

Erläuterungen

Allgemeiner Teil

Hauptgesichtspunkte des Entwurfes:

Am 31. Juli 2020 wurde das so genannte „Mobilitätspaket“ im EU-Amtsblatt L 249 kundgemacht. Dieses besteht u.a. aus der Verordnung (EU) Nr. 2020/1054 zur Änderung der Lenkzeit-Verordnung (EG) Nr. 561/2006 und der Kontrollgeräte-Verordnung (EU) Nr. 165/2014, sowie einer Änderung der Kontroll-Richtlinie 2006/22/EG. Die Verordnungen sind bereits am 20. August 2020 in Kraft getreten und gelten unmittelbar. Dennoch sind legislative Begleitmaßnahmen im Arbeitszeitgesetz (AZG) und im Arbeitsruhegesetz (ARG) erforderlich, insbesondere bei den Strafbestimmungen, wozu die Mitgliedstaaten nach Art. 18 und 19 der Lenkzeiten-VO verpflichtet sind. Die wichtigsten neuen Bestimmungen sind:

- Die Erweiterung des Geltungsbereichs beider Verordnungen ab 1. Juli 2026 (Art. 2 Abs. 1 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006). Diese gelten dann auf bestimmten Strecken für LKW bereits ab einer Höchstmasse von mehr als 2,5 t statt bisher 3,5 t. Die dafür notwendigen Anpassungen in den Definitionen des AZG werden bereits jetzt vorgenommen.
- Das Verbot, die regelmäßige wöchentliche Ruhezeit im Fahrzeug zu verbringen sowie die Verpflichtung zur Planung dieser regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeiten, um diese mindestens einmal monatlich daheim verbringen zu können (Art. 8 Abs. 8 und 8a der Verordnung (EG) Nr. 561/2006).
- Neue Abweichungsmöglichkeiten von den Lenkzeiten, im Zusammenhang mit dem Heimfahren zur Absolvierung der wöchentlichen Ruhezeit (Art. 12 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006), die auch aufgezeichnet werden müssen.
- Die Verlängerung der Mitführipflicht für Lenkeraufzeichnungen ab 31. Dezember 2024 (Art. 3 der Verordnung (EU) Nr. 2020/1054).

Der Entwurf enthält zwei Bestimmungen, die zwar inhaltlich unverändert bleiben, durch die Datenschutz-Grundverordnung jedoch nunmehr begründet werden müssen. Dies betrifft zum einen die Vorschriften über die Führung der Lenkprotokolle und des Verzeichnisses (§ 17 Abs. 6 AZG). Die Lenkprotokolle und Verzeichnisse sind für die Überprüfung der Einhaltung der Lenkzeitvorschriften erforderlich und gemäß § 17 Abs. 5 AZG für 24 Monate aufzubewahren. Aus anderen Vorschriften (z. B. Sozialversicherungsrecht) kann sich eine längere Aufbewahrungsfrist ergeben. Gleiches gilt für das Wochenberichtsblatt für Jugendliche (§ 26a Abs. 5 Kinder- und Jugendlichen-Beschäftigungsgesetz (KJBG)).

Kompetenzgrundlage:

Die Zuständigkeit des Bundes gründet sich auf Art. 10 Abs. 1 Z 11 B-VG (Arbeitsrecht).

Vereinbarung über den Konsultationsmechanismus BGBl. I Nr. 35/1999:

Dieses Gesetz unterliegt nicht der Vereinbarung zwischen Bund, Ländern und Gemeinden über einen Konsultationsmechanismus und einen künftigen Stabilitätspakt der Gebietskörperschaften, BGBl. I Nr. 35/1999, da die Novelle keine finanziellen Auswirkungen auf die Gebietskörperschaften hat und großteils nur notwendige Anpassungen an das EU-Recht enthält.

Besonderer Teil

Zu Artikel 1 (Änderung des Arbeitszeitgesetzes):

Zu Z 1 und 10 (§§ 1 Abs. 2 Z 2 und 19b Abs. 3 Z 1):

Zitatanpassungen an das neue Landarbeitsgesetz 2021.

Zu Z 2 (§ 13 Abs. 1 Z 2 lit. a):

Die EU-Lenkzeiten-Verordnung (EG) Nr. 561/2006 gilt gemäß Art. 2 derzeit für die Güterbeförderung mit Fahrzeugen, deren zulässige Höchstmasse einschließlich Anhänger oder Sattelanhänger 3,5 t übersteigt. Ab 1. Juli 2026 (siehe § 34 Abs. 38) gilt diese auch für grenzüberschreitende Güterbeförderungen oder Kabotagebeförderungen mit Fahrzeugen, deren zulässige Höchstmasse einschließlich Anhänger oder Sattelanhänger 2,5 t übersteigt. Diese Erweiterung des Geltungsbereichs wird in die Definition von VO-Fahrzeugen aufgenommen.

