

Entwurf

Änderung der Verordnung über die Arbeits- und Ruhezeit der berufsmässigen Motorfahrzeugführer und -führerinnen (ARV 1)

Anpassungen an die Verordnung (EG) Nr. 561/2006 vom 15. März 2006 (Neufassung der Sozialvorschriften), welche die bisherige Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 aufhebt, sowie die Richtlinie 2002/15/EG vom 11. März 2002 (Arbeitszeitrichtlinie)

A. Allgemeine Bemerkung:

Mit der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 sollen die sozialen Bedingungen für die von ihr erfassten Arbeitnehmenden sowie die allgemeine Strassenverkehrssicherheit verbessert werden. Dazu dienen insbesondere die Bestimmungen über die maximale Lenkzeit pro Tag, pro Woche und pro Zeitraum von zwei aufeinander folgenden Wochen, die Bestimmung über die Verpflichtung der Fahrer, mindestens einmal in jedem Zeitraum von zwei aufeinander folgenden Wochen eine regelmässige wöchentliche Ruhezeit zu nehmen, und die Bestimmungen, wonach eine tägliche Ruhezeit unter keinen Umständen einen ununterbrochenen Zeitraum von neun Stunden unterschreiten sollte. Da diese Bestimmungen angemessene Ruhepausen garantieren, ist unter Berücksichtigung der Erfahrungen mit der praktischen Durchführung in den vergangenen Jahren ein Ausgleichssystem für reduzierte tägliche Ruhezeiten nicht mehr notwendig. Zweck der Richtlinie 2002/15/EG ist es sodann, Mindestvorschriften für die Gestaltung der Arbeitszeit festzulegen, um die Sicherheit und die Gesundheit der Fahrzeugführenden zu schützen, die Sicherheit im Strassenverkehr zu erhöhen und die Wettbewerbsbedingungen einander anzugleichen.

Ziel der Neufassung der EG-Sozialvorschriften war ausserdem, klarere und einfachere Vorschriften zu schaffen, die vom Strassenverkehrsgewerbe und den Vollzugsbehörden leichter zu verstehen, auszulegen und anzuwenden sind.

B. Einzelne Punkte zur Übernahme/Nichtübernahme der EG-Gesetzgebung:

1. Ausnahmen von der ARV 1 (Überblick)

Etlliche der in Art. 4 Abs. 1 ARV 1 aufgeführten Ausnahmen (= generelle Ausnahmen, die auch im internationalen Verkehr gelten) sollen in Abs. 2 verschoben werden (= Ausnahme nur noch im Binnenverkehr), da die generellen Ausnahmen in der EG-Verordnung (und voraussichtlich auch im AETR) reduziert wurden. Ganz gestrichen werden soll einzig die Ausnahme für die Führenden von Milchsammeltransportfahrzeugen. Die zusätzlich möglichen Ausnahmen nach Art. 13 der EG-Verordnung (z. B. Fahrzeuge mit Elektroantrieb im Umkreis von 50 km vom Unternehmensstandort, Geld- und Werttransporte, Beförderung von tierischen Abfällen), über deren Zulassung jeder Mitgliedstaat selber befinden kann, sollen in der Schweiz nicht zur Anwendung gelangen, da eine Ausweitung des ohnehin schon umfangreichen Ausnahmekatalogs dem durch die Neufassung an sich beabsichtigten, verbesserten Schutz der Fahrzeugführenden sowie der Verkehrssicherheit zuwiderläuft.

2. Haftung von Unternehmen (EU-Terminologie: "Verkehrsunternehmen")

Art. 10 Abs. 3 erster Satz der EG-Verordnung sieht vor, dass Unternehmen für Verstösse von Fahrern des Unternehmens uneingeschränkt haften, selbst wenn der Verstoß im Hoheitsgebiet eines anderen Mitgliedstaates oder eines Drittstaates begangen wurde¹.

