

Kollektivvertrag Autobusbetriebe, Arbeiter/innen / Angestellte, gültig ab 1.10.2018

ARCHIVIERT - nicht mehr gültig!

Gilt für Österreichweit

Bundes- Kollektivvertrag für Dienstnehmer in den privaten Autobusbetrieben

abgeschlossen am 5.6.2018 zwischen dem **Fachverband der Autobus-, Luftfahrt- und Schifffahrtunternehmungen, Berufsgruppe Autobus**, Wiedner Hauptstraße 63, Postfach 174, 1045 Wien, einerseits und dem **Österreichischen Gewerkschaftsbund, vda**, 1020 Wien, Johann-Böhm-Platz 1, andererseits, zur Regelung der allgemeinen Bestimmungen über das Arbeitsverhältnis der im Geltungsbereich dieses Bundeskollektivvertrages beschäftigten Arbeitnehmer.

Gültig ab 1. Oktober 2018

Inhaltsverzeichnis

1. Teil – Allgemeine Bestimmungen

I. Geltungsbereich

II. Geltungsbeginn und Geltungsdauer

III. Arbeitszeit

1. Betriebspersonal
2. Fahrpersonal
3. Pflichten des Lenkers
4. Vor- und Abschlussarbeiten für Lenker im Kraftfahrlinienverkehr

IV. Stehzeiten (Wartezeiten)

1. Fahrplanmäßiger konzessionierter periodischer Personentransport
2. Gelegenheits- und Ausflugsverkehr

V. Überstundenregelung

1. Überstunden
2. Überstundenentlohnung
3. Arbeiten während der wöchentlichen Ruhezeit und an Feiertagen
4. Zuschläge

VI. Urlaub

VII. Kündigung

VII. Abfertigung

IX. Durchschnittslohn

X. Fernreisefahrten

XI. Lohnordnung

XII. Dienstverhinderung

XIII. Behandlung des anvertrauten Materials

XIV. Verfall von Ansprüchen

XV. Berufskraftfahrerausbildung

XVI. Kosten von Weiterbildungsmaßnahmen

XVII. Schlussbestimmungen

2. Teil – Lohnordnung

1. Lohntafel

2. Zulagen

3. Spesenvergütungen

4. Weihnachtsremuneration/Urlaubsbeihilfe

5. Jubiläumsgeld

6. Überführungskosten

7. Digitales Kontrollgerät – Kosten Fahrerkarte

Zusammenfassung der wichtigsten Bestimmungen der VO 561/2006

1. Teil – Allgemeine Bestimmungen

I. Geltungsbereich

1. Fachlich: Für alle Betriebe, welche gewerbsmäßig Personentransporte mittels Autobussen durchführen und Mitglied des Fachverbandes der Autobus-, Luftfahrt- und Schifffahrtunternehmungen, Berufsgruppe Autobus, Wirtschaftskammer Österreich, sind.

2. Persönlich:

a) Für alle Arbeiter und Arbeiterinnen;

b) Für jene Bedienstete, denen vertraglich das Angestelltenverhältnis zuerkannt worden ist und die nicht als kaufmännische Angestellte anzusehen sind. Für diese Arbeitnehmergruppe gelten die Bestimmungen dieses Kollektivvertrages nur insofern, als die Bestimmungen des Angestelltengesetzes nicht günstigere Regelungen vorsehen.

3. Örtlich: Für das gesamte Bundesgebiet Österreichs.

II. Geltungsbeginn und Geltungsdauer

Dieser Vertrag tritt mit 1. Oktober 2018 in Kraft.

Der Kollektivvertrag setzt das europäische Arbeitszeitrecht (Richtlinie 2002/15/EG und Verordnung (EG) 561/2006) sowie das österreichische Arbeitszeitrecht (BGBL I 138/2006) um.

Der Kollektivvertrag gliedert sich in zwei Teile.

Der erste Teil des Vertrages „Allgemeine Bestimmungen“ kann unter Einhaltung einer dreimonatigen Kündigungsfrist zum Ende eines Kalendervierteljahres, die Bestimmungen gemäß Artikel III. Arbeitszeit Ziff. 2 lit. b) bis einschließlich lit. h) jedoch erstmals bei einer Änderung der EU-

Verordnung 561/2006 sowie der RL 2002/15/EG gekündigt werden.

Die Kündigung kann mit der gleichen Frist und zu gleichen Terminen auch für die einzelnen Abschnitte und Punkte ausgesprochen werden.

Bei einer nur teilweisen Kündigung bleiben die ungekündigten Abschnitte und Punkte voll in Wirksamkeit.

Der zweite Teil des Vertrages "Lohnordnung" kann ab Geltungsbeginn unter Einhaltung einer zweimonatigen Kündigungsfrist jederzeit gelöst werden.

Die Kündigung muss zu ihrer Rechtswirksamkeit gegenüber der anderen vertragschließenden Partei mittels eingeschriebenen Briefes ausgesprochen werden.

Soweit in diesem Kollektivvertrag auf Bestimmungen von Bundesgesetzen verwiesen wird, sind diese in ihrer jeweils geltenden Fassung anzuwenden.

Sprachliche Gleichbehandlung:

Soweit in diesem Kollektivvertrag personenbezogene Bezeichnungen nur in männlicher Form angeführt sind, beziehen sie sich auf Frauen und Männer in gleicher Weise. Bei der Anwendung auf bestimmte Personen ist die jeweils geschlechtsspezifische Form zu verwenden.

III. Arbeitszeit

1. Betriebspersonal

Die regelmäßige wöchentliche Arbeitszeit beträgt ausschließlich der Pausen 40 Stunden. Über diese festgesetzte Arbeitszeit hinausgehende Arbeitsleistungen werden als Überstunden bezahlt.

Die tägliche Arbeitszeit ist unter Bedachtnahme auf die Betriebserfordernisse im Einvernehmen mit dem Betriebsrat festzusetzen.

2. Fahrpersonal

a) Kollektivvertragliche Normalarbeitszeit

Wöchentliche Normalarbeitszeit

Die wöchentliche Normalarbeitszeit beträgt 40 Stunden.

Tägliche Normalarbeitszeit

Die tägliche Normalarbeitszeit beträgt 10 Stunden.

b) Durchrechenbare Normalarbeitszeit

Die wöchentliche Normalarbeitszeit kann in den einzelnen Wochen eines Durchrechnungszeitraumes von 5 Wochen bis auf 50 Stunden verlängert werden, wenn die wöchentliche Normalarbeitszeit im Durchschnitt des Durchrechnungszeitraumes 40 Stunden nicht überschreitet. Die tägliche Normalarbeitszeit beträgt 10 Stunden.

c) Lenkzeiten

1) VO-Fahrzeuge im Sinne von § 13 Absatz 1 Ziffer 2 b AZG

Die Lenkzeiten für das Lenken von VO-Fahrzeugen (Autobusse mit mehr als 9 Sitzplätzen einschließlich des Fahrers) richten sich nach den Vorschriften der EUVerordnung 561/2006.

2) Sonstige Fahrzeuge im Sinne von § 13 Absatz 1 Ziffer 3 AZG

Die gesamte tägliche Lenkzeit zwischen zwei Ruhezeiten (Tagesruhezeiten oder einer täglichen und einer wöchentlichen Ruhezeit) darf 9 Stunden nicht überschreiten. Zweimal pro Woche darf die Tageslenkzeit auf 10 Stunden verlängert werden.

Innerhalb einer Woche darf die gesamte Lenkzeit 56 Stunden, innerhalb eines Zeitraumes von zwei aufeinander folgenden Wochen 90 Stunden nicht überschreiten.

d) Lenkpause

1) VO-Fahrzeuge im Sinne von § 13 Absatz 1 Ziffer 2 b AZG

Die Lenkpausen für das Lenken von VO-Fahrzeugen (Autobusse mit mehr als 9 Sitzplätzen einschließlich des Fahrers) richten sich nach den Vorschriften der EUVerordnung 561/2006.

2) Fahrzeuge im regionalen Kraftfahrlinienverkehr (Linienstrecke bis maximal 50 Km)

Im Kraftfahrlinienverkehr mit einer Linienstrecke von nicht mehr als 50 Kilometer ist, nach einer Lenkzeit von höchstens 4 Stunden, eine Lenkpause von mindestens 30 Minuten einzulegen, die durch Lenkpausen von 2 x 20 Minuten oder 3 x 15 Minuten ersetzt werden darf.

3) Sonstige Fahrzeuge im Sinne von § 13 Absatz 1 Ziffer 3 AZG

Nach einer Lenkzeit von höchstens 4 Stunden ist eine Lenkpause von mindestens 30 Minuten einzulegen.

Zeiten, die der Lenker im fahrenden Fahrzeug verbringt, ohne es zu lenken, können auf Lenkpausen angerechnet werden. Andere Arbeiten dürfen nicht ausgeübt werden. Lenkpausen dürfen nicht auf die tägliche Ruhezeit angerechnet werden.

e) Ruhepausen

Allgemein

Die tägliche unbezahlte Ruhepause beträgt - bei einer Tagesarbeitszeit von sechs bis neun Stunden mindestens 30 Minuten, - bei einer Tagesarbeitszeit von mehr als neun Stunden mindestens 45 Minuten und ist spätestens nach sechs Stunden einzuhalten.

