

Bericht

des Ausschusses für Arbeit und Soziales

über die Regierungsvorlage (491 der Beilagen): Bundesgesetz, mit dem das Arbeitszeitgesetz, das Arbeitsruhegesetz und das Kraftfahrzeuggesetz 1967 geändert werden

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 Kraftfahrzeuggesetz, als auch im Arbeitszeit- und im Arbeitsruhegesetz umzusetzen. Die Umsetzung im Kraftfahrzeuggesetz 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 Kraftfahrerlinienverkehr 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.

Der Ausschuss für Arbeit und Soziales hat die gegenständliche Regierungsvorlage in seiner Sitzung am 02. Dezember 2009 in Verhandlung genommen. An der Debatte beteiligten sich außer der Berichterstatterin Abgeordneten Ulrike **Königsberger-Ludwig** die Abgeordneten Johannes **Schmuckenschlager**, Sigisbert **Dolinschek**, Mag. Birgit **Schatz**, Ing. Norbert **Hofer**, Karl **Öllinger**, Johann **Hell** und Erwin **Spindelberger** sowie der Bundesminister für Arbeit, Soziales und Konsumentenschutz Rudolf **Hundstorfer**.

Im Zuge der Debatte haben die Abgeordneten Renate **Csörgits**, August **Wöginger**, Kolleginnen und Kollegen einen Abänderungsantrag eingebracht, der wie folgt begründet war:

„Im Ortslinienverkehr kann es auch an den Endstellen zu einem Fahrerwechsel ohne ausreichend langem Aufenthalt zum Nachtragen der Zeiten kommen, z.B. aufgrund außerplanmäßiger Verspätungen.“

Bei der Abstimmung wurde der in der Regierungsvorlage enthaltene Gesetzentwurf unter Berücksichtigung des oben erwähnten Abänderungsantrages der Abgeordneten Renate **Csörgits**, August **Wöginger**, Kolleginnen und Kollegen einstimmig angenommen.

Ferner beschloss der Ausschuss für Arbeit und Soziales einstimmig folgende Feststellung:

„Der Ausschuss für Arbeit und Soziales stellt fest, dass unter ‚Fahrzeugen, die von den Straßenbauämtern für den Winterdienst eingesetzt werden‘ im Sinne des § 24 Abs. 2b Z 3 lit. d KFG auch Fahrzeuge von beauftragten Unternehmen zu verstehen sind.“

Als Ergebnis seiner Beratungen stellt der Ausschuss für Arbeit und Soziales somit den **Antrag**, der Nationalrat wolle dem **angeschlossenen Gesetzentwurf** die verfassungsmäßige Zustimmung erteilen.

Wien, 2009 12 02

Ulrike Königsberger-Ludwig

Berichterstatterin

Renate Csörgits

Obfrau