

Herrn
Dr. Rudolf Dieterle
Direktor
Bundesamt für Strassen (ASTRA)
3003 **Bern**

Bern, 29. Januar 2010

Inkraftsetzung der Änderung der Chauffeurverordnung

Stellungnahme von strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS

Sehr geehrter Herr Direktor
Sehr geehrte Damen und Herren

strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS (vormals Schweizerischer Strassenverkehrsverband FRS – Fédération routière suisse FRS) ist die Dachorganisation der Automobilwirtschaft und des privaten Strassenverkehrs in der Schweiz. **strasseschweiz** umfasst rund 40 Verbände aus der Automobil- und Strassenwirtschaft sowie aus den zahlreichen helvetischen Strassenbenützer- und Fahrlehrerorganisationen. Seine wichtigsten Trägerorganisationen sind: TCS (Touring Club Schweiz); auto-schweiz (Vereinigung Schweizer Automobil-Importeure); AGVS, Autogewerbeverband der Schweiz; ACS (Automobil Club der Schweiz) und ASTAG (Schweizerischer Nutzfahrzeugverband).

Wir danken Ihnen für die Einladung, im Rahmen des Orientierungs- bzw. Anhörungsverfahrens betreffend Inkraftsetzung der Änderung der Verordnung über die Arbeits- und Ruhezeit der berufsmässigen Motorfahrzeugführer und -führerinnen (Chauffeurverordnung, ARV 1) Stellung nehmen zu können, und äussern uns wie folgt:

strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS erachtet – sofern der Bundesrat noch im ersten Quartal 2010 einen entsprechenden Beschluss fassen würde – das vorgeschlagene Datum des Inkrafttretens (1. Januar 2011) der ARV-1-Änderung als vertretbar. Sollte es allerdings aus irgendeinem Grund zu – auch nur leichten – Verzögerungen kommen, plädieren wir dafür, dass die Inkraftsetzung auf den 1. Juli 2011 oder gegebenenfalls sogar auf den 1. Januar 2012 verschoben wird.

I. Grundsätzliche Bemerkungen

Es ist unbestritten, dass die revidierte ARV 1, die eine Vielzahl von Neuerungen und Modifikationen mit sich bringt, nicht nur für Chauffeure und Transportunternehmen, sondern auch für Fahrlehrer und Ausbilder sowie nicht zuletzt für die Vollzugsbehörden eine nicht zu unterschätzende Herausforderung darstellt. Nebst Schulung und Instruktion der Anwender müssen auch Lehrmittel und Ausbildungsunterlagen überarbeitet bzw. erneuert sowie in den Transportbetrieben Touren bzw. Tourenpläne angepasst, umgestellt oder womöglich sogar gänzlich neu zusammengestellt werden. Dies benötigt eine ausreichend lange Vorbereitungszeit. Angesichts der Komplexität der gesamten Chauffeurverordnung sowie der Unsicherheiten, die durch die revidierte ARV 1 entstehen werden, sind die Fristen im Allgemeinen sehr knapp bemessen. Der vorgängigen eingehenden Information der Unternehmen und der Schulung der betroffenen Chauffeure sowie der Vollzugsbehörden ist jedoch genügend Zeit einzuräumen. Andernfalls entsteht allenthalben Ungemach, das vermieden werden sollte.

Daher können wir dem vorgeschlagenen Termin des Inkrafttretens (1. Januar 2011) nur dann zustimmen, wenn der Bundesrat die Verordnung noch im ersten Quartal 2010 verabschiedet. Sollte dies aufgrund von Verzögerungen nicht möglich sein, schlagen wir vor, die revidierte Chauffeurverordnung per 1. Juli 2011 bzw. eventualiter sogar erst auf den 1. Januar 2012 in Kraft zu setzen, damit genügend Zeit bleibt, um die vorgenannten Vorkehrungen in seriöser Art und Weise treffen zu können.

