

## Vorblatt

### Probleme:

- Die Änderung des Anhangs III der Kontroll-Richtlinie 2006/22 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 561/2006 und 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 Lenker/innen im Mischverkehr auf verschiedenen Fahrzeugen.

### Ziele:

- Ordnungsgemäße Umsetzung des Anhangs III der Kontroll-Richtlinie 2006/22, 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

### Inhalt:

- Umgestaltung der Strafbestimmungen des § 28 AZG und § 27 ARG durch Schaffung von nach Schwere differenzierten Tatbestandsgruppen für VO-Fahrzeuge
- Erweiterung der Verordnungsmächtigung 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

### 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 Arbeitgeber/innen 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, konsumentenschutzpolitischer sowie 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 durch die Richtlinie 2009/5/EG. Die übrigen Änderungen sind EU-rechtlich nicht relevant.

## **Erläuterungen**

### **Allgemeiner Teil**

Der Anhang III der Kontroll-Richtlinie 2006/22 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 (vgl. Bericht des Verkehrsausschusses, 262 Blg StProt NR, XXIV. GP). Die gegenständliche AZG- und ARG-Novelle enthält den inhaltsgleichen Nachvollzug dieser KFG-Novelle.

Bei den innerstaatlich geregelten Ausnahmetatbeständen von den Verordnungen 561/2006 und 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 für Fahrzeuge, in die dieses ohne EU-rechtliche Verpflichtung eingebaut ist, seit der Einführung des digitalen Kontrollgerätes bei bestimmten Fahrzeuggruppen in der Praxis Schwierigkeiten und unnötigen bürokratischen Hemmnissen. 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 muss und nach dem AZG eine Kontrollgerätepflcht vorliegt.

#### **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 (§ 13 Abs. 1 Z 2):**

Fahrzeuge, die durch die Verordnung nach § 15e Abs. 1 von der Anwendung der EU-Verordnung 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 2 und 4 (§ 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.

##### **Zu Z 3 (§ 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 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).

Insbesondere in Bezug auf die Kontrollgeräte-Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 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 legislativen Vereinfachung die Verweisungen in den Abs. 2 und 3 entsprechend neu gestaltet.

Gleiches gilt auch für den Katalog im Anhang III der Kontroll-Richtlinie 2006/22, der durch die Richtlinie 2009/5/EG neu gefasst wurde, weshalb für diese Vorschrift eine zusätzliche dynamische Verweisung im neuen Abs. 4 geschaffen wird. Zwar handelt es sich dabei um den Anhang zu einer Richtlinie, jedoch lässt dieser bei der Einstufung von Verstößen als geringfügig, schwerwiegend oder sehr schwerwiegend keinen Gestaltungsspielraum und ist daher unmittelbar anzuwenden.

#### **Zu Z 5 (§ 15e Abs. 1):**

Derzeit sind Abweichungen durch Verordnung lediglich von den Lenkzeitemvorschriften (§ 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 Lenkzeitembestimmungen ermöglicht.

#### **Zu Z 6 (§ 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 FahrtbV nicht notwendig sein, § 17 erneut zu ändern. § 17 Abs. 4 wurde aus Gründen der Rechtsklarheit zur Gänze in einen neuen § 8 Abs. 3 der FahrtbV übergeführt, um alle Abweichungen aus derselben Rechtsvorschrift entnehmen zu können.

#### **Zu Z 7 (§ 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 8 bis 11 (§ 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 umzusetzen.

Nach übereinstimmender Ansicht der Sozialpartner soll dabei das System des § 134 Abs. 1b KFG übernommen werden, wonach für schwere bzw. besonders schwere Übertretungen Mindeststrafen von 200 bzw. 300 Euro vorgesehen sind. Das Absehen von einer Strafe gemäß § 21 VStG ist, sofern die dort genannten Voraussetzungen vorliegen, ohnehin auch bei Mindeststrafen möglich.