Gelegenheitsverkehr

Die tägliche unbezahlte Ruhepause beträgt höchstens eineinhalb Stunden.

Die tägliche unbezahlte Ruhepause kann in mehrere Teile von mindestens 15 Minuten aufgeteilt werden.

Bei Teilung der unbezahlten Ruhepause ist der erste Teil spätestens nach sechs Stunden einzuhalten.

Kraftfahrlinienverkehr

Die tägliche unbezahlte Ruhepause beträgt höchstens eineinhalb Stunden.

Im Kraftfahrlinienverkehr kann die unbezahlte Ruhepause in einen Teil von mindestens 30 Minuten und einen bzw. mehrere Teile von mindestens 15 Minuten geteilt werden.

Bei Teilung der unbezahlten Ruhepause ist der erste Teil spätestens nach sechs Stunden einzuhalten.

Der 30-minütige Teil der unbezahlten Ruhepause ist im Dienstplan der Fahrdienstleitung oder im Einsatzplan im Vorhinein zu fixieren.

Der unbezahlte Ruhepausenteil von 30 Minuten muss in einem Zeitraum von frühestens 3 Stunden nach Beginn bzw. spätestens 3 Stunden vor Ende des Dienstes liegen. Wird dem Lenker der unbezahlte Ruhepausenteil von 30 Minuten innerhalb dieses Zeitraumes nicht gewährt, beträgt die tägliche unbezahlte Ruhepause höchstens 1 Stunde.

Ein Ruhepausenteil von 15 Minuten ist dann unbezahlt, wenn er innerhalb eines Zeitraumes von frühestens 2 Stunden nach Beginn bzw. spätestens 2 Stunden vor Ende des Dienstes liegt.

f) Tägliche Ruhezeit

1) VO-Fahrzeuge im Sinne von § 13 Absatz 1 Ziffer 2 b AZG

Die tägliche Ruhezeit für das Lenken von VO-Fahrzeugen (Autobusse mit mehr als 9 Sitzplätzen einschließlich des Fahrers) richtet sich nach den Vorschriften der EU-Verordnung 561/2006.

2) Fahrzeuge im regionalen Kraftfahrlinienverkehr (Linienstrecke bis maximal 50 km)

Die tägliche Ruhezeit kann 3 x wöchentlich auf mindestens 9 zusammenhängende Stunden verkürzt werden. Jede Verkürzung der täglichen Ruhezeit ist, bis zum Ende der Folgeweche, durch eine zusätzliche Ruhezeit im Ausmaß der Verkürzung auszugleichen. Diese Ausgleichsruhezeit ist zusammen mit einer anderen, mindestens 8-stündigen Ruhezeit zu gewähren.

Wenn eine tägliche Ruhezeit von insgesamt mindestens 12 Stunden eingehalten wird, kann die tägliche Ruhezeit in zwei oder drei Abschnitten genommen werden, von denen einer mindestens 8 zusammenhängende Stunden, die übrigen Teile jeweils mindestens 1 Stunde betragen müssen. In diesem Fall beginnt eine neue Tagesarbeitszeit nach Ablauf des mindestens 8-stündigen Teiles der Ruhezeit.

3) Sonstige Fahrzeuge im Sinne von § 13 Absatz 1 Ziffer 3 AZG

Nach Beendigung der Tagesarbeitszeit ist dem Lenker eine ununterbrochene Ruhezeit von mindestens 11 Stunden zu gewähren.

g) Wöchentliche Ruhezeit

1) VO-Fahrzeuge im Sinne von § 13 Absatz 1 Ziffer 2 b AZG

Die wöchentliche Ruhezeit für das Lenken von VO-Fahrzeugen (Autobusse mit mehr als 9 Sitzplätzen einschließlich des Fahrers) richtet sich nach den Vorschriften der EU-Verordnung 561/2006.

2) Fahrzeuge im regionalen Kraftfahrlinienverkehr (Linienstrecke bis maximal 50 Km)

Die wöchentliche Ruhezeit im Kraftfahrlinienverkehr mit einer Linienstrecke von nicht mehr als 50 Kilometer richtet sich nach § 22b und c Arbeitsruhegesetz. 3) Sonstige Fahrzeuge im Sinne von § 13 Absatz 1 Ziffer 3 AZG

Die wöchentliche Ruhezeit für sonstige Fahrzeuge richtet sich nach den § 2 bis 5 und 19 Arbeitsruhegesetz.

h) Kombinierte Beförderung - Unterbrechung der täglichen Ruhezeit

1) VO-Fahrzeuge im Sinne von § 13 Absatz 1 Ziffer 2 b AZG

Die kombinierte Beförderung mit VO-Fahrzeugen (Autobusse mit mehr als 9 Sitzplätzen einschließlich des Fahrers) richtet sich nach den Vorschriften der EU-Verordnung 561/2006.

2) Sonstige Fahrzeuge im Sinne von § 13 Absatz 1 Ziffer 3 AZG

Zeiten, in denen ein Lenker ein Fahrzeug begleitet, das auf einem Fährschiff oder der Eisenbahn befördert wird, gelten je nach Dauer als Ruhepausen oder als Ruhezeiten.

Eine Ruhezeit liegt dann vor, wenn

- die Zeit mindestens 3 Stunden beträgt und
- dem Lenker ein Bett oder eine Schlafkabine zur Verfügung steht.

Die tägliche Ruhezeit kann zweimal unterbrochen werden, wenn

- sie teilweise an Land und auf dem Fährschiff/oder der Eisenbahn verbracht wird,
- die Unterbrechung maximal 1 Stunde beträgt, und
- dem Lenker während der gesamten täglichen Ruhezeit ein Bett oder eine Schlafkabine zur Verfügung steht.

i) Einsatzzeit

Die Einsatzzeit umfasst die zwischen zwei Ruhezeiten anfallende Arbeitszeit und die Arbeitszeitunterbrechungen (einschließlich der täglichen unbezahlten Ruhepause im Ausmaß von insgesamt höchstens eineinhalb Stunden pro Tag). 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 bis 50 km Linienstrecke beginnt eine neue Einsatzzeit nach Ablauf des mindestens 8-stündigen Teiles der Ruhezeit.

Die Einsatzzeit darf grundsätzlich 12 Stunden nicht überschreiten, soweit nicht im Folgenden etwas Anderes geregelt ist:

1. Fahrzeuge im Sinne von § 16 Absatz 3 Ziffer 2 AZG (Autobusse mit mehr als 9 Sitzplätzen einschließlich des Fahrers)

Gemäß § 16 Abs.3 AZG kann die Einsatzzeit über 12 Stunden hinaus soweit verlängert werden, dass die innerhalb eines Zeitraumes von 24 Stunden, bei 2-Fahrerbesetzung innerhalb eines Zeitraumes von 30 Stunden, vorgeschriebene tägliche Ruhezeit eingehalten wird.

2. Fahrzeuge im Sinne von § 16 Absatz 4 AZG (Alle übrigen Fahrzeuge) Die Einsatzzeit beim Lenken von Fahrzeugen im Sinne von § 16 Absatz 4 AZG (Sonstige Fahrzeuge) beträgt maximal 14 Stunden.

j) Halteplatz

1) VO-Fahrzeuge im Sinne von § 13 Absatz 1 Ziffer 2 b AZG

Die Zulässigkeit von Abweichungen von den Bestimmungen über Lenkzeit, Lenkpause, täglicher und wöchentlicher Ruhezeit, Unterbrechung der täglichen Ruhezeit bei kombinierter Beförderung beim Lenken von VO-Fahrzeugen (Autobusse mit mehr als 9 Sitzplätzen einschließlich des Fahrers) richtet sich nach den Vorschriften der EU-Verordnung 561/2006.

2) Sonstige Fahrzeuge im Sinne von § 13 Absatz 1 Ziffer 3 AZG

Wenn es mit der Sicherheit im Straßenverkehr vereinbar ist, kann der Lenker eines sonstigen Fahrzeuges zum Erreichen eines geeigneten Halteplatzes von folgenden Regelungen abweichen:

- Lenkzeit,
- Lenkpause,
- tägliche und wöchentliche Ruhezeit sowie Lenkpause im regionalen Kraftfahrlinienverkehr,
- Unterbrechung der täglichen Ruhezeit bei kombinierter Beförderung.

Abweichungen sind nur zulässig, soweit sie zur Sicherheit der Fahrgäste, des Fahrzeuges oder seiner Ladung erforderlich sind.