strasseschweiz hatte seine Stellungnahme im Rahmen der Anhörung zur Änderung der ARV 1 fristgerecht am 31. Januar 2007 dem Bundesamt für Strassen (ASTRA) übermittelt. Beim nun vorliegenden Verordnungstext handelt es sich offensichtlich um eine bereinigte Version, wie sie im Anschluss an die Auswertung der Anhörungsergebnisse verfasst worden ist und demnächst dem Bundesrat zur Verabschiedung unterbreitet werden soll. Bei Durchsicht des Verordnungstextes haben wir bemerkt, dass unter anderem gewisse unserer dazumal vorgebrachten Anliegen und Vorschläge keinen Eingang in die revidierte Chauffeurverordnung gefunden haben. Im Bestreben, eine für alle Anwender möglichst klare und praxisgetreue Handhabung der neuen Vorschriften zu erreichen und damit Rechtssicherheit zu schaffen, erlauben wir uns deshalb, nachstehend nochmals einige Bemerkungen zu einzelnen Artikeln anzubringen.

II. Detailbemerkungen

2.1 Bereitschaftszeit

Art. 2 Bst. g

Diese Bestimmung wird in der Praxis u.E. zu diversen Unklarheiten führen. Ein Beispiel: Der Chauffeur, der zu Hause weilt und Abruf-Pikettdienst hat (z.B. beim Winterdienst), soll diese Zeit klar als Ruhezeit deklarieren können (sofern er nicht zum Einsatz kommt) und nicht als Bereitschaftszeit. Andernfalls fehlt ihm möglicherweise Ruhezeit. Daher ist Art. 2 Bst. g zu eng gefasst, weil nach dessen Wortlaut der Abruf-Pikettdienst, der Zuhause verbracht wird, grundsätzlich als Bereitschaftszeit gilt. Klarheit brächte hier – in Analogie zur Möglichkeit des Ruhezeitbezugs gemäss Art. 11d Abs. 1 – folgende Ergänzung:

*„Als Bereitschaftszeit gilt die Zeit, in der der Arbeitnehmer oder die Arbeitnehmerin nicht verpflichtet ist, am Arbeitsplatz zu bleiben, sich jedoch **ausserhalb von Zuhause** in Bereitschaft halten muss, (...).“*

2.2 Ausnahmen

Art. 4 Abs. 2 Bst. e

Die Ergänzung „sofern diese nicht für gewerbliche Personen- und Sachentransporte eingesetzt werden“ ergibt in dieser Form keinen Sinn, da Fahrschulfahrzeuge nicht für Transporte eingesetzt werden. Die Ergänzung sollte u.E. vielmehr dazu dienen, dass die Ausnahme auch auf andere Fahrzeuge, die durch Fahrlehrer oder anerkannte Aus- und Weiterbildungsstätten in der praktischen Fahrausbildung oder in Weiterbildungskursen verwendet werden, ausgedehnt wird. Denn viele Kurse werden mit Transportmotorwagen im Zusammenhang mit der Fahrer- oder Fahrlehrerweiterbildung durchgeführt (z.B. Eco-Drive-Kurse, Fahrtrainingskurse, Fahrtechnik mit neuen Last- oder Gesellschaftswagen, usw.). Damit diesem Umstand Rechnung getragen und er auch klar geregelt wird, beantragen wir, folgende Präzisierung vorzunehmen:

„Fahrschulfahrzeuge oder andere Fahrzeuge, die durch Fahrlehrer oder anerkannte Aus- und Weiterbildungsstätten in der praktischen Fahrausbildung oder in Weiterbildungskursen eingesetzt werden, sofern während diesen Fahrten keine gewerblichen Personen- und Sachentransporte durchgeführt werden.“

2.3 Arbeitszeit

Art. 6 Abs. 1

Die Problematik der Berechnung der durchschnittlichen wöchentlichen Arbeitszeit als „rollender“ Zeitraum von sechs Monaten oder als „fixer“ Zeitraum von sechs Monaten (Vorschlag aus Gründen der Rechtssicherheit und der Praxistauglichkeit) ist nach wie vor gegeben und u.E. immer noch nicht zweifelsfrei geregelt.

