sind, sowie Heeresmannschaftstransportfahrzeuge und
- c) Feuerwehrfahrzeuge (§ 2 Z. 28) und Mannschaftstransportfahrzeuge, die ausschließlich oder vorwiegend zur Verwendung für Feuerwehren bestimmt sind.

**Vorgeschlagene Fassung**

Wegstreckenmessern ausgerüstet sein, die so beschaffen sind, dass sie nicht von Unbefugten in Betrieb oder außer Betrieb gesetzt werden können; mit Fahrtschreibern und Wegstreckenmessern müssen jedoch nicht ausgerüstet sein:

1. Lastkraftwagen und Sattelzugfahrzeuge, die zur Verwendung im Bereich des öffentlichen Sicherheitsdienstes bestimmt sind, sowie Heereslastkraftwagen,
2. Mannschaftstransportfahrzeuge und Wasserwerfer (§ 3 Z 3 des Waffengebrauchsgesetzes 1969, BGBl. Nr. 149), die zur Verwendung im Bereich des öffentlichen Sicherheitsdienstes oder der Finanzverwaltung bestimmt sind, sowie Heeresmannschaftstransportfahrzeuge und
3. Feuerwehrfahrzeuge (§ 2 Z 28) und Mannschaftstransportfahrzeuge, die ausschließlich oder vorwiegend zur Verwendung für Feuerwehren bestimmt sind.

Ein in das Fahrzeug eingebautes Kontrollgerät (Verordnung (EWG) Nr. 3821/85) ersetzt den Fahrtschreiber. Fällt das Fahrzeug unter eine der Ausnahmen des Abs. 2b Z 1 und 2 oder des Artikels 3 lit. b bis i der Verordnung (EG) Nr. 561/2006, so muss der Fahrtschreiber/das Kontrollgerät lediglich zum Zwecke der Geschwindigkeitskontrolle verwendet werden. Es ist ein geeignetes Schaublatt einzulegen, in welches der Name des Lenkers nicht eingetragen werden muss.

(2a) Abweichend von Artikel 3 lit. a der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 muss bei Omnibussen, die im regionalen Linienverkehr eingesetzt werden, jedenfalls ein Kontrollgerät im Sinne der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 eingebaut und benutzt werden. Bei der Verwendung des Kontrollgerätes im Ortslinienverkehr im Sinne des § 103 Abs. 3b erster Halbsatz kann unter der Voraussetzung, dass die jeweiligen Aufzeichnungen in der Betriebsstätte aufliegen, bis zum Ablauf des 31. Dezember 2013 von folgenden Bestimmungen dieses Bundesgesetzes und der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 abgewichen werden:

1. von der Verpflichtung zur Mitführung eines Nachweises über Zeiten während des laufenden Tages und der vergangenen 28 Tage, in denen sich der Lenker in Krankenstand oder Urlaub befunden hat oder ein Fahrzeug gelenkt hat, für das keine Kontrollgerätepflicht besteht;
2. von der Verpflichtung zur Mitführung der Schaublätter gemäß Art. 15 Abs. 7 der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85, soweit es sich um

### Geltende Fassung

(2a) Absatz 2 gilt nicht, wenn das Fahrzeug mit einem Kontrollgerät im Sinne der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 ausgerüstet ist. Von der Anwendung dieser Verordnung werden gemäß Artikel 3 Abs. 2 der genannten Verordnung folgende Fahrzeuge freigestellt:

1. Fahrzeuge, die Eigentum von Behörden sind oder von diesen ohne Fahrer angemietet sind, um Beförderungen im Straßenverkehr durchzuführen, die nicht im Wettbewerb mit privatwirtschaftlichen Verkehrsunternehmen stehen;
2. Fahrzeuge, die von Landwirtschafts-, Gartenbau-, Forstwirtschafts- oder Fischereiunternehmen zur Güterbeförderung im Rahmen ihrer eigenen unternehmerischen Tätigkeit in einem Umkreis von bis zu 100 km vom Standort des Unternehmens benutzt oder ohne Fahrer angemietet werden;
3. land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen, die für land- oder forstwirtschaftliche Tätigkeiten eingesetzt werden, und zwar in einem Umkreis von bis zu 100 km vom Standort des Unternehmens, das das Fahrzeug besitzt, anmietet oder least;
7. Spezialfahrzeuge, die Ausrüstungen des Zirkus- oder Schaustellergewerbes transportieren;
8. speziell ausgerüstete Projektfahrzeuge für mobile Projekte, die hauptsächlich im Stand zu Lehrzwecken dienen;
11. Fahrzeuge, die ausschließlich auf Straßen in Güterverteilzentren wie Häfen, Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs und Eisenbahnterminals benutzt werden;
12. Fahrzeuge, die innerhalb eines Umkreises von bis zu 50 Kilometern für