Der Lenker hat Art und Grund der Abweichung spätestens bei Erreichen des Halteplatzes folgendermaßen zu vermerken:

- auf dem Schaublatt (bei Fahrzeugen mit analogem Kontrollgerät), oder
- auf einem Ausdruck aus dem Kontrollgerät (bei Fahrzeugen mit digitalem Kontrollgerät), oder
- im Arbeitszeitplan gemäß Artikel 16 Absatz 1 der VO 561/2006 (bei Fahrzeugen ohne Kontrollgerät gemäß VO 3821/85 im nationalen Personenlinienverkehr bzw. grenzüberschreitenden Personenlinienverkehr mit maximal 100 km Fahrstrecke und maximal 50 km Entfernung der Endpunkte von einer Grenze zwischen zwei Mitgliedstaaten in der Luftlinie), oder
- in den Arbeitszeitaufzeichnungen (bei allen anderen sonstigen Fahrzeugen)

k) Nachtarbeit für Lenker von Kraftfahrzeugen

1. Als Nachtzeit gilt die Zeit zwischen 0.00 Uhr und 4.00 Uhr,

2. Als Nachtarbeit gilt jede Tätigkeit, die in der Zeit zwischen 0.00 Uhr und 4.00 Uhr den Zeitraum von einer Stunde überschreitet.
3. Die Tagesarbeitszeit des Lenkers darf an Tagen, an denen er Nachtarbeit leistet, zehn Stunden überschreiten.
4. Gemäß §14 Abs 4 AZG gebührt aus arbeitsorganisatorischen Gründen für geleistete Nachtarbeit kein Ausgleich.

l) Wird vom Lenker im Gelegenheitsverkehr an einem Kalendertag eine Dienstleistung verlangt, müssen unbeschadet der Dauer dieser Dienstleistung mindestens 5 Stunden, im Fall einer Fernreisefahrt (mit Ausnahme des ersten und letzten Kalendertages) mindestens 6 Stunden 30 Minuten Arbeitszeit verrechnet werden, wobei Abschnitt V entsprechend zu berücksichtigen ist.

Wird durch die Dienstleistung der Kalendertag überschritten, ist der Zeitraum der Überschreitung des Kalendertages jenem Kalendertag zuzurechnen, an dem die Dienstleistung begonnen hat.

Wird vom Lenker im Kraftfahrlinienverkehr an einem Kalendertag eine Dienstleistung verlangt, müssen unbeschadet der Dauer dieser Dienstleistung mindestens 6 Stunden 30 Minuten Arbeitszeit verrechnet werden, wobei Abschnitt V entsprechend zu berücksichtigen ist.

Wird durch die Dienstleistung der Kalendertag überschritten, ist der Zeitraum der Überschreitung des Kalendertages jenem Kalendertag zuzurechnen, an dem die Dienstleistung begonnen hat.

Die zu verrechnende Arbeitszeit von 5 Stunden im Gelegenheitsverkehr beziehungsweise 6 Stunden 30 Minuten im Kraftfahrlinienverkehr kann für Teilzeitbeschäftigte, deren vereinbarte wöchentliche Normalarbeitszeit innerhalb einer Bandbreite von mindestens 10 und höchstens 20 Stunden liegt auf mindestens 3 Stunden herabgesetzt werden.

m) Gemäß § 97 Abs. 1 Ziff. 2 Arbeitsverfassungsgesetz ist, innerhalb der Firma unter Berücksichtigung der innerbetrieblichen Dispositionsmöglichkeiten, gemeinsam mit dem Betriebsrat ein Wochendienstplan zu erstellen, in dem die wöchentliche Ruhezeit zu fixieren ist.

3. Pflichten des Lenkers

Analoges Kontrollgerät

a) Der Lenker verpflichtet sich die Vorschriften der EU-Verordnung 3821/85 über das Kontrollgerät im Straßenverkehr sowie der EU-Verordnung 561/2006 einzuhalten.

b) Der Lenker sorgt dafür, dass die vom Unternehmer ausgehändigten Schaublätter in angemessener Weise geschützt werden. Der Lenker darf keine angeschmutzten oder beschädigten Schaublätter verwenden.

Wird ein Schaublatt beschädigt, welches Aufzeichnungen enthält, hat der Lenker das beschädigte Schaublatt dem ersatzweise verwendeten Reserveblatt beizufügen.

c) Der Fahrer hat auf dem Schaublatt folgende Angaben einzutragen:

1. Bei Beginn der Benutzung des Blattes: seinen Namen und Vornamen.
2. Bei Beginn und am Ende der Nutzung des Blattes: den Zeitpunkt und den Ort.
3. Das Kennzeichen des Fahrzeuges.
4. Den Stand des Kilometerzählers.

d) Falls im Zuge einer Kontrolle ein Schaublatt an das Kontrollorgan ausgehändigt wird, verlangt der Lenker eine Bestätigung gemäß § 102 Abs. 1a KFG. Falls der Schlüssel zum Öffnen des Fahrtschreibers unter Verschluss mitgeführt wird und der Verschluss unverletzt war, verlangt der Lenker, dass dieser Umstand in der Bestätigung festgehalten wird.

e) Der Lenker betätigt die Schaltvorrichtung des Kontrollgerätes so, dass Lenkzeiten, sonstige Arbeitszeiten, Bereitschaftszeit, Arbeitsunterbrechungen und Tagesruhezeiten getrennt und unterscheidbar aufgezeichnet werden.

f) Während einer Betriebsstörung oder bei mangelhaftem Funktionieren des Kontrollgerätes, hat der Lenker auf dem Schaublatt oder auf einem besonderen, dem Schaublatt beizufügendem Blatt, die Angaben über die Zeitgruppen zu vermerken, sofern sie vom Gerät nicht mehr einwandfrei verzeichnet werden.

g) Bei 2-Fahrerbesetzung nehmen die Lenker auf den Schaublättern erforderliche Änderungen so vor, dass Wegstrecke, Geschwindigkeit und Lenkzeit auf dem Schaublatt des Lenkers, der tatsächlich lenkt, aufgezeichnet werden.

h) Beim Lenken eines Fahrzeuges mit analogem Kontrollgerät muss der Lenker folgende Dokumente mitführen und bei einer Kontrolle vorweisen:

- für den Zeitraum des laufenden Tages und der vorausgehenden 28 Kalendertage,
- alle Schaublätter

- alle handschriftlichen Aufzeichnungen (z. B. bei Störung des Gerätes, Fahrer hält sich nicht im Fahrzeug auf, Aufsuchen eines Halteplatzes),
- alle in der EU-VO 3821/85 und der EU-VO 561/2006 vorgeschriebenen Ausdrücke aus dem digitalen Kontrollgerät (im Mischbetrieb bei Fahrten sowohl mit analogem als auch digitalem Kontrollgerät)
- die Fahrerkarte (soweit vorhanden)

Gegebenenfalls hat der Lenker eine Bestätigung über jene Tage, an denen er nicht gelenkt hat, mitzuführen (z. B. EU-Formblatt). Alle anderen Schaublätter sind unverzüglich dem Arbeitgeber auszuhändigen.

Digitales Kontrollgerät

a) Der Lenker verpflichtet sich die Vorschriften der EU-Verordnung 3821/85 über das Kontrollgerät im Straßenverkehr sowie der EU-Verordnung 561/2006 einzuhalten.

b) Der Lenker sorgt dafür, dass er Inhaber einer Fahrerkarte ist, wenn das von ihm gelenkte Fahrzeug der EU-Verordnung 561/2006 unterliegt.

c) Bei Beschädigung, Fehlfunktion, Verlust oder Diebstahl der Fahrerkarte hat der Lenker vor Fahrtbeginn die Angaben zu dem von ihm verwendeten Fahrzeug auszudrucken und am Ausdruck mit seiner Unterschrift Folgendes zu vermerken:

- Name des Lenkers
- Nummer der Fahrerkarte oder Führerscheinnummer
- Angaben bestimmter Zeitgruppen (alle anderen Tätigkeiten als Lenktätigkeiten sowie jede Arbeit für den selben oder einen anderen Arbeitgeber, Bereitschaftszeiten, Arbeitsunterbrechungen und Tagesruhezeiten)

Der Lenker muss am Ende der Fahrt die vom Kontrollgerät aufgezeichneten Zeiten ausdrucken, die seit Fahrtbeginn nicht erfassten anderen Arbeiten, Bereitschaftszeiten oder Ruhepausen vermerken und auf diesem von ihm unterschriebenen Dokument Folgendes eintragen:

- Name des Lenkers und Führerscheinnummer, oder
- Name des Lenkers und Nummer der Fahrerkarte

Der Lenker hat den Verlust der Fahrerkarte bei der zuständigen Behörde seines Wohnsitzstaates zu melden und innerhalb von 7 Kalendertagen einen Antrag auf Ersatz der Fahrerkarte zu stellen.

Die Fortsetzung einer bereits begonnenen Fahrt ist ohne Fahrerkarte höchstens für eine Dauer von 15 Kalendertagen zulässig. Der Zeitraum von 15 Kalendertagen darf nur dann verlängert werden, wenn der Lenker nachweisen kann, dass ihm eine Vorlage oder Benutzung der Fahrerkarte auch für den längeren Zeitraum unmöglich war.

d) Bei Betriebsstörung oder Fehlfunktion des Kontrollgerätes muss der Lenker auf einem separaten Beiblatt zur Fahrerkarte die nicht mehr einwandfrei aufgezeichneten oder ausgedruckten Angaben der Zeitgruppen händisch vermerken. Dieser Vermerk ist vom Lenker zu unterschreiben und hat folgende weitere Angaben zu enthalten:

- Name des Lenkers und Führerscheinnummer, oder
- Name des Lenkers und Nummer der Fahrerkarte

e) War eine Bedienung des digitalen Kontrollgerätes durch den Lenker nicht möglich (z. B. Aufenthalt außerhalb des Fahrzeuges), sind bei Wiederinbetriebnahme alle Lenkzeiten, Bereitschaftszeiten, Arbeitsunterbrechungen und Tagesruhezeiten mit der manuellen Eingabevorrichtung des Kontrollgerätes auf der Fahrerkarte einzutragen.

f) Beim Lenken eines Fahrzeuges mit digitalem Kontrollgerät muss der Lenker folgende Dokumente mitführen und bei einer Kontrolle vorweisen:

für den Zeitraum des laufenden Tages und der vorausgehenden 28 Kalendertage,

- alle in der EU-VO 3821/85 und der EU-VO 561/2006 vorgeschriebenen Ausdrücke aus dem Kontrollgerät und alle handschriftlichen Aufzeichnungen (z. B. bei Störung des Gerätes, Fahrer hält sich nicht im Fahrzeug auf, Aufsuchen eines Halteplatzes),
- alle Schaublätter aus dem analogen Kontrollgerät (im Mischbetrieb bei Fahrten sowohl mit analogem als auch digitalem Kontrollgerät)
- die Fahrerkarte

g) Gegebenenfalls hat der Lenker eine Bestätigung über jene Tage, an denen er nicht gelenkt hat, mitzuführen (EU-Formblatt). Alle anderen Schaublätter hat der Lenker unverzüglich dem Arbeitgeber auszufolgen.