Art. 6 Abs. 2

Gemäss *Art. 6 Abs. 2* muss der Arbeitgeber den Arbeitnehmer schriftlich auffordern, ihm eine Aufstellung der bei einem anderen Arbeitgeber geleisteten Arbeitszeit vorzulegen. Diese Regelung kollidiert u.E. mit der Bestimmung in *Art. 321a Abs. 3 des Obligationenrechts (OR)*, wonach der Arbeitnehmer eine Treuepflicht gegenüber dem Arbeitgeber hat.¹ Gemäss OR ist die Meldepflicht der Arbeitszeiten bei anderen Arbeitgebern nach unserem Dafürhalten alleinige Pflicht des Arbeitnehmers. **Wir schlagen deshalb vor, dass die Meldepflicht ausschliesslich dem Arbeitnehmer übertragen wird und der Arbeitgeber diesen nicht zuerst schriftlich dazu auffordern muss.**

Art. 7 Abs. 2

Die Regelung, wonach der Chauffeur die Bereitschaftszeit auch als Arbeitszeit nehmen kann, erachten wir für die Praxis als verwirrend und nicht der Systematik in Bezug auf *Art. 2* entsprechend. Selbst in der Richtlinie 2002/15 EG ist keine solche Variante zu finden. Unserer Auffassung nach ist dieser Punkt noch nicht zweifelsfrei geregelt.

¹ Art. 321a Abs. 3 OR: „Während der Dauer des Arbeitsverhältnisses darf der Arbeitnehmer keine Arbeit gegen Entgelt für einen Dritten leisten, soweit er dadurch seine Treuepflicht verletzt, insbesondere den Arbeitgeber konkurrenziert.“

2.4 Anreise zum oder Rückreise vom Fahrzeug

Art. 11b Abs. 2

Aufgrund der Gegebenheiten in der Schweiz ist diese Regelung praxisuntauglich. Bekanntlich haben seit einigen Jahren sogar die Züge auf den schweizerischen Bahnfernstrecken keine Liege- oder Schlafwagen mehr. Aufgrund der Tatsache, dass rund 97 Prozent der Schweizer Transportunternehmen ausschliesslich im reinen Binnenverkehr tätig sind bzw. die inländischen Transportunternehmen aufgrund des Landverkehrsabkommens auch in Zukunft keine Kabotagetransporte ausführen dürfen, **ist der realitätsfremde Passus betreffend den Zugang zu einer Schlafkabine, einer Koje oder einem Liegeplatz ersatzlos zu streichen.**

2.5 Aufstellung über die Arbeits-, Lenk- und Ruhezeit

Art. 16 Abs. 4

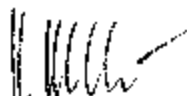
Gemäss dieser neuen Bestimmung muss der Arbeitgeber spätestens am Ende des Monats eine entsprechende Aufstellung über die Arbeits-, Lenk- und Ruhezeit der einzelnen Arbeitnehmer für den vorangegangenen Monat erstellt haben. Diese Regelung ist erfüllbar bei Aufstellungen von jenen Arbeitnehmenden, welche Fahrzeuge führen, die mit einem digitalen Fahrtschreiber ausgerüstet sind (deshalb ist diese Regelung vermutlich auch in die EU-Verordnung aufgenommen worden).

Praxisfremd und für die Umsetzung untauglich ist diese Bestimmung allerdings für Aufstellungen bei Arbeitnehmenden, die Fahrzeuge mit einem analogen Fahrtschreiber führen und aufgrund der neuen Bestimmung in *Art. 14c Abs. 1* das Einlageblatt des laufenden Tages und die in den vorangehenden 28 Tagen verwendeten Einlageblätter auf dem Fahrzeug mitführen müssen. Diverse Einlageblätter stehen dem Arbeitgeber für die detaillierte Auswertung somit erst viel später zur Verfügung. **Wir schlagen deshalb vor, diese Bestimmung den tatsächlichen Gegebenheiten anzupassen und einer praxiskonformen Umsetzung – z.B. die Verlängerung des Zeitpunkts der Erstellungspflicht um einen Monat – zuzuführen.**

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme und versichern Sie, sehr geehrter Herr Direktor, sehr geehrte Damen und Herren, unserer vorzüglichen Hochachtung.

strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS

Der Generalsekretär



Hans Koller