**Zu Z 8 (§ 28 Abs. 3a):**

Das geltende Recht sieht im § 28 Abs. 5 AZG höhere Strafsätze bei wiederholten besonders schweren Übertretungen vor. Diese Bestimmung soll (mit Ausnahme jener Arbeitgeber/innen, die VO-Fahrzeuge einsetzen) auch weiterhin unverändert zur Anwendung kommen. Der bisherige Abs. 5 wird jedoch aus systematischen Gründen zu einem neuen Abs. 3a umbenannt.

**Zu Z 9 (§ 28 Abs. 5):**

Bisher waren Verstöße gegen Art. 10 Abs. 1 der Verordnung 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 bisher nicht zum Arbeitnehmerschutz zählten. Da gemäß Nr. E1 des Anhangs III Verstöße gegen den Art. 10 Abs. 1 der VO 561/2006 künftig stets als sehr schwerwiegende Verstöße zu qualifizieren sind, wird eine entsprechende Strafbestimmung geschaffen. Da jedoch die Kontrolle von Lohnvereinbarungen gemäß § 3 Arbeitsinspektionsgesetz nicht zu den Aufgaben der Arbeitsinspektion zählt, können diesbezügliche Strafverfahren nicht aufgrund von Anzeigen durch die Arbeitsinspektion eingeleitet werden. Möglich sind jedoch z.B. Anzeigen durch die Arbeiterkammer im Rahmen ihrer Kompetenzen gemäß § 5 Arbeiterkammergesetz zur Überwachung von Arbeitsbedingungen.

**Zu Z 10 (§ 28 Abs. 6):**

Vorgesehen ist weiters die Senkung der Mindeststrafen für leichte Verstöße gegen die (derzeit relativ streng zu ahndenden) Kontrollgerätevorschriften. Damit soll vor allem verdeutlicht werden, dass die Strafbestimmungen primär dazu dienen, Lenkzeitüber- bzw. Ruhezeitunterschreitungen zu verhindern.

**Zu Z 11 (§ 28 Abs. 6a):**

Diese Bestimmung ist das Kernstück der Umsetzung von Anhang III. Sie enthält, analog zum § 134 Abs. 1b KFG, Mindeststrafen von 200 bzw. 300 Euro für jene Verstöße, die nach dem Anhang III als schwere oder besonders schwere Übertretungen eingestuft werden. Das bisherige System, wonach bei wiederholten Verstößen höhere Mindeststrafen vorgesehen sind, wird dabei beibehalten. Der letzte Satz übernimmt die bisher in Abs. 5 geregelte Höchststrafe bei eklatanten Unterschreitungen der Ruhezeit.

**Zu Z 12 (§ 32 Z 8):**

Die Kontroll-Richtlinie 2006/22 ist am 1. Mai 2006 in Kraft getreten. Für ihre Umsetzung bedurfte es bisher keiner legislatischen 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 13 (§ 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 Verordnungsgeber 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 14 (§ 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 Kraftfahrlinienverkehrs und die Änderungen der Ministerienbezeichnungen benötigen kein In-Kraft-Tretens-Datum, da es sich dabei um formale Anpassungen an bereits erfolgte materielle Änderungen handelt.

**Zu Art. 2 (Änderung des Arbeitsruhegesetzes):****Zu Z 1 (§ 5 Abs. 3, § 15 Abs. 1 und 2, § 26 Abs. 2 und 3, § 34):**

Vgl. Art. 1 Z 7.

**Zu Z 2 (§ 27 Abs. 2c):**

Vgl. Art. 1 Z 8 bis 11, insbesondere Z 11.

**Zu Z 3 (§ 32b Z 8):**

Vgl. Art. 1 Z 12.

**Zu Z 4 (§ 33 Abs. 1o):**

Vgl. Art. 1 Z 14.