4. Vor- und Abschlussarbeiten für Lenker im Kraftfahrlinienverkehr

Im Kraftfahrlinienverkehr (gem. § 1 Absatz 1 KfllG) soll der Zeitaufwand für Vor- und Abschlussarbeiten wegen der ständig wechselnden Gegebenheiten (Solobus oder Gelenkbus, Auftreten atypischer Situationen, etc.) mit einem Durchschnittswert ermittelt werden.

Für die Durchführung von Vor- und Abschlussarbeiten im Kraftfahrlinienverkehr ist daher in den Fällen, in denen am Beginn und am Ende einer Einsatzzeit kein "fliegender Fahrerwechsel" vorliegt, dem Fahrpersonal der dafür notwendige Zeitaufwand in Form einer Zeitpauschale von 25 Minuten einmalig für jede Tagesarbeitszeit vom Arbeitgeber zur Verfügung zu stellen.

Vor- und Abschlussarbeiten sind Bestandteil der Arbeitszeit. Die konkrete Aufteilung dieser Zeitpauschale auf Vor- bzw. Abschlussarbeiten erfolgt durch innerbetriebliche Regelung, wobei jedoch der überwiegende Anteil auf Vorarbeiten zu entfallen hat. In den Fällen mit "fliegendem Fahrerwechsel" am Beginn oder am Ende einer Einsatzzeit ist ein eventuell erforderlicher Zeitaufwand innerbetrieblich zu regeln. Zudem ist innerbetrieblich zu regeln, wann ein "fliegender Fahrerwechsel" vorliegt.

In der Zeitpauschale von 25 Minuten sind folgende Tätigkeiten enthalten:

- Überprüfung des Fahrzeuges gemäß § 102 Absatz 1 KFG sowie sonstiger gesetzlicher Vorschriften zur Inbetriebnahme und Abstellen des Fahrzeuges
- Bedienung des digitalen oder analogen Kontrollgeräts
- Ordnungsgemäße In- und Außerbetriebnahme des Fahrscheindruckers bzw. Bordrechners
- Fahrscheingebarung
- Bedienung der Fahrzielanzeige
- Kontrollgang durch das Fahrzeug nach Abstellen gem. KFLG
- Durchführung einer Grobreinigung des Busses, die ausschließlich als Trockenreinigung zur Entfernung fester Stoffe durchgeführt wird oder – im Falle einer Reinigung durch Dritte – Betankung des Fahrzeuges

IV. Stehzeiten und Wartezeiten

1. Fahrplanmäßig konzessionierter periodischer Personentransport (Stehzeiten)

a) Die sich aufgrund des Fahrplanes ergebenden Stehzeiten (Umkehrzeiten) der Wagenlenker und des sonstigen Fahrpersonals bis einschließlich sechs Stunden täglich, werden wie volle Arbeitszeiten entlohnt, wobei sich der Lenker vom Fahrzeug entfernen kann.

b) Die über sechs Stunden hinausgehenden Stehzeiten werden täglich zusammengerechnet und nach Abzug einer Pause von einer Stunde als bloßer Anwesenheitsdienst mit 50 Prozent des normalen Arbeitslohnes vergütet, auch wenn sich der Lenker vom Fahrzeug entfernen kann.

c) Zur Vermeidung auftretender Härten bei längerer Unterbrechung der Einsatzzeit sind betriebliche Regelungen über Abgeltung eines nachgewiesenen Mehraufwandes (Fahrspesen) zu treffen, wobei der gezahlte Lohn entsprechend der regelmäßigen Arbeitszeit gemäß Punkt 2 a) gewährleistet bleibt.

d) Vereinbarte Kurzbeschäftigungen fallen nicht unter diese Regelung.

2. Gelegenheits- und Ausflugsverkehr (Wartezeiten)

Bedingt durch den Umstand, dass bei Ausflugsfahrten oder Fahrten im Gelegenheitsverkehr oft lange ausgedehnte Fahrtunterbrechungen auftreten, ist eine Wartezeitberechnung notwendig.

Wartezeiten werden täglich zusammengezählt und bis zu sechs Stunden täglich, auch wenn sich der Lenker vom Fahrzeug entfernen kann, als volle Arbeitszeit bezahlt. Die über sechs Stunden hinausgehenden Wartezeiten werden nach Abzug einer Pause von einer Stunde mit 50 Prozent des normalen Arbeitslohnes vergütet, wobei sich der Lenker gleichfalls vom Fahrzeug entfernen kann.

V. Überstundenregelung

1. Überstunden

Überschreitungen der im Abschnitt III, Punkt 1 und 2 festgelegten regelmäßigen Arbeitszeit sind, sofern sie über Anordnung des Arbeitgebers oder seines Bevollmächtigten geleistet werden, als Überstunden besonders zu entlohnen.

Die Anordnung von Überstunden erfolgt tunlichst nach Anhörung des Betriebsrates im Rahmen der gemäß Abschnitt III und V zulässigen Arbeitszeitüberschreitung.

Die Überstundenleistungen des Fahrpersonals erfolgen aufgrund der Verkehrsverhältnisse oder der betrieblichen Gegebenheiten.

a) Betriebspersonal

Gemäß § 7 Abs. 2 und 3 Arbeitszeitgesetz darf die Wochenarbeitszeit auf 60 Stunden, die Tagesarbeitszeit gemäß § 7 Abs. 3 auf 13 Stunden verlängert werden.

b) Fahrpersonal

Gemäß § 13b AZG sind zusätzlich zu den nach § 7 Absatz 1 AZG zulässigen Überstunden weitere Überstunden zulässig. Die wöchentliche Höchstleistungszeit darf in einzelnen Wochen 60 Stunden und innerhalb eines aus technischen bzw. arbeitsorganisatorischen Gründen 26 Wochen umfassenden Durchrechnungszeitraumes im Durchschnitt 48 Stunden nicht überschreiten.

Die durchschnittliche wöchentliche Höchstarbeitszeit darf 55 Stunden betragen, wenn zumindest die über 48 Stunden hinausgehende Arbeitszeit in Form von Arbeitsbereitschaft geleistet wird.

Der Beginn des Durchrechnungszeitraumes ist in Betrieben mit gewähltem Betriebsrat durch Betriebsvereinbarung, in Betrieben ohne Betriebsrat durch Vereinbarung zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmer festzulegen. Bei Fehlen einer Vereinbarung beginnt der Durchrechnungszeitraum jeweils mit dem Beginn bzw. mit dem 1.7. des Kalenderjahres.

2. Überstundenentlohnung

Die Überstundenentlohnung besteht aus dem Grundstundenlohn und einem Zuschlag. Der Grundstundenlohn beträgt 1/40stel des Bruttowochenlohnes. Ab der 41. Wochenstunde beträgt der Zuschlag 50 Prozent. Überstunden des Betriebspersonals in der Zeit von 22 Uhr bis 6 Uhr (Nachtüberstunden) sind mit einem Zuschlag von 100 Prozent zu entlohnen, sofern es nicht bei wechselnden Arbeitsschichten eine normale Nachtarbeitschicht betrifft.

3. Arbeiten während der wöchentlichen Ruhezeit und an Feiertagen

Hinsichtlich der Arbeiten während der wöchentlichen Ruhezeit und an Feiertagen gelten, sofern im folgenden nichts Anderes bestimmt wird, die Bestimmungen des Arbeitsruhegesetzes unter Berücksichtigung des Art. III, Ziffer 2 lit. l

Wird der Bedienstete während des in die wöchentliche Ruhezeit fallenden ganzen Kalendertages zu Arbeiten herangezogen, so wird zum Normallohn ein Zuschlag von 100 Prozent gewährt.

Fällt ein gesetzlicher Feiertag auf einen Sonntag, so ist dem Arbeitnehmer die sonst für gesetzliche Feiertage vorgesehene Entgeltzahlung zu gewähren. Übersteigt die, an einem gesetzlichen Feiertag geleistete Arbeit, die für den betreffenden Wochentag festgesetzte Normalarbeitszeit, so gebührt für diese Überstunden ein Zuschlag von 100 Prozent.