Zu Z 3 (§ 15c):

Das bestehende Verbot, die Lenkerinnen und Lenker auch von sonstigen Fahrzeugen nicht nach Maßgabe der zurückgelegten Strecke oder der Menge der beförderten Güter zu entlohnen, wird (analog zu Art. 10 Abs. 1 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006) um ein Verbot der Entlohnung nach der Schnelligkeit der Auslieferung erweitert.

Zu Z 4 und 15 (§§ 15d Abs. 3 und 28 Abs. 5 Z 4):

Bis zum Inkrafttreten des Mobilitätspakets enthielt der Art. 12 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 lediglich einen Absatz betreffend Möglichkeiten der Abweichung zur Erreichung eines Halteplatzes. Die Lenkerin oder der Lenker hat Art und Grund dieser Abweichung zu vermerken, das Unterlassen dieses Vermerks ist gemäß § 28 Abs. 5 Z 4 für die Arbeitgeberin bzw. den Arbeitgeber strafbar. Dies gilt gemäß § 15d Abs. 1 iVm § 28 Abs. 3 Z 6 auch für sonstige Fahrzeuge.

Art. 12 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 wurde nunmehr um eine Abweichungsmöglichkeit erweitert, wonach die Lenkerin oder der Lenker die tägliche und wöchentliche Lenkzeit um ein oder zwei Stunden überschreiten kann, um die Betriebsstätte der Arbeitgeberin bzw. des Arbeitgebers oder ihren bzw. seinen Wohnsitz zu erreichen, um eine wöchentliche Ruhezeit einzulegen. Diese Abweichung soll ebenso für sonstige Fahrzeuge gelten und auch in diesem Fall ist ein Vermerk notwendig (§ 15d Abs. 3 letzter Satz).

Die Zulässigkeit einer solchen Verlängerung der Lenkzeit ist nur bei der Erfüllung mehrerer Voraussetzungen gegeben, ist eine dieser Voraussetzungen nicht gegeben, liegt ein Verstoß gegen die Lenkzeiten-Verordnung vor:

- es müssen außergewöhnliche Umstände vorliegen, was ein regelmäßiges Einkalkulieren einer solchen Verlängerung ausschließt;
- es darf nicht zu einer Verlängerung der wöchentlichen Höchstarbeitszeit gemäß § 13b kommen;
- eine Verlängerung um eine Stunde ist möglich, um eine verkürzte wöchentliche Ruhezeit einzulegen;
- eine Verlängerung um zwei Stunden ist nur dann zulässig, wenn unmittelbar vor der Überschreitung der zulässigen Lenkzeit eine ununterbrochene Lenk- oder Ruhepause von mindestens 30 Minuten und danach eine regelmäßige wöchentliche Ruhezeit eingelegt wird;
- jede Lenkzeitverlängerung ist durch eine gleichwertige Lenk- oder Ruhepause auszugleichen, die zusammen mit einer beliebigen Ruhezeit ohne Unterbrechung bis zum Ende der dritten Woche nach der betreffenden Woche genommen werden muss.

Unter den in § 15d Abs. 3 angeführten außergewöhnlichen Umständen sind plötzliche, unvermeidbare, nicht vorhersehbare und vom Willen der Lenkerin bzw. des Lenkers unabhängige Umstände zu verstehen, unter denen es der Lenkerin bzw. dem Lenker unerwartet und unmittelbar unmöglich wird, die Bestimmungen des Lenkerarbeitszeitrechtes (insbes. AZG und ARG) einzuhalten. Solche Umstände können nicht systematisch angeführt werden.

In § 28 Abs. 5 Z 4 wird nunmehr ausdrücklich festgelegt, dass nur ein Verstoß gegen die Aufzeichnungspflichten des Art. 12 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 strafbar ist.

Zu Z 5 und 14 (§§ 17 und 28 Abs. 3 Z 9):

Die alte Fahrtenbuch-Verordnung wurde durch die Lenkprotokoll-Verordnung, BGBl. II Nr. 313/2017, ersetzt. Da das Arbeitszeitgesetz (ebenso wie das Kraftfahrzeuggesetz) noch immer den Begriff „persönliches Fahrtenbuch“ enthält, ist im Sinne der Rechtsklarheit eine formale Anpassung der Terminologie an jene der Verordnung sinnvoll, inhaltlich ergeben sich daraus keine Änderungen. Diese Anpassung dient auch einer höheren Rechtssicherheit, weil es künftig keine Verwechslungen mehr mit den von der Finanzverwaltung verlangten Aufzeichnungen für Dienstfahrzeuge oder mit anderen Dokumenten aus dem Transportrecht (z. B. Tiertransportgesetz) geben kann. Diese werden ebenfalls als Fahrtenbücher bezeichnet, haben aber jeweils andere Inhalte.