**Zu Art. 3 (Änderung des Kraftfahrzeuggesetzes):****Zu Z 1 (§ 24 Abs. 2 und 2a):**

Die derzeitige Regelung des Abs. 2a sieht Ausnahmen nur im Hinblick auf Artikel 3 Abs. 3 der EU-Verordnung 3821/85 betreffend Ausrüstung mit einem Kontrollgerät vor. Das führt zu der für die Betroffenen oft unbefriedigenden Situation, dass die Vorgaben der EU-Verordnung 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 Fahrtschreiben 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 3821/85 und 561/2006 auszunehmen. 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. 2a und des Art. 3 lit. b bis i der Verordnung 561/2006 fallenden Fahrzeugen nur zur Geschwindigkeitskontrolle verwendet werden muss.

Da die Ausnahme des Art. 3 lit. a der Verordnung 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).

Auswirkungen hat das für folgende Fahrzeuge, die nunmehr nicht mehr in § 24 Abs. 2a 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 Universaldienstaniestern 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,
- die bisher in Z 6 genannten 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,
- 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 und
- die bisher in Z 10 genannten Spezialfahrzeuge für Geld- und/oder Werttransporte.

**Zu Z 2 (§ 132 Abs. 28):**

Durch die Übergangsbestimmung des § 132 Abs. 28 ist 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.

## Textgegenüberstellung

### Geltende Fassung

### Vorgeschlagene Fassung

#### Artikel 1

#### Änderung des Arbeitszeitgesetzes

##### § 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 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.

##### § 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 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 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

### Geltende Fassung

#### § 13c. (1) und (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 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

Richtlinie 2006/22 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), in der jeweils geltenden Fassung.

#### § 13c. (1) und (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 und 13b bis 15b sowie der §§ 17 und 17a oder den Verordnungen (EG) Nr. 3821/85 und 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 gesamten Ruhezeit, bei Teilung der täglichen Ruhezeit im regionalen Kraftfahrlinienverkehr nach Ablauf des mindestens achtstündigen Teiles der Ruhezeit.

(2) bis (5) ...



### **Geltende Fassung**

#### **Fahrtenbuch und Kontrollgerät**

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

(5) Die Abs. 1 bis 4 sind nicht anzuwenden, wenn das Kraftfahrzeug mit einem analogen oder digitalen Kontrollgerät ausgerüstet ist.

(1) Lenker, die nicht im Kraftfahrlinienverkehr eingesetzt sind, haben während des Dienstes ein persönliches Fahrtenbuch mit sich zu führen, in welches laufend die Angaben über die Dauer der Lenkzeit, sonstiger Arbeitsleistungen, der Arbeitsbereitschaft, der Ruhepausen und der Ruhezeiten, nach Arbeitstagen getrennt, einzutragen sind. Das Fahrtenbuch ist den zur Kontrolle Berechtigten über deren Verlangen vorzuweisen.

(2) Dem Arbeitgeber obliegt die Ausgabe der persönlichen Fahrtenbücher sowie die Führung des Verzeichnisses über die verwendeten persönlichen Fahrtenbücher. Das Verzeichnis muß den Namen und die Empfangsbestätigung des Lenkers, dem das Buch zugeteilt ist, sowie die Buchnummer, das Ausgabedatum und das Datum des letzten vom Lenker vor der endgültigen Rückgabe des Fahrtenbuches an den Arbeitgeber nach Gebrauch ausgefüllten Tageskontrollblattes enthalten. Der Arbeitgeber hat mindestens einmal monatlich zu überprüfen, ob die Angaben gemäß Abs. 1 eingetragen wurden. Die persönlichen Fahrtenbücher sowie das Verzeichnis sind nach Abschluß der persönlichen Fahrtenbücher mindestens 24 Monate lang aufzubewahren und den

### **Vorgeschlagene Fassung**

#### **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, die mit einem analogen oder digitalen Kontrollgerät ausgerüstet sind, gelten für die Verwendung des Kontrollgerätes, der Schaublätter, der Ausdrucke oder der Fahrerkarte Vorschriften 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

hat der/die Lenker/in ein Fahrtenbuch nach den Vorschriften der Abs. 4 bis 6 zu führen.