4. Zuschläge

Bei allfälligem Zusammentreffen zweier Zuschläge wird jeweils nur der höhere bezahlt.

VI. Urlaub

Für den Urlaub des Arbeitnehmers gelten die jeweiligen gesetzlichen Bestimmungen.

VII. Kündigung

1. Bei einer Beschäftigungsdauer bis zu einem Monat kann das Dienstverhältnis täglich gelöst werden.

Nach einer einmonatigen Betriebszugehörigkeit

beträgt die Kündigungszeit 1 Woche

nach einer einjährigen Betriebszugehörigkeit 2 Wochen

nach einer fünfjährigen Betriebszugehörigkeit 3 Wochen

nach einer zehnjährigen Betriebszugehörigkeit 4 Wochen

Die Kündigung muss so ausgesprochen werden, dass das Ende der Kündigungszeit mit dem Ende der Lohnwoche zusammenfällt. Die Kündigung muss schriftlich erfolgen.

2. Während der Kündigungszeit ist dem Arbeitnehmer auf Verlangen ausreichend Zeit zum Aufsuchen einer anderen Arbeitsstelle, jedoch höchstens ein Arbeitstag, bzw. mindestens die innerbetrieblich festgesetzte Normalarbeitszeit, ist eine solche nicht festgesetzt, sieben Stunden in der Woche ohne Lohnabzug zu gewähren. Dies gilt nicht bei Selbstkündigung des Arbeitnehmers.

3. Der Arbeitnehmer hat nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses Anspruch auf Erteilung eines Zeugnisses, das über die Dauer und Art der Beschäftigung Auskunft gibt.

4. Falls einem Lenker in Ausübung seines Dienstes wegen der erstmaligen Begehung einer in § 7 Abs. 3 Ziffer 4 Führerscheinggesetz BGBl. 120/97 i.d.F. BGBl. 94/98 genannten Übertretung die Lenkberechtigung gemäß § 26 Abs. 3 Führerscheinggesetz für zwei Wochen entzogen wird, stellt diese Entziehung keinen Entlassungstatbestand dar.

[Anmerkung: § 7 Abs. 3 Ziffer 4 Führerscheinggesetz sieht vor, dass ein Lenker nicht mehr verkehrszuverlässig ist, wenn er die jeweils zulässige Höchstgeschwindigkeit im Ortsgebiet um mehr als 40 km/h oder außerhalb des Ortsgebiets um mehr als 50 km/h überschritten hat und diese Überschreitung mit einem technischen Hilfsmittel festgesellt wurde. Bei der erstmaligen Begehung derartiger Geschwindigkeitsüberschreitungen wird die Lenkberechtigung für zwei Wochen entzogen.]

Für die Dauer der Entziehung ist der Lenker allerdings verpflichtet, andere einschlägige Tätigkeiten in der Dienststelle zu verrichten. Falls dies nicht möglich ist, soll nach Maßgabe des Urlaubsgesetzes für die Dauer der Entziehung Urlaub vereinbart werden.

VII. Abfertigung

1. Hinsichtlich der Abfertigung gelten für alle Arbeitsverhältnisse, die vor dem 1.1.2003 begonnen haben, die Bestimmungen des Arbeiterabfertigungsgesetzes, sofern kein Übertritt gemäß § 47 BMVG erfolgt. Für alle Arbeitsverhältnisse, die nach dem 31.12.2002 begonnen haben, gilt das Betriebliche Mitarbeitervorsorgegesetz (BMVG) in der jeweiligen Fassung.

2. Der Anspruch auf Abfertigung nach dem Arbeiterabfertigungsgesetz besteht auch dann, wenn der Dienstnehmer wegen Inanspruchnahme eines gesetzlichen Pensionsanspruches gemäß ASVG selbst kündigt oder aus gesundheitlichen Gründen nicht mehr in der Lage ist, seine Tätigkeit als Buslenker durch a) unverschuldeten Führerscheinentzug oder b) einen länger als 6 Monate andauernden Krankenstand auszuüben und als Folge dessen das Arbeitsverhältnis aufgelöst wird. Ziffer 2 gilt nur für jene Arbeitsverhältnisse, die vor dem 1.1.2003 begonnen haben und für die kein Übertritt gemäß § 47 BMVG vereinbart wird.

3. Vereinbaren Arbeitgeber und Arbeitnehmer einen Übertritt aus dem Abfertigungsrecht des Angestelltengesetzes/Arbeiter-Abfertigungsgesetzes in jenes des BMVG (Betriebliches Mitarbeitervorsorgegesetz), kann diese Vereinbarung vom Mitarbeiter widerrufen werden, sofern der Arbeitgeber binnen einem Monat ab dem Abschluss der Übertrittsvereinbarung schriftlich Kenntnis vom Widerruf des Mitarbeiters erhält. Dies gilt nicht, sofern die Übertrittsvereinbarung inhaltlich durch eine Betriebsvereinbarung gemäß § 97 Abs. 1 Z 26 ArbVG (Festlegung von Rahmenbedingungen für den Übertritt in das Abfertigungsrecht des BMVG) bestimmt ist.

IX. Durchschnittslohn

Der Berechnung des Entgelts für den Urlaub sowie bei Abgeltung gem. Abschnitt VII und XII/Abs. 1 ist der durchschnittliche Arbeitsverdienst des letzten Kalenderjahres zugrunde zu legen, wobei wöchentlich die Summen aus den Lohnbeträgen für die Normal- und Überstunden einschließlich Überstundenzuschlägen und sonstiger Zulagen jedoch ohne etwaige Aufwandsentschädigungen, Spesenvergütungen oder Kostensätze zu bilden sind.

X. Fernreisefahrten

Unter Fernreisefahrten werden jene Fahrten verstanden, welche sich aufgrund des Fahrauftrages hin und zurück nicht innerhalb eines Tages bewältigen lassen.

Bei Fernreisefahrten kann dem Arbeitnehmer auch außerhalb seines Beschäftigungsortes ein Ruhetag gegeben werden, doch ist für solche Tage neben der Spesenvergütung, Verpflegung und Quartier noch der Lohn für 6,5 Stunden zu gewähren.

XI. Lohnordnung

1. Die Lohnordnung ist im II. Teil des Kollektivvertrages enthalten, der einen integrierenden Bestandteil dieses Kollektivvertrages bildet.

2. Nach Beginn des Arbeitsverhältnisses ist dem Arbeitnehmer unverzüglich eine schriftliche Aufzeichnung über die wesentlichen Rechte und Pflichten aus dem Arbeitsverhältnis (Dienstzettel oder Arbeitsvertrag) auszuhändigen.

3. Die Bestimmungen über den Dienstzettel gem. § 2 AVRAG BGBl. 459/1993 sowie § 17 c Absatz 1 AZG und § 22 d ARG sind einzuhalten.

4. Im Dienstzettel bzw. schriftlichen Arbeitsvertrag muss zusätzlich zu den gemäß § 2 AVRAG vorgeschriebenen Mindestangaben auch ein Hinweis auf folgende Rechtsvorschriften samt Einsichtsmöglichkeiten enthalten sein:

- Arbeitszeitgesetz samt Verordnungen
- Verordnung 561/2006
- Verordnung 3821/85 (Kontrollgerätverordnung)
- Arbeitsruhegesetz samt Verordnungen und betriebsbezogener Bescheide

XII. Dienstverhinderung

1. Durch Krankheit, Unglücksfall, Arbeitsunfall oder Berufskrankheit: Hinsichtlich der Voraussetzung des Entgeltanspruches bei Krankheit, Unglücksfall, Arbeitsunfall oder Berufskrankheit gelten die Bestimmungen des Entgeltfortzahlungsgesetzes.

2. Bei nachstehend angeführten Dienstverhinderungen gebührt der Anspruch auf Fortzahlung des Entgelts jedenfalls in folgendem Ausmaß:

- eigene Eheschließung 2 Arbeitstage
- Tod des Ehegatten bzw. des (der) im gemeinsamen Haushalt lebenden Lebensgefährten (Lebensgefährtin) 2 Arbeitstage
- Teilnahme an der Eheschließung der Kinder und Geschwister 1 Arbeitstag

- Niederkunft der Frau bzw. der im gemeinsamen Haushalt lebenden Lebensgefährtin 1 Arbeitstag
- Tod der Eltern, Schwiegereltern oder Kinder 2 Arbeitstage
- Teilnahme an der Beerdigung der unter Punkt 2 und 5 genannten Angehörigen sowie Geschwister und Großeltern 1 Arbeitstag
- bei Wohnungswechsel die notwendige Zeit jedoch höchstens innerhalb eines halben Jahres 1 Arbeitstag

3. Meldung von Dienstverhinderungen Erkrankungen und persönliche Verhinderung sind ohne Verzug vor Beginn der Arbeitszeit dem Unternehmer anzuzeigen.

XIII. Behandlung des anvertrauten Materials

Die Arbeitnehmer haben alle ihnen übertragenen Arbeiten mit der erforderlichen Sorgfalt zu verrichten, das übergebene Material zu schonen und sachgemäß zu behandeln. Sie haften dafür im Rahmen der diesbezüglichen gesetzlichen Bestimmungen.

Lenker können auch zu anderen einschlägigen Arbeiten herangezogen werden. Es gelten hierfür die Entlohnungsbestimmungen, die im Anhang festgelegt sind, insoweit sie nicht eine Verminderung des bestehenden Lohnes nach sich ziehen.