Bei der Mitführverpflichtung in § 17 Abs. 4 wird über die terminologische Änderung hinaus klargestellt, dass neben dem aktuellen Lenkprotokoll auch die Lenkprotokolle der letzten 56 Tage (bis zum Ablauf des 30. Dezember 2024 beträgt die Frist 28 Tage, siehe § 34 Abs. 38) mitzuführen sind. Diese Klarstellung erscheint notwendig, da die Lenkprotokolle nicht notwendigerweise gebunden sind wie das alte Fahrtenbuch.

Das bisherige von der Arbeitgeberin bzw. vom Arbeitgeber zu führende Verzeichnis der Fahrtenbücher in Abs. 5 kann daher entfallen. Anstelle dessen wird im § 17 Abs. 5 nunmehr ausdrücklich die Führung eines Verzeichnisses über die als Lenkerinnen und Lenker eingesetzten Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer geregelt, wie es in § 3 Abs. 2 und 3 Lenkprotokoll-Verordnung vorgesehen ist. Dieses Verzeichnis dient vor allem dazu, den Arbeitsinspektoraten einen raschen Überblick zu verschaffen, welche Lenkerinnen und

Lenker Protokolle im Sinne dieser Verordnung führen und ob die Arbeitgeberinnen und Arbeitgeber die Führung der Lenkprotokolle entsprechend kontrollieren. Weiters soll auch im Gesetz ausdrücklich klargestellt werden, dass eine elektronische Führung der Lenkprotokolle und des Verzeichnisses möglich ist. Entsprechende technische Lösungen sind derzeit entweder bereits am Markt oder gerade in Entwicklung. Bei der Aufbewahrungsfrist wird klargestellt, dass diese Frist bei einer Durchrechnung der Arbeitszeit mit dem Ende des Durchrechnungszeitraumes beginnt, so wie dies derzeit schon im § 17b ausdrücklich normiert ist.

Zu Z 6 (§ 17a Abs. 1):

Bis zur Erlassung der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 war es erforderlich, die arbeitsrechtlichen Verpflichtungen in Bezug auf das digitale Kontrollgerät, sowohl auf das KFG als auch auf die Kontrollgeräte-Verordnung zu stützen. Da die EU-Verordnung nunmehr alle entsprechenden Verpflichtungen enthält, erscheint dies nicht mehr notwendig. So stützt sich etwa die Verpflichtung zur manuellen Eingabe künftig nicht mehr auf § 102a KFG sondern auf Art. 34 Abs. 3 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014.

Zu Z 7 (§ 17b):

Gemäß Art. 8 Abs. 8 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 sind die regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeiten anstatt im Fahrzeug in einer geeigneten geschlechtergerechten Unterkunft mit angemessenen Schlafgelegenheiten und sanitären Einrichtungen zu verbringen, auf Kosten der Arbeitgeberin bzw. des Arbeitgebers. Um die Einhaltung dieser Bestimmung durch die Organe der Arbeitsinspektion kontrollieren zu können, werden entsprechende Aufzeichnungen darüber (Hotelrechnungen etc.) zusätzlich als Lenkeraufzeichnungen im Sinne dieser Bestimmung festgelegt.

Zu Z 8 und 19 (§§ 18e Abs. 3 Z 3 und 28 Abs. 7 Z 3):

Zitatkorrekturen. Aufgrund der letzten beiden Novellen der Luftverkehrsbetreiberzeugnis- und Flugbetriebs-Verordnung 2008 – AOCV 2008 (BGBl. II Nr. 187/2017 und 119/2021) enthalten nicht nur die Anlagen 1 und 2 dieser Verordnung, sondern auch die §§ 20f und 20g sowie die Anlage 3 Flug-, Dienst- und Ruhezeitenregelungen.

Die §§ 20f und 20g umfassen nunmehr zusätzlich das fliegende Personal von Betreibern, die gewerblichen spezialisierten Flugbetrieb mit Flugzeugen durchführen (SPO-Betreiber), sowie von Betreibern, die nicht gewerblichen Betrieb technisch komplizierter motorgetriebener Flugzeuge oder Hubschrauber, einschließlich nichtgewerblichen spezialisierten Flugbetrieb mit diesen Luftfahrzeugen (NCC-Betreiber) durchführen. Die neue Anlage 3 umfasst im Punkt 3. Flug-, Dienst- und Ruhezeitenregelungen für Rundflüge mit Luftfahrzeugen gemäß Anhang I der Verordnung (EU) Nr. 2018/1139.

