

Erläuterungen

Allgemeiner Teil

Hauptgesichtspunkte des Entwurfes:

Die Änderung 6 des Europäischen Übereinkommens über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR) ist gesetzändernd bzw. gesetzesergänzend und bedarf daher der Genehmigung des Nationalrates gemäß Art. 50 Abs. 1 Z 1 B-VG. Es ist nicht erforderlich, eine allfällige unmittelbare Anwendung der Änderung im innerstaatlichen Rechtsbereich durch einen Beschlussgemäß Art. 50 Abs. 2 Z 4 B-VG, dass dieser Staatsvertrag durch Erlassung von Gesetzen zu erfüllen ist, auszuschließen. Da durch die Änderungen keine Angelegenheiten des selbständigen Wirkungsbereichs der Länder geregelt werden, bedarf es keiner Zustimmung des Bundesrates gemäß Art. 50 Abs. 2 Z 2 B-VG.

Das Übereinkommen über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR) vom 1. Juli 1970, BGBl. Nr. 518/1975, zuletzt geändert durch BGBl. III Nr. 69/2010 wurde bisher fünf Mal abgeändert. Mit diesen Änderungen sollen die Weiterentwicklung des technischen Fortschrittes und die Übereinstimmung sowie der Zusammenhang mit den europarechtlichen Vorschriften berücksichtigt werden. Die letzte Änderung („Änderung betreffend digitale Tachographen“ bzw. „Änderung 5“) ist am 16. Juni 2006 in Kraft getreten.

Die „Änderung 2“ ist am 24. April 1992 in Kraft getreten und wurde von Österreich bereits 1993 angenommen (BGBl. Nr. 203/1993).

Die folgenden drei Änderungen wurden von Österreich 2010 angenommen (BGBl. III Nr. 69/2010):

Die „Änderung 3“ (Art. 10 und 13, sowie Anhang) ist am 28. Februar 1995 in Kraft getreten.

Die „Änderung 4“ (Art. 12) ist am 27. Februar 2004 in Kraft getreten.

Die „Änderung betreffend digitale Tachographen“ (Art. 10, 13, 21, 22, 22 bis, sowie Anhang samt Anlagen) ist am 16. Juni 2006 in Kraft getreten.

Die „Änderung 6“ (ECE/TRANS/SC.1/386/Add.1) ist am 20. September 2010 in Kraft getreten und betrifft Bestimmungen hinsichtlich Lenk- und Ruhezeiten; Ergänzung der Definitionen, Regelungen betr. Verbesserung des Kontrollsystems; Pflichten der Verkehrsunternehmen, neue Musterformulare.

Diese Änderungen dienen der Angleichung des AETR an die in der Europäischen Union bestehenden Rechtsvorschriften über die Lenk- und Ruhezeiten von Berufskraftfahrern, um die Einheitlichkeit der für den internationalen Straßenverkehr geltenden Vorschriften in allen Ländern der UNECE zu gewährleisten und um die Verkehrssicherheit verbessern.

Dies erfordert Änderungen und Ergänzungen des Hauptteils des AETR (Art. 1, 2, 3, 6, 7, 8, 8 bis, 9, 11, 12, 12 bis, 13 bis und 22 ter), des Anhangs zum AETR und der Anlagen (1, 2 und 3 neu) zum Anhang des AETR.

Bei dieser „Änderung 6“ handelt es sich um eine Zwischenanpassung, da die Verhandlungen über die Angleichung des AETR an die bestehenden EU-rechtlichen Vorschriften betreffend Fahrtenschreiber (bzw. Kontrollgerät) gemäß VO (EU) Nr. 165/2014 und Lenk- und Ruhezeiten (Sozialvorschriften) gemäß VO (EG) Nr. 561/2006 noch nicht endgültig abgeschlossen sind.

Damit eine einheitliche Vorgehensweise gewährleistet ist, ist die Umsetzung der neu gefassten Art. 1, 2, 3, 6, 7, 8, 8 bis, 9, 11, 12, 12 bis, 13 bis und 22 ter), sowie des Anhangs des AETR und der Anlagen 1, 2 und 3 (neu) zum Anhang des AETR erforderlich.