XIV. Verfall von Ansprüchen

Ansprüche des Dienstgebers sowie des Dienstnehmers aus dem Dienstverhältnis sind bei sonstigem Verfall innerhalb von drei Monaten nach Fälligkeit eingeschrieben geltend zu machen. Als Fälligkeitstag für vom Dienstgeber allfällig zu erhebende Schadenersatzansprüche gilt jener Tag, an dem der Dienstgeber von dem erlittenen Schaden Kenntnis erhielt.

Als Fälligkeitstag für Ansprüche der Dienstnehmer gilt der Auszahlungstag jener Lohnperiode, in welcher der Anspruch entstanden ist.

Bei rechtzeitiger Geltendmachung bleibt die gesetzliche dreijährige Verjährungsfrist gewahrt.

XV. Berufskraftfahrerausbildung

Beide Kollektivvertragsparteien kommen überein, dass in Hinkunft der Beruf des Berufskraftfahrers gefördert werden soll. Für die im Beruf stehenden Kraftfahrer wird folgende Vereinbarung getroffen:

Zum Besuch des Vorbereitungskurses zur Lehrabschlussprüfung für den Beruf des Berufskraftfahrers ist dem Dienstnehmer unter Berücksichtigung der betrieblichen Möglichkeiten im Einvernehmen mit dem Dienstgeber insgesamt einmal eine unbezahlte Dienstfreistellung (ein unbezahlter Urlaub) bis maximal 3 Wochen (21 Kalendertage) zu gewähren, sofern dem Dienstgeber sämtliche während dieser Zeit erwachsenden Unkosten (wie z. B. Lohn, Arbeitgeberbeiträge etc.) ersetzt werden.

XVI. Kosten von Weiterbildungsmaßnahmen

a) Der Arbeitgeber hat die Kosten, die dem Arbeitnehmer für im betrieblichen Interesse absolvierte Weiterbildungsmaßnahmen gemäß § 14c Gelegenheitsverkehrsgesetz (GelVG)/§ 44 c Kraftfahrlineiengesetz (KfLG) in Verbindung mit der GWB-Verordnung vom 02.05.2008 § 12 Ziffer 2 entstehen, zu tragen.

Unter Kosten für im betrieblichen Interesse absolvierte Weiterbildungsmaßnahmen sind zu verstehen:

- Kurskosten bzw. Kosten der jeweiligen Ausbildungseinheit
- Fortzuzahlendes Entgelt für den Zeitraum des Kursbesuches bzw. des Besuches der jeweiligen Ausbildungseinheit

Die Auswahl des konkreten Anbieters (Ausbildungseinheiten bzw. ermächtigte Ausbildungsstätten) sowie die Festlegung der zeitlichen Lage des Kursbesuches erfolgt durch den Arbeitgeber.

Die Zeit des Kursbesuches bzw. des Besuches der jeweiligen Ausbildungseinheit, stellt Arbeitszeit im arbeitsrechtlichen Sinne dar.

b) Die in lit. a) geregelten Kosten von Weiterbildungsmaßnahmen stellen Ausbildungskosten im Sinne von § 2d AVRAG dar. Zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmer kann über diese Ausbildungskosten unter den Voraussetzungen des §2d AVRAG (Arbeitsvertragsrechtsanpassungsgesetz) eine Rückerstattung vereinbart werden.

XVII. Schlussbestimmungen

1. Bestehende höhere Löhne oder günstigere sonstige arbeitsrechtliche Vereinbarungen dürfen durch das Inkrafttreten dieses Kollektivvertrages nicht herabgesetzt oder aufgehoben werden.

2. Mit dem Inkrafttreten dieses Kollektivvertrages verlieren die Bestimmungen des bisher in Geltung gewesenen Kollektivvertrages für den räumlichen, fachlichen und persönlichen Geltungsbereich ihre Gültigkeit.

2. Teil – Lohnordnung

Anhang zu Abschnitt XI

Dem Arbeitnehmer ist mit dem Lohn eine Aufstellung über Bruttoverdienst, Normal- und Mehrarbeitslohn, Zuschläge, Zulagen, Spesenvergütung und die einzelnen Abzüge auszuhändigen.

Mit Wirkung 1. Oktober 2018 werden die im Bundeskollektivvertrag für die Arbeitnehmer in den privaten Autobusbetrieben festgesetzten Lohnsätze und Spesenvergütungen wie folgt geregelt:

1. Lohntafel

Arbeitskategorie Kraftfahrer	Stundenlohn in Euro	Wochenlohn in Euro (Stundenlohn x 40)	Monatslohn in Euro (Wochenlohn x 4,33)
Kraftfahrer im 1. Betriebszugehörigkeitsjahr	€ 12,28	€ 491,20	€ 2.126,90
Kraftfahrer vom 2. bis 10. Betriebszugehörigkeitsjahr	€ 12,32	€ 492,80	€ 2.133,82
Kraftfahrer vom 11. bis 20. Betriebszugehörigkeitsjahr	€ 12,41	€ 496,40	€ 2.149,41
Kraftfahrer ab dem 21. Betriebszugehörigkeitsjahr	€ 12,51	€ 500,40	€ 2.166,73

Arbeitskategorie Berufskraftfahrer	Stundenlohn in Euro	Wochenlohn in Euro (Stundenlohn x 40)	Monatslohn in Euro (Wochenlohn x 4,33)
Berufskraftfahrer mit bestandener Lehrabschlussprüfung im 1. Betriebszugehörigkeitsjahr	€ 12,32	€ 492,80	€ 2.133,82
Berufskraftfahrer mit bestandener Lehrabschlussprüfung vom 2. bis 10. Betriebszugehörigkeitsjahr	€ 12,41	€ 496,40	€ 2.149,41
Berufskraftfahrer mit bestandener Lehrabschlussprüfung vom 11. bis 20. Betriebszugehörigkeitsjahr	€ 12,51	€ 500,40	€ 2.166,73
Berufskraftfahrer mit bestandener Lehrabschlussprüfung ab dem 21. Betriebszugehörigkeitsjahr	€ 12,64	€ 505,60	€ 2.198,25

Arbeitskategorie Facharbeiter	Stundenlohn in Euro	Wochenlohn in Euro (Stundenlohn x 40)	Monatslohn in Euro (Wochenlohn x 4,33)
Facharbeiter im 1. Betriebszugehörigkeitsjahr	€ 11,21	€ 448,40	€ 1.941,57
Facharbeiter im 2. bis 10. Betriebszugehörigkeitsjahr	€ 11,28	€ 451,20	€ 1.953,70
Facharbeiter vom 11. bis 20. Betriebszugehörigkeitsjahr	€ 11,38	€ 455,20	€ 1.971,02
Facharbeiter ab dem 21. Betriebszugehörigkeitsjahr	€ 11,44	€ 457,60	€ 1.981,41
Angelernte Arbeiter, die im Werkstättenbetrieb verwendet werden	€ 10,68	€ 427,20	€ 1.849,78
Garagenvorarbeiter	€ 11,21	€ 448,40	€ 1.941,57
Garagenarbeiter, Tankwarte, Kassiere, usw.	€ 9,44	€ 377,60	€ 1.635,01

2. Zulagen

a) Garagenarbeiter, welche während der Nachtzeit Schicht arbeiten, erhalten eine Schichtzulage von EUR 1,01 pro Stunde.

b) Nachtstunden in der Zeit von 24 Uhr bis 5 Uhr sind im Gelegenheits- und Linienverkehr mit einem Zuschlag von 100 Prozent des

Bundeskollektivvertrages zu entlohnen.

c) Für Dienstnehmer, die in der Garage Dienst verrichten, können aufgrund einer Vereinbarung je nach dem Grad der Verschmutzung Schmutzzulagen von 10 Prozent des Stundenlohnes vereinbart werden.

3. Spesenvergütungen

Die Sozialpartner kommen überein, dass in dem am 20.11.2002 abgeschlossenen Kollektivvertrag der privaten Autobusunternehmungen, der in der Lohnordnung (2. Teil), Ziff. 1 Spesenvergütung verwendete Begriff "Betriebsstätte" wie folgt auszulegen ist:

Jeder Dienstnehmer kann nur eine Betriebsstätte haben. Hat ein Unternehmen mehrere Betriebsstätten, gilt als Betriebsstätte jener Ort (Anschrift) an der der Dienstnehmer zur Sozialversicherung gemeldet ist.

Von diesen Sätzen muss der Fahrer die Mehrauslagen, die mit der auswärtigen Dienstleistung entstehen, bestreiten.

Spesenvergütung im Gelegenheitsverkehr:

Als Abgeltung für den erhöhten Lebensaufwand bei Fahrtätigkeit oder Dienstleistungen außerhalb des Dienstortes (Betriebsstätte, Werksgelände, Lager usw.) werden Tages- und Nächtigungsgelder gewährt. Das Tagesgeld beträgt EUR 23,28 für je volle 24 Stunden. Dauert die Fahrtätigkeit oder Abwesenheit vom Dienstort mehr als drei Stunden, gebührt für jede angefangene Stunde 1/12 des Tagesgeldes; bis drei Stunden Fahrtätigkeit oder Abwesenheit vom Dienstort gebührt kein Tagesgeld. Im Falle einer Nächtigung sind zusätzlich EUR 4,50 zu zahlen.