Beurteilung des ASTRA: Mit der uneingeschränkten Haftbarkeit des Unternehmens soll erreicht werden, dass das Unternehmen seinen Pflichten (Überwachung und Organisation der Tätigkeiten der Arbeitnehmenden, Erteilen von korrekten, realistischen Arbeitsanweisungen) noch vermehrt nachkommt. Dadurch soll die "Hemmschwelle"

¹ Nach Art. 10 Abs. 3 zweiter Satz können die Mitgliedstaaten diese Haftung allerdings von einem Verstoß des Unternehmens abhängig machen. Hierzu zählen (a) Lohnzahlungen in Abhängigkeit von der zurückgelegten Strecke und/oder der Menge der beförderten Güter und (b) die Organisation der Arbeit in einer Art und Weise, dass der Fahrzeugführer die Arbeits-, Lenk- und Ruhezeitvorschriften nicht einhalten kann. Dabei können die Mitgliedstaaten alle Beweise prüfen, die belegen, dass das Verkehrsunternehmen billigerweise nicht für den begangenen Verstoß haftbar gemacht werden kann.

für widerrechtliches Handeln (Bezahlung nach Strecke/Menge, Veranlassung von strafbaren Handlungen eines Führenden) heraufgesetzt werden, da der Unternehmer ja in allen Fällen haftbar wird. Die Einführung einer unbeschränkten, voraussetzungslosen Haftung des Unternehmens für Verstösse seiner Fahrer wäre in der Schweiz durch blosser Verordnungsänderung nicht möglich (vgl. Art. 100 Ziff. 2 SVG) und verstiesse zudem gegen rechtsstaatliche Grundsätze (Schuldprinzip). Art. 100 Ziff. 2 SVG sowie die Art. 17 Abs. 4 und 21 Abs. 4 ARV 1 regeln die Pflichten und die Haftung des Arbeitgebers/Unternehmens in der Schweiz bereits in genügender Weise und entsprechen der im EG-Recht ausdrücklich vorbehaltenen nationalen Regelung der EU-Mitgliedstaaten (Art. 10 Abs. 3 zweiter Satz der EG-Verordnung).