### Vorgeschlagene Fassung

Lenkzeiten für den selben Betrieb handelt;

3. von der Verpflichtung zur manuellen Eingabe gemäß § 102a Abs. 6 und 8 in Verbindung mit Anhang I B Kapitel III Punkt 6.2. der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85, wenn ein Fahrerwechsel zwischen Ausgangs- und Endpunkt erfolgt.

(2b) Im Sinne von Artikel 13 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 und von Artikel 3 Abs. 2 der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 werden folgende Fahrzeuge von der Anwendung dieser Verordnungen

1. ganz freigestellt:
  - a) Fahrzeuge, die Eigentum von Behörden sind oder von diesen ohne Fahrer angemietet sind, um Beförderungen im Straßenverkehr durchzuführen, die nicht im Wettbewerb mit privatwirtschaftlichen Verkehrsunternehmen stehen;
  - b) Fahrzeuge, die von Landwirtschafts-, Gartenbau-, Forstwirtschafts- oder Fischereiunternehmen zur Güterbeförderung im Rahmen ihrer eigenen unternehmerischen Tätigkeit in einem Umkreis von bis zu 100 km vom Standort des Unternehmens benutzt oder ohne Fahrer angemietet werden;
  - c) land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen, die für land- oder forstwirtschaftliche Tätigkeiten eingesetzt werden, und zwar in einem Umkreis von bis zu 100 km vom Standort des Unternehmens, das das Fahrzeug besitzt, anmietet oder least;
  - d) Fahrzeuge, die von den Straßenbauämtern der Gebietskörperschaften verwendet und die von Landes- oder Gemeindebediensteten gelenkt werden;
  - e) Spezialfahrzeuge, die Ausrüstungen des Zirkus- oder Schaustellergewerbes transportieren;
  - f) speziell ausgerüstete Projektfahrzeuge für mobile Projekte, die hauptsächlich im Stand zu Lehrzwecken dienen;
  - g) Fahrzeuge, die ausschließlich auf Straßen in Güterverteilzentren wie Häfen, Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs und Eisenbahnterminals benutzt werden;
  - h) Fahrzeuge, die innerhalb eines Umkreises von bis zu 50 km für die

### **Geltende Fassung**

die Beförderung lebender Tiere von den landwirtschaftlichen Betrieben zu den lokalen Märkten und umgekehrt oder von den Märkten zu den lokalen Schlachthäusern verwendet werden.

4. Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen mit einer zulässigen Höchstmasse von nicht mehr als 7,5 t, die
  - a) von Universaldienstleistern im Sinne des Artikels 2 Absatz 13 der Richtlinie 97/67/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Dezember 1997 über gemeinsame Vorschriften für die Entwicklung des Binnenmarktes der Postdienste der Gemeinschaft und die Verbesserung der Dienstqualität zum Zweck der Zustellung von Sendungen im Rahmen des Universaldienstes benutzt werden, oder
  - b) die zur Beförderung von Material, Ausrüstungen oder Maschinen benutzt werden, die der Fahrer zur Ausübung seines Berufes benötigt.