(4) Lenker/innen haben während des Dienstes ein persönliches Fahrtenbuch mit sich zu führen. Das Fahrtenbuch ist den zur Kontrolle Berechtigten über deren Verlangen vorzuweisen.

(5) Den Arbeitgeber/innen 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.

**Geltende Fassung**

Kontrollorganen auf Verlangen auszuhändigen.

(3) Nähere Bestimmungen über die Merkmale, die Form, den Inhalt und die Vorschriften über die Führung des persönlichen Fahrtenbuches sowie deren Überprüfung durch den Arbeitgeber gemäß Abs. 2 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.

(4) Im Nahverkehr ist das Fahrtenbuch oder ein anderer geeigneter Nachweis zu führen. Nahverkehr ist die Beförderung von Gütern oder Personen bis zu Entfernungen von 65 km, gerechnet in der Luftlinie vom Standort der Betriebsstätte. Ein geeigneter Nachweis liegt vor, wenn er Angaben über Beginn und Ende der Arbeitszeit, der Lenkzeit sowie der Lenkpausen und Ruhepausen enthält. Im Nachweis sind die Eintragungen laufend vorzunehmen. Der Arbeitgeber hat die vorgesehenen Nachweise dem für die Betriebsstätte zuständigen Arbeitsinspektorat zu übermitteln. Die Verwendung der Nachweise ist zulässig, wenn das Arbeitsinspektorat nicht innerhalb von vier Wochen schriftlich Einwendung erhebt. Der Arbeitgeber kann bei Einwendungen des Arbeitsinspektorates einen Feststellungsbescheid beantragen.

§ 27. (1) bis (2) ...

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

(4) ...

§ 28. (1) bis (3) ...

(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) ...

**Vorgeschlagene Fassung**

(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 Arbeitgeber/innen 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) Abweichend von Abs. 2 und 3 sind Arbeitgeber/innen, 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.

(4) ...

## Geltende Fassung

(6) Arbeitgeber, die

1. bis 4. ...

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.

(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).

## Vorgeschlagene Fassung

(5) Arbeitgeber/innen, die die Pflichten gemäß Art. 10 Abs. 1 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 300 Euro bis 1 815 Euro zu bestrafen.

(6) Arbeitgeber/innen, die

1. bis 4. ...

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.

(6a) Ist eine Übertretung nach Abs. 4 oder 5 nach Anhang III der Richtlinie 2006/22 als

1. schwerwiegende Übertretung eingestuft, beträgt die Mindeststrafe 200 Euro, im Wiederholungsfall 250 Euro;

2. sehr schwerwiegende Übertretung eingestuft, beträgt die Mindeststrafe 300 Euro, im Wiederholungsfall 350 Euro.

Wird die tägliche Ruhezeit (Abs. 4 Z 3) im Wiederholungsfall um mehr als drei Stunden unterschritten, beträgt die Höchststrafe 3 600 Euro.

(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 (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,

**Geltende Fassung**

§ 32c. (1) bis (6) ...

§ 33. (1) bis (1v) ...

§ 33. (1) bis (3) ...

(4) Mit der Vollziehung dieses Bundesgesetzes sind betraut:

- 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) und f) ...

(5) ...

**Vorgeschlagene Fassung**

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) §13 Abs. 1 Z 2 und Abs. 2 bis 4, § 15e Abs. 1, § 17, § 28 Abs. 3a, 5 bis 6a, § 32 Z 7 und 8 sowie § 32c Abs. 7, in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xxx/2009, treten mit 1. Jänner 2010 in Kraft.

§ 33. (1) bis (3) ...

(4) Mit der Vollziehung dieses Bundesgesetzes sind betraut:

- 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) und f) ...

(5) ...

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

§ 5. (1) und (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

§ 5. (1) und (2) ...

(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

### **Geltende Fassung**

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 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) und (6) ...

**§ 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) bis (2a) ...

### **Vorgeschlagene Fassung**

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 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) und (6) ...