Die Verweise sind daher dahingehend klarzustellen, dass das AZG auch für die genannten Betreiber gilt, sofern sie Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer beschäftigen. Da künftig noch weitere Anlagen zur AOCV mit Flug-, Dienst- und Ruhezeitenregelung möglich sind, entfällt auch die bisherige Nummerierung der Anlagen.

Zu Z 9 und 11 bis 13 (§§ 19a Abs. 8, 19b Abs. 3, 19f Abs. 1 Z 1 und 20 Abs. 1):

Beseitigung von Redaktionsversehen.

Zu Z 16 bis 18 (§ 28 Abs. 5 Z 6, 8 und 9):

§ 28 Abs. 5 Z 6 AZG verweist derzeit auf Art. 10 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 und stellt darin sowohl die Nichteinhaltung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006, als auch der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 unter Strafe. Im Sinne einer klareren und exakteren Abgrenzung dieser beiden EU-Verordnungen soll für die Nichteinhaltung der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 in der Z 9 ein eigener Tatbestand geschaffen werden. Zu diesem Zweck wird weiters auch der Art. 33 Abs. 3 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 aus der derzeitigen Z 8 herausgelöst und in die Z 9 transferiert.

Der Art. 26 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 betreffend die Fahrerkarte enthielt bisher sowohl arbeitsrechtliche, wie auch in den Abs. 4 und 9 kraftfahrrechtliche Tatbestände, die aber nach AZG nicht strafbar sind. Letztere Gruppe wird um einen weiteren Tatbestand erweitert (Abs. 7a - notwendige Ersetzung einer Fahrerkarte), der auch von der Strafbarkeit nach § 28 Abs. 5 Z 8 auszunehmen ist.

Zu den Z 20 und 21 (§ 32 Z 8 und § 33 Abs. 3 und 4):

Aktualisierung des Zitats der Kontroll-Richtlinie und der Ministerbezeichnungen.

Zu Z 22 (§ 34 Abs. 38):

Das Gesetz soll grundsätzlich mit 1. Juni 2022 in Kraft treten. Die Erweiterung des Geltungsbereichs in § 13 Abs. 1 Z 2 lit. a soll (entsprechend Art. 2 Abs. 1 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006) erst mit 1. Juli

2026 erfolgen. Vorgesehen ist weiters eine Übergangsbestimmung für die Mitführverpflichtung der Lenkprotokolle. Entsprechend Art. 3 der Verordnung EU (Nr.) 2020/1054 wird die derzeitige Frist von 28 Tagen mit dem Ablauf des 30. Dezember 2024 auf 56 Tage verlängert.

Zu Artikel 2 (Änderung des Arbeitsruhegesetzes):

Zu Z 1 (§ 1 Abs. 2 Z 6 lit. d):

Zitatanpassung an das neue Landarbeitsgesetz 2021 (vgl. Art. 1 Z 1 und 10).

Zu den Z 2, 5 und 10 (§§ 5 Abs. 3 und 4, 13 Abs. 3, 15 Abs. 1 und 2, 26 Abs. 2 sowie § 34):

Aktualisierung der Ministerbezeichnungen (vgl. Art. 1 Z 21).

Zu Z 3 und 4 (§§ 9 Abs. 4 und 12b Abs. 3):

Beseitigung eines Redaktionsversehens.

Zu Z 6 (§ 27 Abs. 2):

Derzeit sind Arbeitgeberinnen und Arbeitgeber strafbar, die die wöchentliche Ruhezeit gemäß Art. 8 Abs. 6 bis 7 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 nicht gewähren. Durch die neue Verordnung wird der Art. 8 um die Abs. 6b, 8 und 8a erweitert, die nunmehr in den Katalog des § 27 Abs. 2 aufgenommen werden. Die neuen Bestimmungen betreffen:

- den Ausgleich der Reduzierung einer wöchentlichen Ruhezeit vor dem Ende der dritten Woche nach der entsprechenden Reduktion oder ein Ausgleich vor der darauffolgenden wöchentlichen Ruhezeit, wenn zwei reduzierte wöchentliche Ruhezeiten nacheinander eingelegt wurden (Abs. 6b);
- das Verbot, die regelmäßige wöchentliche Ruhezeit (inklusive jeder wöchentlichen Ruhezeit von mehr als 45 Stunden) im Fahrzeug zu verbringen (Abs. 8);
- die Verpflichtung zur Planung der wöchentlichen Ruhezeiten, die es jeder Lenkerin bzw. jedem Lenker ermöglichen soll, innerhalb jedes Zeitraums von vier aufeinanderfolgenden Wochen nach Hause zurückzukehren (Abs. 8a).