Geltender Text	Änderungsvorschlag
Art. 2 Begriffe	Art. 2 Begriffe
In dieser Verordnung werden folgende Begriffe verwendet:	In dieser Verordnung werden folgende Begriffe verwendet:
a. Als <i>Führer</i> oder <i>Führerin</i> gilt, wer, sei es auch nur für kurze Zeit, ein Fahrzeug nach Artikel 3 Absatz 1 lenkt;	a. Als <i>Führer</i> oder <i>Führerin</i> gilt, wer, sei es auch nur für kurze Zeit, ein Fahrzeug nach Artikel 3 Absatz 1 lenkt;
b. als <i>selbständigerwerbend</i> gilt, wer in keinerlei Anstellungs- oder Unterstellungsverhältnis steht und allein über den Einsatz des Fahrzeuges entscheidet (Betriebsinhaber); in Zweifelsfällen (z. B. bei Vertragsfahrern) ist das tatsächliche Beschäftigungsverhältnis und nicht die Bezeichnung in einem allfälligen Vertrag massgebend; als selbständigerwerbende Führer oder Führerinnen gelten auch der Ehegatte des Betriebsinhabers, seine Verwandten in auf- und absteigender Linie und deren Ehegatten sowie seine Stiefkinder;	b. als <i>selbständigerwerbend</i> gilt, wer in keinerlei Anstellungs- oder Unterstellungsverhältnis steht und allein über den Einsatz des Fahrzeuges entscheidet (Betriebsinhaber); in Zweifelsfällen (z. B. bei Vertragsfahrern) ist das tatsächliche Beschäftigungsverhältnis und nicht die Bezeichnung in einem allfälligen Vertrag massgebend; als selbständigerwerbende Führer oder Führerinnen gelten auch der Ehegatte des Betriebsinhabers, seine Verwandten in auf- und absteigender Linie und deren Ehegatten sowie seine Stiefkinder;
c. als <i>Arbeitnehmer</i> oder <i>Arbeitnehmerin</i> gilt, wer nicht selbständigerwerbender Führer oder selbständigerwerbende Führerin ist, insbesondere wer Fahrzeuge in einem Anstellungs- oder Unterstellungsverhältnis führt;	c. als <i>Arbeitnehmer</i> oder <i>Arbeitnehmerin</i> gilt, wer nicht selbständigerwerbender Führer oder selbständigerwerbende Führerin ist, insbesondere wer Fahrzeuge in einem Anstellungs- oder Unterstellungsverhältnis führt;
d. als <i>Arbeitgeber</i> gilt, wer als Betriebsinhaber oder Vorgesetzter gegenüber dem Führer oder der Führerin weisungsbevollmächtigt ist;	d. als <i>Arbeitgeber</i> gilt, wer als Betriebsinhaber oder Vorgesetzter gegenüber dem Führer oder der Führerin weisungsbevollmächtigt ist;
	e. als <i>Arbeitsplatz</i> gelten: <ol style="list-style-type: none"> 1. der Standort des Unternehmens, für die der Arbeitnehmer oder die Arbeitnehmerin tätig ist; 2. das Fahrzeug, das der Arbeitnehmer oder die Arbeitnehmerin bei seiner oder ihrer beruflichen Tätigkeit benutzt; 3. jeder andere Ort, an dem die mit der Beförderung verbundenen Tätigkeiten ausgeführt werden.
e. als <i>Arbeitszeit</i> gilt die Zeit, während der sich der Arbeitnehmer oder die Arbeitnehmerin zur Verfügung des Arbeitgebers zu halten hat; sie umfasst auch die blosser Präsenzzeit, die Arbeitspausen von weniger als 15 Minuten und bei Mehrfachbesatzung die Zeit des Mitfahrens; zur Arbeitszeit zählt ferner die Dauer jeder Erwerbstätigkeit bei einem anderen Arbeitgeber;	f. als <i>Arbeitszeit</i> gilt die Zeit zwischen Arbeitsbeginn und Arbeitsende, während der der Arbeitnehmer oder die Arbeitnehmerin an seinem oder ihrem Arbeitsplatz ist, dem Arbeitgeber zur Verfügung steht und seine oder ihre Funktion oder Tätigkeiten ausübt. Zur Arbeitszeit zählt ferner die Dauer jeder Erwerbstätigkeit bei einem anderen Arbeitgeber. Die Lenk- und Arbeitspausen, die Ruhezeiten sowie die Bereitschaftszeit werden nicht zur Arbeitszeit gerechnet;
	g. als <i>Bereitschaftszeit</i> gilt: <ol style="list-style-type: none"> 1. die Zeit (ohne Lenk- und Arbeitspausen sowie Ruhezeiten), in denen der Arbeitnehmer oder die Arbeitnehmerin nicht verpflichtet ist, am Arbeitsplatz zu bleiben, sich jedoch in Bereitschaft halten muss, um etwaigen Anweisungen zur Aufnahme oder Wiederaufnahme der Fahrtätigkeit oder zur Ausführung anderer Arbeiten Folge zu leisten. Als Bereitschaftszeit gilt insbesondere die Zeit, in denen der Führer oder die Führerin das Fahrzeug während der Beförde-