Diese Fahrzeuge dürfen nur in einem Umkreis von 50 km vom Standort des Unternehmens und unter der Bedingung benutzt werden, dass das Lenken des Fahrzeugs für den Lenker nicht die Haupttätigkeit darstellt;

5. Fahrzeuge, die im Umkreis von 50 km vom Standort des Unternehmens zur Güterbeförderung mit Druckerddgas-, Flüssiggas- oder Elektroantrieb benutzt werden und deren zulässige Höchstmasse einschließlich Anhänger oder Sattelanhänger 7,5 t nicht übersteigt;
6. Fahrzeuge, die von den zuständigen Stellen für Kanalisation, Hochwasserschutz, Wasser-, Gas- und Elektrizitätsversorgung, von den Straßenbauämtern, der Hausmüllabfuhr, den Telegramm- und Telefonanbietern, Radio- und Fernsehsendern sowie zur Erfassung von Radio- bzw. Fernsehsendern oder -geräten eingesetzt werden;

### **Vorgeschlagene Fassung**

Beförderung lebender Tiere von den landwirtschaftlichen Betrieben zu den lokalen Märkten und umgekehrt oder von den Märkten zu den lokalen Schlachthäusern verwendet werden;

- i) Fahrzeuge mit zehn bis 17 Sitzen, die ausschließlich zur nichtgewerblichen Personenbeförderung verwendet werden;
2. freigestellt, wenn das Lenken des Fahrzeuges für den Lenker nicht die Haupttätigkeit darstellt:

- a) Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen mit einer zulässigen Höchstmasse von nicht mehr als 7,5 t, die in einem Umkreis von 50 km vom Standort des Unternehmens zur Beförderung von Material, Ausrüstungen oder Maschinen benutzt werden, die der Fahrer zur Ausübung seines Berufes benötigt;

- b) Fahrzeuge, die von den zuständigen Stellen für Kanalisation, Hochwasserschutz, Wasser-, Gas- und Elektrizitätsversorgung, den Telegramm- und Telefonanbietern, Radio- und Fernsehsendern sowie zur Erfassung von Radio- bzw. Fernsehsendern oder -geräten eingesetzt werden;

3. nur in Bezug auf die Fahrtunterbrechungen gemäß Artikel 7 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 freigestellt:

**Geltende Fassung**

9. Fahrzeuge, die zum Abholen von Milch bei landwirtschaftlichen Betrieben und zur Rückgabe von Milchbehältern oder von Milcherzeugnissen für Futterzwecke an diese Betriebe verwendet werden;
10. Spezialfahrzeuge für Geld- und/oder Werttransporte;

Die Bestimmung des § 17 Abs. 6 Arbeitszeitgesetz bleibt unberührt.

(2b) Über Anträge auf eine EG-Bauartgenehmigung für ein Kontrollgerät- oder ein Schaublatt- oder ein Kontrollgerätekartensmuster gemäß Artikel 4 ff der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 entscheidet in Österreich der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie.

(4) bis (10) ...

§ 132. (1) bis (27) ...

§ 135. (1) bis (20) ...

**Vorgeschlagene Fassung**

- a) Fahrzeuge, die zum Sammeln von Rohmilch bei landwirtschaftlichen Betrieben verwendet werden;
- b) Spezialfahrzeuge für Geld- und/oder Werttransporte;
- c) Fahrzeuge, die von den zuständigen Stellen zur Hausmüllabfuhr eingesetzt werden, und
- d) Fahrzeuge, die von den Straßenbauämtern für den Winterdienst eingesetzt werden, sofern das Fahrzeug nicht unter die Ausnahme der Z 1 lit. d fällt.

(3) Über Anträge auf eine EG-Bauartgenehmigung für ein Kontrollgerät- oder ein Schaublatt- oder ein Kontrollgerätekartensmuster gemäß Artikel 4 ff der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 entscheidet in Österreich der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie.

(4) bis (10) ...

§ 132. (1) bis (27) ...

(28) Fahrzeuge, die vor dem 1. Jänner 2010 unter einen der bis dahin geltenden Ausnahmetatbestände des § 24 Abs. 2a gefallen sind und mit einem analogen Kontrollgerät ausgerüstet sind, müssen nicht auf ein digitales Kontrollgerät umgerüstet werden.

§ 135. (1) bis (20) ...

(21) § 24 Abs. 2 bis 3 und § 132 Abs. 28 jeweils in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xxx treten mit 1. Jänner 2010 in Kraft.