**§ 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) bis (2a) ...

**Geltende Fassung**

(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.

(3) bis (6) ...

**§ 32b. ...**

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).

**§ 33. (1) bis (1n) ...**

**Vorgeschlagene Fassung**

(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) Ist eine Übertretung von Art. 8 Abs. 6 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 nach Anhang III der Richtlinie 2006/22 als

1. schwerwiegende Übertretung eingestuft, beträgt die Mindeststrafe 200 Euro, im Wiederholungsfall 250 Euro;
2. sehr schwerwiegende Übertretung eingestuft, beträgt die Mindeststrafe 300 Euro, im Wiederholungsfall 350 Euro.

Beträgt die regelmäßige wöchentliche Ruhezeit weniger als 24 Stunden oder die reduzierte wöchentliche Ruhezeit weniger als 18 Stunden, beträgt die Höchststrafe im Wiederholungsfall 3 600 Euro.

(3) bis (6) ...

**§ 32b. ...**

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

### **Geltende Fassung**

#### **§ 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.

### **Vorgeschlagene Fassung**

#### **§ 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.

## **Artikel 3**

### **Änderung des Kraftfahrzeuggesetzes**

#### **§ 24. (1) ...**

(2) Lastkraftwagen und Sattelzugfahrzeuge mit einem Eigengewicht von mehr als 3 500 kg und Omnibusse müssen mit geeigneten Fahrschreibern und Wegstreckenmessern ausgerüstet sein, die so beschaffen sind, daß sie nicht von Unbefugten in Betrieb oder außer Betrieb gesetzt werden können; mit Fahrschreibern 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

(2) Lastkraftwagen und Sattelzugfahrzeuge mit einem Eigengewicht von mehr als 3 500 kg und Omnibusse müssen mit geeigneten Fahrschreibern und Wegstreckenmessern ausgerüstet sein, die so beschaffen sind, dass sie nicht von Unbefugten in Betrieb oder außer Betrieb gesetzt werden können; mit Fahrschreibern 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

### Geltende Fassung

- c) Feuerwehrfahrzeuge (§ 2 Z. 28) und Mannschaftstransportfahrzeuge, die ausschließlich oder vorwiegend zur Verwendung für Feuerwehren bestimmt sind.

(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;
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.

### Vorgeschlagene Fassung

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. 2a 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.

(2a) 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 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;
4. Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen mit einer zulässigen Höchstmasse von nicht mehr als 7,5 t, 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;



### **Geltende Fassung**

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;
7. Spezialfahrzeuge, die Ausrüstungen des Zirkus- oder Schaustellergewerbes transportieren;
8. speziell ausgerüstete Projektfahrzeuge für mobile Projekte, die hauptsächlich im Stand zu Lehrzwecken dienen;
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;
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 die Beförderung lebender Tiere von den landwirtschaftlichen Betrieben zu den lokalen Märkten und umgekehrt oder von den Märkten zu den lokalen Schlachthäusern verwendet werden.

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

(2b) bis (10) ...

§ 132. (1) bis (27) ...

### **Vorgeschlagene Fassung**

5. Spezialfahrzeuge, die Ausrüstungen des Zirkus- oder Schaustellergewerbes transportieren;

6. speziell ausgerüstete Projektfahrzeuge für mobile Projekte, die hauptsächlich im Stand zu Lehrzwecken dienen;

7. Fahrzeuge, die ausschließlich auf Straßen in Güterverteilzentren wie Häfen, Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs und Eisenbahnterminals benutzt werden;

8. Fahrzeuge, die innerhalb eines Umkreises von bis zu 50 km für die Beförderung lebender Tiere von den landwirtschaftlichen Betrieben zu den lokalen Märkten und umgekehrt oder von den Märkten zu den lokalen Schlachthäusern verwendet werden.“

(2b) 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

**Geltende Fassung**

§ 135. (1) bis (20) ...

**Vorgeschlagene Fassung**

Kontrollgerät umgerüstet werden.

§ 135. (1) bis (20) ...

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