

# Die EU und die neue ARV

**Verschiedene neue Verordnungen, die in den letzten Jahren von der EU erlassen worden sind, werden nun in den Ländern umgesetzt. Es geht um die Arbeitszeitenregelungen, die Verwendung des digitalen Fahrtenschreibers sowie der Kontrollen der Behörden.**

Zunächst bestand die Hoffnung, dass sich die Schweiz entsprechend schnell an diese Neuregelungen anpassen würde, es scheint aber nicht mehr dieses Jahr möglich zu sein.

Für jemanden, der international unterwegs ist, ist es absolut notwendig, die neuen Regelungen zu kennen. In der EU gelten die Vorschriften für Fahrzeuge ab 3,5 Tonnen Gesamtzugsgewicht. Lieferwagen mit Anhänger müssen mit einem Fahrtenschreiber ausgerüstet sein, neu selbstverständlich mit einem digitalen Gerät. Neu gelten die Vorschriften auch für Fahrzeuge über 7,5 Tonnen, die nicht gewerblich eingesetzt werden. Im speziellen trifft dies schwere Wohnmobile. Neben den bisher bekannten Ausnahmen sind historische Fahrzeuge ohne gewerblichen Nutzen weiterhin **nicht** betroffen. Die wöchentliche Arbeitszeit hat bisher je nach Staat bis zu 74 Stunden betragen oder war nicht weiter geregelt. Neu darf der Durchschnitt während vier Monaten 48 Arbeitsstunden nicht überschreiten. Pro Woche dürfen allerdings bis zu 60 Stunden gearbeitet werden.

## Warten an der Rampe: Arbeit!

Es liegt an der Firma, für Kompensation und Ausgleich zu sorgen. Nach wie vor darf man bis

zu vier Stunden fahren und muss 45 Minuten Pause machen. Die Pause darf allerdings nicht mehr in 15-Minuten-Blöcke aufgeteilt werden. Anstelle der 45-Minuten-Pause wird neu eine Pause von mindestens 30 Minuten plus eine Pause von mindestens 15 Minuten verlangt. Während dieser Pause darf nicht gearbeitet werden. Warten an der Rampe gilt als Arbeit. Arbeitszeitpausen werden in der EU neu wie folgt geregelt: Ab sechs bis neun Stunden werden 30 Minuten Pause notwendig. Bei mehr als neun Stunden werden 45 Minuten verlangt. Pausen gelten wie bis anhin für Lenk- und Arbeitszeit.

Tageslenkzeiten, Tagesruhezeiten und Wochenruhezeiten bleiben bestehen, so wie es die heutige, bekannte ARV bereits vorsieht. Neu hat die EU eine sogenannte Bereitschaftszeit (temps de disponibilité) eingeführt. Dazu zählt Zeit, während der das Fahrpersonal nicht an seinem Arbeitsplatz bleiben muss, aber sich dennoch in Bereitschaft halten muss, um weitere Anweisungen entgegenzunehmen. Mitfahren auf einer Fähre oder auf einem Zug gilt als Bereitschaftszeit, ebenso die Zeit als zweiter Chauffeur einer Doppelbesetzung. Bereitschaftszeit gilt nicht als Ruhezeit oder Pause. Diese Zeit zählt gemäss den EU-Vorschriften nicht als Arbeitszeit, muss aber in irgendeiner Form entlohnt werden.

Von den letzten 15 Tagen müssen Tachoscheiben oder bei Wechselbetrieb mit digitalem Tacho Ausdrucke mitgeführt werden. Ab 1.1.08 müssen diese Dokumente für die letzten 28 Tage mitgeführt werden. Die Sanktionen sind happig. Frankreich sieht hier folgende Bussen vor:

Lenkzeit länger als 4:30 bis 5:24:	750 Euro
Lenkzeit länger als 5:24:	1500 Euro
Manipulationsfehler am Tacho:	750 Euro
Fahren mit digitalem ohne Karte:	3750 Euro
und bis zu sechs Tage Gefängnis.	

## Karte verloren, vergessen

Dasselbe gilt für Fahren mit fremder Karte oder wenn man die Karte zuhause vergessen hat. Falls die Karte verloren oder gestohlen wurde oder defekt ist, muss die der Verlust unverzüglich der Polizei gemeldet und ein neue Karte bestellt werden.

Mit dem entsprechenden Polizeirapport darf man unterwegs sein, muss aber seine Tätigkeit mit Ausdrucken des Fahrtenschreibers belegen. Wer seine Karte zuhause vergessen hat, tut gut daran umzukehren um die Karte zu holen, bevor er mit dem Lastwagen losfährt.

In Frankreich wurde klar festgelegt, dass der Arbeitgeber die Kosten für die Fahrerkarte übernehmen muss. In der Schweiz ist dies bereits mit dem Obligationenrecht eindeutig festgehalten. Ausgaben, die durch die Ausübung der Arbeitstätigkeit notwendig sind, hat der Arbeitgeber zu ersetzen (OR Art. 327a).

Im Ausland setzt sich zudem eine neue Regelung der Verantwortung durch. Der Arbeitgeber ist grundsätzlich mitverantwortlich. Es liegt an ihm zu beweisen, dass ihn bei einem Verstoß keine Schuld trifft. In der Schweiz ist dies nach wie vor umgekehrt. Der Chauffeur soll der Polizei beweisen, dass der Chef schuld ist, was üblicherweise zum sofortigen Arbeitsstellenverlust führt.

## Schweizer Bürokratie

Leider wollen dies die Schweizer Behörden noch nicht wahrhaben. Je mehr Unterschiede die Schweiz zu den EU-Regelungen hat, desto mehr Probleme haben die Chauffeure auf der Strasse. Die Verzögerungen bei der Neufassung der ARV sind äusserst mühsam. Schlussendlich wäre es für die Schweiz am besten, die EU-Regelung 1:1 ohne Änderungen zu übernehmen. Les Routiers Suisses arbeiten daran. (dp)