Kompetenzgrundlage:

Die Zuständigkeit des Bundes zum Abschluss des gegenständlichen Abkommens ergibt sich aus Art. 10 Abs. 1 Z 2 („Abschluss von Staatsverträgen“) in Verbindung mit Z 9 („Kraftfahrwesen“) B-VG.

Besonderer Teil

Zu „Änderung 6“ (Art. 1, 2, 3, 6, 7, 8 bis, 9, 11, 12, 12 bis, 13 bis und 22 ter sowie Anhang samt Anlagen):

Zu Teil 1 (Änderungen zum Hauptteil des AETR):

Zu Art. 1:

Diese Änderung passt die Begriffsbestimmungen des AETR an die europarechtlichen Regelungen an.

Zu Art. 2:

Diese Änderung gleicht die Ausnahmen vom Geltungsbereich des AETR an die Regelungen der Europäischen Union an.

Zu Art. 3:

Die Änderungen der Absätze 2a und 2b präzisieren die Bedingungen der Anwendung des AETR für Fahrzeuge aus Nichtvertragsstaaten bzw. Drittländern.

Zu Art. 6:

Die Änderungen gleichen die Lenkzeiten von Berufskraftfahrern gemäß dem AETR an die in der Europäischen Union geltenden an. Der neue Absatz 4 stellt klar, dass Lenkzeit nicht aufhört oder beginnt, wenn eine Grenze überquert wird, sondern alle Fahrten im Gebiet von Vertragsparteien und im Gebiet von Nichtvertragsparteien umfasst.

Der neue Absatz 5 stellt klar, dass Tätigkeiten des Fahrers im Sinne des Artikel 1 Buchstabe q sowie alle Lenkzeiten außerhalb des Anwendungsbereiches des AETR als andere Arbeiten zu dokumentieren sind und aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht als Ruhezeit gelten.

Zu Art. 7:

Die Änderungen sind hauptsächlich redaktioneller Natur. Mit Art. 1 Buchstabe n wurde eine neue Definition betr. Fahrtunterbrechung eingefügt. Dementsprechend soll die Überschrift zu Artikel 7 zukünftig „Fahrtunterbrechung“ lauten.

Zu Art. 8:

Der Artikel über Ruhezeiten wurde vollständig neu gefasst, um fehlerhafte oder abweichende Auslegungen bei der Durchführung von Kontrollen zu vermeiden. Mit den Änderungen erfolgt eine Angleichung an die entsprechenden Bestimmungen der Europäischen Union. Die Änderungen sind sowohl redaktioneller als auch inhaltlicher Natur.

Die inhaltlichen Änderungen mit den Absätzen 2 bis 7 sollen die bestehenden Vorschriften vereinfachen und die Durchsetzung erleichtern. Die Mindestdauer der täglichen Ruhezeit wird von 8 Stunden auf 9 Stunden angehoben. Die regelmäßige tägliche Ruhezeit von mindestens 11 Stunden kann in zwei Teilen erfolgen. Der erste Teil muss einen ununterbrochenen Zeitraum von mindestens drei Stunden umfassen, der zweite Teil einen ununterbrochenen Zeitraum von mindestens neun Stunden. Die Aufteilung der regelmäßigen täglichen Ruhezeit von mindestens elf Stunden bedeutet jedoch immer noch, dass mindestens 12 Stunden Ruhezeit erforderlich sind. Außerdem wird präzisiert, dass der 24-Stunden-Zeitraum auch eine verkürzte Ruhezeit am Einsatzort oder am Wohnort des Fahrers sein kann. Die neuen Bestimmungen gelten nun auch für alle Transporttätigkeiten, einschließlich der gelegentlichen Personenbeförderung.

Die Änderung zu Absatz 8 erkennt die verstärkte Nutzung von Schlafgelegenheiten an Bord für längere Zeiträume außerhalb des Fahrerstützpunkts an. Es bleibt dem Fahrer überlassen zu entscheiden, ob er die täglichen Ruhezeiten und reduzierten wöchentlichen Ruhezeiten an Bord des Fahrzeugs in Anspruch nimmt. Diese Änderung legt den Grundsatz fest, dass Schlafgelegenheiten für jeden Fahrer an Bord verfügbar sein sollten.