	<p>ung auf einer Fähre oder mit einem Zug begleitet. Diese Zeiten und ihre voraussichtliche Dauer müssen dem Führer oder der Führerin im Voraus bekannt sein;</p> <p>2. bei Mehrfachbesetzung die Zeit, die während der Fahrt neben dem Führer oder der Führerin oder in einer Schlafkabine verbracht wird.</p>
f. als <i>berufliche Tätigkeit</i> gilt für den Arbeitnehmer oder die Arbeitnehmerin die Arbeitszeit, für den selbständigerwerbenden Führer oder die selbständigerwerbende Führerin die Lenkzeit sowie die mit dem Transport zusammenhängenden Tätigkeiten;	h. als <i>berufliche Tätigkeit</i> gilt für den Arbeitnehmer oder die Arbeitnehmerin die Arbeitszeit, für den selbständigerwerbenden Führer oder die selbständigerwerbende Führerin die Lenkzeit sowie die mit dem Transport zusammenhängenden Tätigkeiten;
	i. als <i>Mehrfachbesetzung</i> gilt der Fall, in dem während der Lenkdauer zwischen zwei aufeinander folgenden täglichen Ruhezeiten oder zwischen einer täglichen und einer wöchentlichen Ruhezeit mindestens zwei Führer oder Führerinnen auf dem Fahrzeug zum Lenken eingesetzt sind. Während der ersten Stunde der Mehrfachbesetzung ist die Anwesenheit eines anderen Führers oder einer anderen Führerin oder anderer Führer oder anderer Führerinnen fakultativ, während der restlichen Zeit obligatorisch;
	k. als <i>tägliche Ruhezeit</i> gilt der Zeitraum, in dem der Führer oder die Führerin frei über seine oder ihre Zeit verfügen kann und der eine regelmässige tägliche Ruhezeit und eine reduzierte tägliche Ruhezeit umfasst: <p>1. die <i>regelmässige tägliche Ruhezeit</i> ist eine Ruhepause von mindestens 11 Stunden. Sie kann auch in zwei Teilen genommen werden, wobei der erste Teil einen ununterbrochenen Zeitraum von mindestens 3 Stunden und der zweite Teil einen ununterbrochenen Zeitraum von mindestens 9 Stunden umfassen muss;</p> <p>2. die <i>reduzierte tägliche Ruhezeit</i> ist eine Ruhepause von mindestens 9 Stunden, aber weniger als 11 Stunden.</p>
	l. als <i>wöchentliche Ruhezeit</i> gilt der wöchentliche Zeitraum, in dem ein Führer oder eine Führerin frei über seine Zeit verfügen kann und der eine regelmässige wöchentliche Ruhezeit und eine reduzierte wöchentliche Ruhezeit umfasst: <p>1. die <i>regelmässige wöchentliche Ruhezeit</i> ist eine Ruhepause von mindestens 45 Stunden;</p> <p>2. die <i>reduzierte wöchentliche Ruhezeit</i> ist eine Ruhepause von weniger als 45 Stunden, die unter Vorbehalt der Bedingungen des Artikels 11 Absätze 1 und 2 auf eine Mindestzeit von 24 aufeinander folgenden Stunden reduziert werden kann.</p>
h. als <i>Woche</i> gilt der Zeitraum zwischen Montag 00.00 Uhr und Sonntag 24.00 Uhr.	m. als <i>Woche</i> gilt der Zeitraum zwischen Montag 00.00 Uhr und Sonntag 24.00 Uhr.

Erläuterungen:

Wie im EG-Recht sollen auch in der ARV 1 alle wesentlichen Begriffe präziser bzw. neu definiert werden, um die Auslegung zu erleichtern und damit die Anwendungspraxis der Kontrollbehörden zu vereinheitlichen.

Die Begriffsdefinitionen in Art. 2 ARV 1 erfahren folgende Anpassungen:

Arbeitsplatz: Wird bei der Begriffsdefinition der Arbeitszeit erwähnt und ist daher zu definieren.

Arbeitszeit: Zur Arbeitszeit zählen namentlich das Fahren, das Be- und Entladen, die Hilfe beim Ein- und Aussteigen der Fahrgäste, die Reinigung und technische Wartung sowie alle anderen Arbeiten, die dazu dienen, die Sicherheit des Fahrzeugs, der Ladung und der Fahrgäste zu gewährleisten bzw. die gesetzlichen oder behördlichen Formalitäten, die einen direkten Zusammenhang mit der gerade ausgeführten spezifischen Transporttätigkeit aufweisen, zu erledigen. Hierzu gehören auch: Überwachen des Beladens/Entladens, Erledigung von Formalitäten im Zusammenhang mit Polizei oder Zoll usw.

Zur Arbeitszeit sollen auch weiterhin die bisher als "Präsenzzeiten" genannten Zeiten gehören, bei denen der Arbeitnehmende nicht frei über seine Zeit verfügen kann (z. B. der Car-Chauffeur, der - wenn die Reisegruppe eine Besichtigung macht - das Fahrzeug und das Reisegepäck bewachen muss). Nicht Präsenzzeit im Sinne von Arbeitszeit ist es dagegen, wenn der Car-Chauffeur während der Wartezeit machen kann, was er will (z. B. Spazieren, Skifahren). Wie derartige Wartezeiten (u. U. Bereitschaftszeiten) allenfalls entlohnt werden, ist nicht Gegenstand der Chauffeurverordnung, sondern ergibt sich im Einzelfall aus dem Arbeitsvertrag.