Eventuelle Nächtigungsspesen sind dem Standard der Reisegruppe entsprechend unter Nachweis derselben zur Verfügung zu stellen oder zu vergüten.

Nach Möglichkeit ist dem Lenker im Hotel, in dem die Fahrgäste untergebracht sind, ein Einbettzimmer mit einer Duschköglichkeit im Hause zuzuweisen.

Für Auslandsfahrten gebührt dem Dienstnehmer ein Tagesgeld von EUR 34,68 für je volle 24 Stunden. Die Auslandsreisezeit beginnt mit dem Grenzübertritt (aus Österreich) und endet wieder mit dem Grenzübertritt (nach Österreich). Dauert der Aufenthalt im Ausland mehr als drei Stunden, gebührt für jede angefangene Stunde 1/12 des Tagesgeldes. Bis zu 3 Stunden Aufenthalt im Ausland gebührt das aliquote Tagesgeld für Inlandsdienstreisen, wenn die gesamte Abwesenheit vom Dienstort (Inland und Ausland) mehr als 3 Stunden beträgt.

Für jeden 24-Stunden-Zeitraum gebührt maximal 1 Tagessatz.

Falls Orte passiert werden, wo besonders hohe Verpflegungskosten entstehen, sind tatsächlich entstandene angemessene Kosten unter Nachweis derselben zu vergüten.

Spesenvergütung im Linienverkehr:

Als Abgeltung für den erhöhten Lebensaufwand bei Fahrtätigkeit oder Dienstleistungen außerhalb des Dienstortes (Betriebsstätte, Werksgelände, Lager usw.) werden Tages- und Nächtigungsgelder gewährt. Das Tagesgeld beträgt EUR 18,36 (für je volle 24 Stunden). Dauert die Fahrtätigkeit oder Abwesenheit vom Dienstort mehr als drei Stunden, gebührt für jede angefangene Stunde 1/12 des Tagesgeldes; bis drei Stunden Fahrtätigkeit oder Abwesenheit vom Dienstort gebührt kein Tagesgeld. Im Falle einer Nächtigung sind zusätzlich EUR 4,50 zu zahlen.

Für Auslandsfahrten gebührt dem Dienstnehmer ein Tagesgeld von EUR 22,44 für je volle 24 Stunden. Die Auslandsreisezeit beginnt mit dem Grenzübertritt und endet wieder mit dem Grenzübertritt. Dauert der Aufenthalt im Ausland mehr als drei Stunden, gebührt für jede angefangene Stunde 1/12 des Tagesgeldes. Bis zu 3 Stunden Aufenthalt im Ausland gebührt das aliquote Tagesgeld für Inlandsdienstreisen, wenn die gesamte Abwesenheit vom Dienstort (Inland und Ausland) mehr als 3 Stunden beträgt.

Für jeden 24-Stunden-Zeitraum gebührt maximal 1 Tagessatz.

Wird vom Arbeitgeber kein Quartier zur Verfügung gestellt, so sind eventuelle Nächtigungsspesen unter Nachweis derselben zu vergüten.

4. Urlaubsbeihilfe und Weihnachtsremuneration

a) Arbeitnehmer, die am 1. Juli ein Jahr im Betrieb beschäftigt sind, erhalten eine Urlaubsbeihilfe in der Höhe von 4,33 Kollektivvertragswochenlöhnen, erhöht um 30 Prozent, die spätestens am 1. Juli fällig ist. Der Urlaubszuschuss gebührt abweichend vom Kalenderjahr jeweils für den Zeitraum vom letzten Fälligkeitstag bis zum 1. Juli.

b) Arbeitnehmer, die am 1. Dezember ein Jahr im Betrieb beschäftigt sind, erhalten eine Weihnachtsremuneration in der Höhe von 4,33 Kollektivvertragswochenlöhnen, erhöht um 30 Prozent, die spätestens am 1. Dezember fällig ist. Die Weihnachtsremuneration gebührt abweichend vom Kalenderjahr jeweils für den Zeitraum vom letzten Fälligkeitstag bis zum 1. Dezember.

c) Arbeitnehmer, die am 1. Juli oder 1. Dezember noch nicht ein Jahr im Betrieb beschäftigt sind, erhalten den jeweiligen Anteil der Urlaubsbeihilfe bzw.

der Weihnachtsremuneration, berechnet vom Eintritt bis zum jeweiligen Stichtag.

d) Bei Ausscheiden des Arbeitnehmers gebührt der jeweilige Anteil von Urlaubsbeihilfe und Weihnachtsremuneration, berechnet vom Eintritt bis zum Austritt (wenn zwischen Eintritt und Austritt noch keine Urlaubsbeihilfe bzw. keine Weihnachtsremuneration fällig war), bzw. vom letzten Fälligkeitstag bis zum Austritt.

e) Der Anspruch auf den jeweiligen Anteil von Urlaubsbeihilfe und Weihnachtsremuneration entfällt, wenn das Arbeitsverhältnis durch unberechtigten vorzeitigen Austritt des Arbeitnehmers oder durch Entlassung endet.

f) Bei Ausscheiden eines Arbeitnehmers sind bereits zuviel ausbezahlte Sonderzahlungen anteilig rückzuerrechnen.

g) Ist ein Arbeitnehmer durch Krankheit (Unglücksfall) an der Leistung seiner Arbeit verhindert, ohne dass er die Verhinderung vorsätzlich oder durch grobe Fahrlässigkeit herbeigeführt hat, und ist durch die Dauer der Krankheit der Entgeltfortzahlungsanspruch erschöpft, sind diese Dienstzeiten bei der Berechnung von Urlaubsbeihilfe und Weihnachtsremuneration voll zu berücksichtigen (keine Aliquotierung).

5. Jubiläumsgeld

Arbeitnehmer erhalten nach einer ununterbrochenen Betriebszugehörigkeit von vollen 20 Dienstjahren ein Jubiläumsgeld in der Höhe von 4,33 Kollektivvertragswochenlöhnen. Die Auszahlung erfolgt mit der nächsten, der Vollendung des 20. Dienstjahres folgenden Lohnauszahlung.

6. Überführungskosten

Überführungskosten bei in Ausübung des Dienstes verunglückten bzw. erkrankten Dienstnehmern zu dem laut polizeilichen Meldezettel nachgewiesenen Wohnort in Österreich sind dann vom Dienstgeber zu tragen, wenn nicht eine Versicherungseinrichtung diese Kosten zur Gänze ersetzt. Bei teilweisem Kostenersatz ist der Differenzbetrag vom Dienstgeber zu tragen.

7. Digitales Kontrollgerät – Kosten Fahrerkarte

Die Sozialpartner halten übereinstimmend fest, dass in allen Fällen einer Kostenersatzpflicht von Arbeitgebern für Fahrerkarten (Beschluss des Obersten Gerichtshofes vom 18.10.2006) folgende Vorgangsweise zu wählen ist:

1. Der Arbeitgeber hat die anteiligen Kosten der Fahrerkarte für den Zeitraum von der erstmaligen Verwendung im Betrieb bis zum Ablauf der Gültigkeit zu übernehmen.
2. Für eine Fahrerkarte, die zur Verwendung im Betrieb des Arbeitgebers nicht benötigt wird und vom Arbeitnehmer ohne Verlangen des Arbeitgebers beantragt wurde, hat der Arbeitgeber keinen Kostenersatz zu leisten.
3. Der Kostenanteil beträgt für jeden Monat 1/60 der Kosten der Fahrerkarte. Angefangene Monate sind anteilig zu berücksichtigen.
4. Der Arbeitnehmer hat bei Beendigung des Arbeitsverhältnisses vor Ablauf der Gültigkeit der Fahrerkarte die anteiligen Kosten vom Ende des Arbeitsverhältnisses bis zum Gültigkeitsende der Fahrerkarte an den Arbeitgeber zurückzuzahlen. Angefangene Monate sind anteilig zu berücksichtigen. Die Rückzahlung kann durch Abzug von der Endabrechnung erfolgen.

F.d. Wirtschaftskammer Österreich

Fachverband der Autobus-, Luftfahrt- und Schifffahrtunternehmungen Berufsgruppe Autobus

Der Obmann:

Martin Horvath

Der Geschäftsführer:

Mag. Paul Blachnik

F.d. Österreichischen Gewerkschaftsbund

Gewerkschaft vida

Der Vorsitzende:

Roman Hebenstreit

Der Bundesgeschäftsführer:

Bernd Brandstetter

Der Fachbereichssekretär:

Karl Delfs

Zusammenfassung der wichtigsten Bestimmungen der VO 561/2006

Geltungsbereich der EU-Verordnung 561/2006

Fachlicher Geltungsbereich

Erfasst wird jede ganz oder teilweise auf einer öffentlichen Straße durchgeführte Fahrt eines leeren oder beladenen Fahrzeuges (Beförderung im Straßenverkehr) mit Verwendung zur

- Güterbeförderung, wenn das zulässige Gesamtgewicht des Fahrzeuges (einschließlich Anhänger oder Sattelanhänger) 3,5t übersteigt,
- Personenbeförderung, wenn das Fahrzeug für die Beförderung von mehr als 9 Personen einschließlich des Lenkers konstruiert und bestimmt ist (VO-Fahrzeuge im Sinne von § 13 Absatz 1 Ziffer 2 b AZG).