Zu Art. 8 bis:

Dieser neue Artikel regelt Ausnahmen von Artikel 8. Dabei wird ein Teil des früheren Artikel 8 übernommen und um neue Bestimmungen ergänzt, die auf den EU-rechtlichen Bestimmungen beruhen.

Die Änderung in Absatz 1 erkennt an, dass ein Fahrer möglicherweise in ein Fährschiff/einen Zug ein- oder aussteigen muss, wobei in diesem Fall die tägliche Ruhezeit in drei Teile geteilt werden kann. Es bleibt jedoch das Maximum von einer Stunde für diese Vorgänge.

Absatz 2 legt fest, dass der Zeitraum, den der Fahrer für die Anreise zum Fahrzeug oder für die Rückreise vom Fahrzeug braucht, nur dann als Ruhepause oder Fahrtunterbrechung gilt, wenn sich der Fahrer auf

einer Fähre oder in einem Zug befindet und Zugang zu Schlafgelegenheiten an Bord der Fähre oder dem Zug hat.

Absatz 3 präzisiert unter welchen Voraussetzungen die Zeit, in der ein Fahrer zu einem Fahrzeug anreist oder zurückkehrt, als andere Arbeiten gilt und ergänzt die Bestimmungen von Artikel 6 Absatz 5.

Zu Art. 9:

Diese Änderung stellt klar, dass der Fahrer im Ausnahmefall eigene Aufzeichnungen zu führen hat. Der Fahrer hat die Abweichung von den Bestimmungen zu dokumentieren. Dabei wird auch das digitale Kontrollgerät, Gegenstand von Änderung 5 berücksichtigt.

Zu Art. 11:

Die Änderung in Absatz 1 hebt die besondere Pflicht des Unternehmens hervor, die Arbeitnehmer angemessen zu unterweisen.

Die zusätzliche Formulierung am Ende von Absatz 3 verdeutlicht, warum Entlohnungen gemäß Absatz 3 nach Maßgabe der Strecke oder Menge der beförderten Güter verboten sind. Es sollen Verstöße gegen das AEGR verhindert werden.

Der neue Absatz 4 begründet eine Haftungsvermutung des Arbeitgebers. Diese Bestimmung sorgt für mehr Sorgfalt bei der Erstellung und Änderung von Zeitplänen. Ein Verteidigungsmechanismus für Arbeitgeber ist vorgesehen.

Mit dem neuen Absatz 5 soll die gesamte Transportkette dafür sensibilisiert werden, dass keine unangemessenen, dem Abkommen zuwiderlaufenden Zeitpläne erstellt werden.

Zu Art. 12:

Mit der Änderung in Absatz 1 sollen die Kontrollen auf der Straße und auf dem Betriebsgelände der Unternehmen verbessert werden. Die Erhöhung der durchzuführenden Kontrollen orientiert sich an den Regelungen der Europäischen Union und spiegelt die Aufnahmekapazität des digitalen Tachographen innerhalb der internationalen Flotte und die damit verbundene Möglichkeit, eine größere Anzahl von Arbeitstagen zu kontrollieren. Die hier angegebenen Termine entsprechen dem verbindlichen Einführungstermin für den digitalen Fahrtenschreiber im AEGR (16. Juni 2010). Um sicherzustellen, dass die Durchsetzung fair ist und als fair angesehen wird, wurden am Ende von Unterabsatz (c) zusätzliche Kriterien zur Nichtdiskriminierung hinzugefügt.

Die neuen Bestimmungen von Absatz 6 ermöglichen es den Ländern, Kontrollbeamte zu ermächtigen, Strafen wegen Verstöße gegen die Vorschriften zu verhängen, unabhängig davon, wo der festgestellte Verstoß begangen wurde. Es wird eine vorläufige Durchführungsmaßnahme getroffen, damit die Vertragsparteien entscheiden können, wie sie in Bezug auf die in Unterabsatz (b) enthaltene Ausnahme verfahren wollen.