Bereitschaftszeit: Neu soll die Bereitschaftszeit (Schaltvorrichtung am Fahrtschreiber: ) gesondert ausgewiesen werden können. Die Bereitschaftszeit wird einerseits der Arbeitszeit nicht zugerechnet und ist andererseits auch weder Ruhezeit noch Pause. Dies schliesst jedoch nicht aus, während der Bereitschaftszeit Pausen- oder Ruhezeiten zu nehmen. Die Bereitschaftszeit verschafft dem Fahrzeugführenden mehr Flexibilität bei der Zeitgestaltung, da an die Bereitschaftszeit keine unmittelbaren Rechtsfolgen geknüpft werden (so gibt es z. B. keine Vorschrift, wonach die Bereitschaftszeit nach einer bestimmten Zeit durch eine Pause unterbrochen werden müsste). Andererseits wird aber eine neue Zeitkategorie geschaffen, deren Entlohnung womöglich Fragen aufwirft. Da die Lohnfrage aber nicht Gegenstand der ARV 1 ist, kann vorliegend auf die Regelung dieser Thematik verzichtet werden.

Mehrfachbesatzung: Wird nun klarer definiert (vgl. dagegen den aktuellen Art. 9 Abs. 4 ARV 1) und die nach dem geltenden Recht bestehende Unsicherheit betreffend des Beginns einer Mehrfachbesatzung somit ausgeräumt: nur während der ersten Stunde darf ein Führender alleine in der Kabine sein, in der restlichen Zeit müssen beide (oder mehrere Personen) im Fahrzeug mitfahren.

Tägliche Ruhezeit: Diese beträgt wie bisher 11 Stunden (regelmässige tägliche Ruhezeit). Neu kann sie aber nur noch in Zeitabschnitte von drei und neun Stunden aufgeteilt bzw. bis auf neun Stunden reduziert werden (reduzierte tägliche Ruhezeit). Diese Neuregelung stellt eine wesentliche Vereinfachung gegenüber dem geltenden Recht dar, da einerseits nicht mehr drei Teilabschnitte möglich sind (z. B. 8+2+2 oder 9+2+1) und andererseits der Ruhezeitausgleich in der Folgeweche wegfällt (vgl. Art. 9 Abs. 6, der aufgehoben wird). Aus arbeitnehmer-schützerischer Sicht und auch unter dem Aspekt der Verkehrssicherheit ist die Neuregelung nicht zu beanstanden.

Wöchentliche Ruhezeit: Diese dauert wie bisher 45 Stunden (regelmässige wöchentliche Ruhezeit) oder minimal 24 Stunden (reduzierte wöchentliche Ruhezeit). Die Bestimmung, wonach die Mindestdauer 36 Stunden beträgt, wenn die Ruhezeit am Standort des Fahrzeuges verbracht wird, wurde im EG-Recht zu Recht gestrichen, da sie keinen erkennbaren Sinn machte.

Woche: Die Definition des Begriffs „Woche“ soll die Fahrer nicht daran hindern, ihre Arbeitswoche an jedem beliebigen Tag der Woche aufzunehmen.

Als nicht wesentlich erscheinen und damit in der ARV 1 nicht enthalten sind namentlich die Definitionen der "Fahrunterbrechung" und der "Ruhepause":

a) Unter der Fahrunterbrechung - oder nach CH-Terminologie "Lenkpause" - versteht die EG-Vo "jeden Zeitraum, in dem der Fahrer keine Fahrtätigkeit ausüben und keine anderen Arbeiten ausführen darf und der ausschliesslich zur Erholung dient." Die Lenkpause ist somit keine eigentliche "Ruhepause", da der Führende nicht - wie dort - frei über seine Zeit verfügen kann. Lenk- und Arbeitspausen sind grundsätzlich gleich zu behandeln. Da aber weder die Vo 561/2006 noch die RL 2002/15 eine Definition der Arbeitspause enthalten, erscheint auch eine gesonderte Definition der Lenkpause nicht nötig. Die geltende ARV 1 konnte bisher auch gut darauf verzichten.

b) Die "Ruhepause" ist "jeder ununterbrochene Zeitraum, in dem ein Fahrer frei über seine Zeit verfügen kann". Die Ruhepause ist nichts anderes als ein Oberbegriff für die tägliche und die wöchentliche Ruhezeit; sie wird denn auch bei diesen beiden Begriffen nochmals in identischer Weise definiert. Die Ruhepause als solche hat somit keine selbständige Bedeutung und braucht nicht nochmals definiert zu werden.