Die Planungsverpflichtung umfasst das Recht der Lenkerinnen und Lenker, entweder an ihren oder seinen Wohnsitz zurückzukehren, oder zu jener Betriebsstätte der Arbeitgeberin bzw. des Arbeitgebers, der sie oder er normalerweise zugeordnet ist. Dieses Rückkehrrecht soll dazu dienen, mindestens eine regelmäßige wöchentliche Ruhezeit oder eine wöchentliche Ruhezeit von mehr als 45 Stunden, als Ausgleich für eine reduzierte wöchentliche Ruhezeit, daheim zu verbringen. Als Nachweis für die Einhaltung dieser Bestimmung haben die Arbeitgeberinnen und Arbeitgeber etwa in den Arbeitszeitaufzeichnungen festzuhalten, ob die wöchentliche Ruhezeit auswärts oder daheim verbracht wurde. Zusätzlich sind die entsprechenden Tourenplanungen zu dokumentieren und diese Unterlagen aufzubewahren.

Zu Z 7 (§ 27 Abs. 5 und 6):

Der bisherige Abs. 5 kann entfallen, da § 31 Abs. 2 VStG bereits seit längerem ebenfalls eine einjährige Verjährungsfrist vorsieht und damit keine Abweichung für den internationalen Straßenverkehr mehr notwendig ist. Der bisherige Abs. 6 wird nun zu Abs. 5.

Zu den Z 8 und 9 (§ 32b Z 8 und § 33a Abs. 30):

Aktualisierung des Zitats der Kontroll-Richtlinie und Inkrafttretensklausel (vgl. Art. 1 Z 20 und 22).

Zu Artikel 3 (Änderung des Kinder- und Jugendlichen-Beschäftigungsgesetzes 1987):

Derzeit müssen Arbeitgeberinnen und Arbeitgeber, die jugendliche Berufskraftfahrerinnen oder Berufskraftfahrer beschäftigen, jedenfalls ein Wochenberichtsblatt führen, unabhängig davon, ob das Fahrzeug mit einem (analogen oder digitalen) Kontrollgerät ausgestattet ist. Gemäß Erlass des BMVIT können Jugendliche ohne B-Führerschein zwar keine Fahrerkarte beantragen, sie müssen aber über jene Lenkzeiten, bei denen sie auf einem Fahrzeug mit digitalem Kontrollgerät eingesetzt werden, zusätzlich Ausdrücke vom Kontrollgerät vornehmen. Hat der Jugendliche im Zuge einer L17-Ausbildung bereits einen B-Führerschein erworben, kann er auch eine Fahrerkarte beantragen und hat diese zu verwenden. Die bisherige Regelung über das Wochenblatt im § 26a soll daher gänzlich neugefasst werden und die Verwendung Jugendlicher auf Fahrzeugen mit Kontrollgeräten künftig berücksichtigen (Z 2).

Da die Authentizität der Aufzeichnungen vom Kontrollgerät (Schaubblätter, Ausdrücke) um ein Vielfaches höher ist als jene am Wochenberichtsblatt, soll künftig die Aufzeichnung der Lenkzeiten und Lenkpausen auf Fahrzeugen mit Kontrollgeräten mittels Ausdruck vom digitalen Kontrollgerät oder Schaublätttern, gegebenenfalls mit der Fahrerkarte erfolgen (§ 26a Abs. 1).

Die Pflicht zur Führung eines Wochenberichtsblattes soll auf jene Fahrten beschränkt werden, bei denen mit einem Fahrzeug ohne Kontrollgerät gefahren wird (Abs. 2). Das bisherige Erfordernis einer Führung in

zweifacher Ausführung entfällt. Vorgesehen ist weiters in Abs. 3 eine Unterweisungspflicht (analog § 17a Abs. 1 AZG), die bei Jugendlichen noch wichtiger erscheint als bei Erwachsenen.

Abs. 4 regelt die Mitführipflicht für Ausdrücke, Schaublätter und Wochenberichtsblätter der vorangegangenen 56 Tage (gegebenenfalls auch für die Fahrerkarte) und verweist auf § 17b AZG, somit gilt auch hier die 2-jährige Aufbewahrungsfrist. Zur Übergangsfrist vgl. die Erläuterungen zu Art. 1 Z 22.