Absatz 7 legt fest, dass eine Vertragspartei immer dann, wenn sie ein Verfahren einleitet oder eine Strafe wegen einer bestimmten Zu widerhandlung verhängt, Beweise dafür vorlegen muss.

Absatz 8 fordert die Vertragsparteien auf, ein System angemessener Sanktionen für Verstöße gegen das Abkommen einzuführen, die innerhalb der Transportkette begangen worden sind.

Zu Art. 12 bis:

Dieser neue Artikel führt Musterformulare ein, die von Berufskraftfahrern verwendet werden können, um Straßenkontrollen zu erleichtern. Es werden die Bedingungen für die Verwendung solcher Formulare festgelegt.

Zu Art. 13 bis:

Dieser neue Artikel legt eine Übergangsbestimmung fest, wonach die Regelungen auf die am Ende von Artikel 12 Absatz 7 Buchstabe a und b des Anhangs verwiesen wird, drei Monate nach dem Inkrafttreten dieser Änderung gelten. Artikel 12 Absatz 7 Buchstabe a und b des Anhangs legen den Kontrollzeitraum bei Straßenkontrollen und die vorzulegenden Unterlagen fest.

Zu Art. 22 ter:

Dieser neue Artikel führt ein vereinfachtes Verfahren zur Änderung von Anlage 3 ein, das nur Muster standardisierter Formulare umfassen wird (siehe Artikel 12 bis oben).

Zu Anhang zum AEGR:

Artikel 11: Die zusätzlichen Formulierungen in diesem Artikel berücksichtigen den digitalen Fahrtenschreiber. In diesem Zusammenhang wird dem Verkehrsunternehmen die Pflicht auferlegt, Daten rechtzeitig herunterzuladen, damit diese auf dem Betriebsgelände angemessen überprüft werden können,

und diese mindestens 12 Monate aufzubewahren – dies ist der Zeitraum, in dem alle anderen Aufzeichnungen aufbewahrt werden müssen.

Artikel 12: Die Änderungen in Absatz 1 sind rein redaktioneller Natur. Die neuen Bestimmungen in Absatz 2 Buchstabe b aktualisieren diese Bestimmung, um dem digitalen Fahrtenschreiber Rechnung zu tragen.

Die Änderungen des Absatz 7 aktualisieren diese Bestimmung, um den neuen Bestimmungen Rechnung zu tragen, die mit den Rechtsvorschriften der Europäischen Union über Lenk- und Ruhezeiten und den digitalen Fahrtenschreiber eingeführt wurden.

Artikel 13: Die in Unterabsatz (b) eingefügten neuen Bestimmungen klären mehrere Situationen im Zusammenhang mit dem digitalen Fahrtenschreiber, um sicherzustellen, dass eine vollständige Aufzeichnung vorhanden ist, die von den Kontrollbeamten überprüft werden kann.

Zu Anlage 1 zum Anhang:

Die Änderung, die nur die russische Fassung des AETR betrifft, zielt darauf ab, denselben Wortlaut betr. Wartezeit zu verwenden wie den in Artikel 12 Absatz 3 Buchstabe c erster Gedankenstrich des Anhangs.

Zu Anlage 2 zum Anhang:

Die Änderung aktualisiert die Liste der Staaten, die Vertragsparteien des AETR sind, denen eine Nummer zugeschrieben wurde, um die Identifikation ihres Zulassungszeichens zu ermöglichen (Abschnitt I Absatz 1 der Anlage 2; „Prüfzeichen“).

Zu Anlage 3 neu zum Anhang:

Die Änderung definiert Musterformulare, die von Berufskraftfahrern verwendet werden können. Das erste de facto eingeführte Formular ist die „BESCHEINIGUNG VON TÄTIGKEITEN“ (siehe Artikel 12 bis).

Diese „Bescheinigung von Tätigkeiten“ entspricht dem EU-Formblatt für lenkfreie Zeiten gem. Art.11 Abs. 3 der Richtlinie 2006/22/EG in Verbindung mit Beschluss der EK vom 14. Dezember 2009 zur Änderung der Entscheidung 2007/230/EG über ein Formblatt betreffend die Sozialvorschriften für Tätigkeiten im Kraftverkehr, ABl. L 330 vom 16.12.2009, S. 80.