Geltender Text	Änderungsvorschlag
<p>Art. 3 Abs. 3</p> <p>³ Die Führer und Führerinnen, die im Ausland immatrikulierte Fahrzeuge in der Schweiz lenken, müssen nur die Vorschriften der Artikel 5, 8 Absätze 1–3 und 5 sowie Artikel 9–12, 14–14c und 18 Absatz 1 einhalten.</p>	<p>Art. 3 Abs. 3</p> <p>³ Die Führer und Führerinnen, die im Ausland immatrikulierte Fahrzeuge in der Schweiz lenken, müssen nur die Vorschriften der Artikel 5, 8, 9–12, 14–14c, 18 Absatz 1 und, sofern er oder sie als Arbeitnehmer oder Arbeitnehmerin gilt, Artikel 6 Absatz 1 einhalten.</p>

Erläuterungen:

Achtung: der unter "Geltender Text" aufgeführte Art. 3 Abs. 3 tritt erst am 1. November 2006 in Kraft (vgl. AS 2006 1689)!

Die Arbeitszeit- und Arbeitspausenbestimmungen gelten auch für ausländische Arbeitnehmende, und zwar mindestens in dem von der RL 2002/15/EG vorgegebenen Umfang (durchschnittlich 48 Stunden/Woche in 4, höchstens aber 6 Monaten).

Geltender Text	Änderungsvorschlag
Art. 4 Ausnahmen	Art. 4 Ausnahmen
¹ Die Verordnung gilt nicht für die Führer und Führerinnen von Fahrzeugen:	¹ Die Verordnung gilt nicht für die Führer und Führerinnen von Fahrzeugen:
a. mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h;	a. mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 40 km/h ;
b. die von der Armee, der Polizei, der Feuerwehr, vom Zivilschutz oder im Auftrag dieser Stellen verwendet werden;	b. die von der Armee, der Polizei, der Feuerwehr, vom Zivilschutz oder im Auftrag dieser Stellen verwendet werden;
c. die von Müllabfuhr-, Kanalisations- und Hochwasserschutzdiensten, von Wasser-, Gas- und Elektrizitätswerken, von Strassenunterhaltungsdiensten, von Telefon-, Telegraf- und Postsachenbeförderungsdiensten und von Radio oder Fernsehen eingesetzt werden, sowie Fahrzeugen, die zur Ortung von Radio- und Fernsehübertragungs- oder -empfangsanlagen verwendet werden;	c. aufgehoben, verschoben in Absatz 2.
d. die zum Personentransport im Linienverkehr dienen, sofern die Linienstrecke nicht mehr als 50 km beträgt;	d. die zum Personentransport im Linienverkehr dienen, sofern die Linienstrecke nicht mehr als 50 km beträgt;
e. die in Notfällen oder für Rettungsmassnahmen eingesetzt werden;	e. die in Notfällen oder für Rettungsmassnahmen eingesetzt werden;
f. die für ärztliche Aufgaben speziell ausgerüstet sind;	f. die für ärztliche Aufgaben speziell ausgerüstet sind;
g. die für Transporte im Zirkus- oder Schaustellergewerbe verwendet werden;	g. aufgehoben, verschoben in Absatz 2.
h. die für die Pannenhilfe speziell ausgerüstet sind;	h. die für die Pannenhilfe speziell ausgerüstet sind;
i. mit denen zum Zwecke der technischen Entwicklung oder bei Reparatur- oder Wartungsarbeiten Probefahrten oder Überführungsfahrten ausgeführt werden, und die neu oder umgebaut noch nicht in Verkehr stehen;	i. mit denen zum Zwecke der technischen Entwicklung oder bei Reparatur- oder Wartungsarbeiten Probefahrten oder Überführungsfahrten ausgeführt werden, und die neu oder umgebaut noch nicht in Verkehr stehen;
k. die zu nichtgewerblichen Sachentransporten für rein private Zwecke verwendet werden;	k. mit einem zulässigen Gesamtgewicht einschliesslich Anhänger bis 7,5 t , die zu nichtgewerblichen Sachentransporten für rein private Zwecke verwendet werden;
l. die zum Abholen von Milch bei landwirtschaftlichen Betrieben und zur Rückgabe von Milchbehältern oder von Milcherzeugnissen für Futterzwecke an diese Betriebe verwendet werden;	l. aufgehoben (und nicht in Absatz 2 verschoben!).
m. die bloss im werkt internen Verkehr eingesetzt werden und öffentliche Strassen nur mit behördlicher Bewilligung benützen dürfen (Art. 33 der Verkehrsversicherungsverordnung vom 20. Nov. 1959 und Art. 72 Abs. 1 Bst. e der V vom 27. Okt. 1976 über die Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Strassenverkehr, VZV).	m. aufgehoben, verschoben in Absatz 2.
² Im Binnenverkehr gilt diese Verordnung ferner nicht für Führer und Führerinnen, die ausschliesslich Fahrten mit folgenden Fahrzeugen oder Fahrzeugkombinationen ausführen:	² Im Binnenverkehr gilt diese Verordnung ferner nicht für Führer und Führerinnen, die ausschliesslich Fahrten mit folgenden Fahrzeugen oder Fahrzeugkombinationen ausführen:
a. Motorwagen zum Personentransport mit nicht mehr als 16 Sitzplätzen ausser dem Fahrersitz;	a. Motorwagen zum Personentransport mit nicht mehr als 16 Sitzplätzen ausser dem Fahrersitz;
b. Fahrzeugkombinationen zum Sachentransport, sofern das Gesamtgewicht des Zugfahrzeugs 3,5 t und bei	b. Fahrzeugkombinationen zum Sachentransport, sofern das Gesamtgewicht des Zugfahrzeugs 3,5 t und