Örtlicher Geltungsbereich

Die VO gilt unabhängig vom Land der Zulassung des Fahrzeuges für Beförderungen im Straßenverkehr

- ausschließlich innerhalb der EU, oder
- zwischen der EU, der Schweiz und den Vertragsstaaten des EWR

Wichtigste Ausnahme vom Geltungsbereich

Fahrzeuge, die zur Personenbeförderung im Linienverkehr verwendet werden, wenn die Linienstrecke nicht mehr als 50 Km beträgt (regionaler Kraftfahrlinienverkehr)

Lenkzeiten

Tägliche Lenkzeit

Die gesamte tägliche Lenkzeit zwischen zwei Ruhezeiten (Tagesruhezeiten oder einer täglichen und einer wöchentlichen Ruhezeit) darf 9 Stunden nicht überschreiten. Zweimal pro Woche darf die Tageslenkzeit auf 10 Stunden verlängert werden.

Wöchentliche Lenkzeit

Innerhalb einer Woche darf die gesamte Lenkzeit 56 Stunden, innerhalb eines Zeitraumes von zwei aufeinander folgenden Wochen 90 Stunden nicht überschreiten.

Lenkpause (Fahrtunterbrechung)

Nach einer Lenkzeit von höchstens 4 1/2 Stunden ist eine ununterbrochene Fahrtunterbrechung (Lenkpause) von mindestens 45 Minuten einzulegen, sofern der Lenker nicht eine Ruhezeit oder eine Ruhepause nimmt. Lenkpausen können durch Ruhepausen ersetzt werden.

Die Lenkpause von 45 Minuten kann folgendermaßen geteilt werden:

1. Teil mindestens 15 Minuten,
2. Teil mindestens 30 Minuten

Die Lenkpausenteile sind so abzuhalten, dass bei Beginn des letzten Teiles der Lenkpause die Lenkzeit von 4 1/2 Stunden noch nicht überschritten ist.

In der Lenkpause darf der Fahrer keine Fahrtätigkeit ausüben und keine anderen Arbeiten ausführen.

Tägliche Ruhezeit

Regelmäßige tägliche Ruhezeit

Innerhalb jedes Zeitraumes von 24 Stunden nach dem Ende der vorangegangenen täglichen oder wöchentlichen Ruhezeit ist dem Lenker eine ununterbrochene tägliche Ruhezeit von mindestens 11 Stunden zu gewähren.

Reduzierte tägliche Ruhezeit

Die tägliche Ruhezeit kann 3 x zwischen zwei wöchentlichen Ruhezeiten auf mindestens 9 zusammenhängende Stunden verkürzt werden.

Geteilte Ruhezeit

Wenn eine tägliche Ruhezeit von insgesamt mindestens 12 Stunden eingehalten wird, kann die tägliche Ruhezeit auch in zwei Teilen genommen werden, wobei der erste Teil einen ununterbrochenen Zeitraum von 3 Stunden und der zweite Teil einen ununterbrochenen Zeitraum von 9 Stunden umfassen muss.

Mehrfahrer-Betrieb

Bei Besetzung des Fahrzeuges mit 2 Lenkern ist innerhalb jedes Zeitraumes von 30 Stunden jedem Lenker nach dem Ende einer täglichen oder wöchentlichen Ruhezeit eine ununterbrochene tägliche Ruhezeit von mindestens 9 Stunden zu gewähren.

Abhaltung der täglichen Ruhezeit im Fahrzeug

Sofern sich der Fahrer dafür entscheidet, können nicht am Standort eingelegte tägliche Ruhezeiten im Fahrzeug verbracht werden, sofern dieses über eine geeignete Schlafmöglichkeit für jeden Fahrer verfügt und nicht fährt.

Wöchentliche Ruhezeit

Regelmäßige wöchentliche Ruhezeit

Der Lenker hat in jeder Woche Anspruch auf eine ununterbrochene wöchentliche Ruhezeit von mindestens 45 Stunden.

Reduzierte wöchentliche Ruhezeit

Die wöchentliche Ruhezeit kann auf mindestens 24 zusammenhängende Stunden verkürzt werden.

Doppelwoche

In zwei aufeinander folgenden Wochen sind dem Lenker folgende Ruhezeiten zu gewähren:

- zwei regelmäßige wöchentliche Ruhezeiten, oder
- eine regelmäßige wöchentliche Ruhezeit und eine reduzierte wöchentliche Ruhezeit

Jede Reduzierung ist bis zum Ende der dritten Woche nach der verkürzten Woche im Anschluss an eine andere, mindestens 9-stündige Ruhezeit auszugleichen.

Beginn der wöchentlichen Ruhezeit

Die wöchentliche Ruhezeit beginnt spätestens am Ende von sechs 24-Stunden-Zeiträumen nach dem Ende der vorangegangenen wöchentlichen Ruhezeit.

Eine wöchentliche Ruhezeit, die in einer Woche beginnt und in die darauf folgende Woche reicht, kann der ersten oder der zweiten Woche zugerechnet werden.

Abhaltung der reduzierten wöchentlichen Ruhezeit im Fahrzeug

Sofern sich der Fahrer dafür entscheidet, können nicht am Standort eingelegte reduzierte wöchentliche Ruhezeiten im Fahrzeug verbracht werden, sofern dieses über eine geeignete Schlafmöglichkeit für jeden Fahrer verfügt und nicht fährt.

12 Tage Regelung

Die wöchentliche Ruhezeit kann um bis zu 12 aufeinander folgende 24-Stunden-Zeiträume nach einer vorhergehenden regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeit unter folgenden Voraussetzungen verschoben werden:

- a. der Dienst dauert mindestens 24 aufeinander folgende Stunden in einem anderen Mitgliedstaat oder unter diese Verordnung fallenden Drittstaat als demjenigen, in dem der Dienst begonnen wurde, und
- b. nach der Inanspruchnahme der Ausnahmeregelung nimmt der Fahrer:
 - i. entweder zwei regelmäßige wöchentliche Ruhezeiten
 - ii. oder eine regelmäßige wöchentliche Ruhezeit und eine reduzierte wöchentliche Ruhezeit von mindestens 24 Stunden. Dabei wird jedoch die Reduzierung durch eine gleichwertige Ruhepause ausgeglichen, die ohne Unterbrechung vor dem Ende der dritten Woche nach dem Ende des Ausnahmezeitraums genommen werden muss, und
- c. ab dem 1. Januar 2014 muss das Fahrzeug mit einem Kontrollgerät entsprechend den Anforderungen des Anhangs I B der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 ausgestattet sein und
- d. ab dem 1. Januar 2014 muss das Fahrzeug bei Fahrten während des Zeitraums von 22.00 Uhr bis 6.00 Uhr mit mehreren Fahrern besetzt oder die Lenkdauer nach Artikel 7 auf drei Stunden vermindert sein.

Kombinierte Beförderung

Wenn der Lenker ein Fahrzeug begleitet, das auf einem Fährschiff oder der Eisenbahn befördert wird, kann die tägliche Ruhezeit höchstens zwei mal durch andere Tätigkeiten unterbrochen werden. Die Unterbrechung darf insgesamt 1 Stunde nicht überschreiten. Dem Lenker muss während dieser

täglichen Ruhezeit ein Bett oder eine Schlafkabine zur Verfügung stehen.

Die Anfahrts- oder Rückreisezeit zu einem außerhalb des Wohnsitzes des Lenkers oder der Betriebsstätte des Arbeitgebers befindlichen VO-Fahrzeug gilt nur dann als Ruhepause oder Ruhezeit, wenn sich der Lenker in einem Zug oder Fährschiff mit Zugang zu einer Koje bzw. einem Liegewagen befindet. Wird diese Anfahrts- oder Rückreisezeit mit einem sonstigen Fahrzeug (§ 13 Absatz 1 Ziffer 3 AZG) zurückgelegt, gilt sie als Arbeitszeit.

Halteplatz

Wenn es mit der Sicherheit im Straßenverkehr vereinbar ist, kann der Lenker, um einen geeigneten Halteplatz zu erreichen, von den Regelungen über Lenkzeit, Lenkpause, täglicher und wöchentlicher Ruhezeit, Unterbrechung der täglichen Ruhezeit bei kombinierter Beförderung, abweichen, soweit dies erforderlich ist, um die Sicherheit der Fahrgäste, des Fahrzeuges oder seiner Ladung zu gewährleisten.

Der Lenker hat Art und Grund der Abweichung spätestens bei Erreichen des Halteplatzes handschriftlich zu vermerken:

- auf dem Schaublatt (bei Fahrzeugen mit analogem Kontrollgerät), oder
- auf einem Ausdruck aus dem Kontrollgerät (bei Fahrzeugen mit digitalem Kontrollgerät), oder
- im Arbeitszeitplan (bei Fahrzeugen ohne Kontrollgerät gemäß VO 3821/85 im nationalen Personenlinienverkehr bzw. grenzüberschreitenden Personenlinienverkehr mit maximal 100 km Fahrstrecke und maximal 50 km Entfernung der Endpunkte von einer Grenze zwischen zwei Mitgliedstaaten in der Luftlinie)