Sattelschleppern zudem das zulässige Gesamtgewicht des Zuges gemäss Fahrzeugausweis des Sattelschleppers 5 t nicht übersteigt;	bei Sattelschleppern zudem das zulässige Gesamtgewicht des Zuges gemäss Fahrzeugausweis des Sattelschleppers 5 t nicht übersteigt;
c. Verwaltungsfahrzeuge des Bundes (Art. 2 Abs. 1 der V vom 23. Febr. 2005 über die Fahrzeuge des Bundes und ihre Führer und Führerinnen);	c. Verwaltungsfahrzeuge des Bundes (Art. 2 Abs. 1 der V vom 23. Febr. 2005 über die Fahrzeuge des Bundes und ihre Führer und Führerinnen);
d. Fahrzeuge, die zum Ausleihen von Büchern, Spielsachen, für Wanderausstellungen und dergleichen verwendet werden und für diesen Zweck besonders ausgerüstet sind;	d. speziell ausgerüstete Projektfahrzeuge für mobile Projekte, die hauptsächlich im Stand zu Lehrzwecken dienen;
e. Fahrschulfahrzeuge.	e. Fahrschulfahrzeuge;
	f. 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;
	g. Fahrzeuge, die im Auftrag der Schweizerischen Post im Rahmen der Universaldienstverpflichtung (Art. 2 des Postgesetzes vom 30.4.1997; SR 783.0) in einem Umkreis von 50 km vom Standort des beauftragten Unternehmens eingesetzt werden und deren zulässiges Gesamtgewicht einschliesslich Anhänger oder Sattelanhänger 7,5 t nicht übersteigt;
	h. Spezialfahrzeuge, die Ausrüstungen des Zirkus- oder Schaustellergewerbes transportieren;
	i. die zum Abholen von Milch bei landwirtschaftlichen Betrieben und zur Rückgabe von Milchbehältern oder von Milcherzeugnissen für Futterzwecke an diese Betriebe verwendet werden;
	i. Fahrzeuge, die bloss im werkinternen Verkehr eingesetzt werden und öffentliche Strassen nur mit behördlicher Bewilligung benützen dürfen (Art. 33 der Verkehrsversicherungsverordnung vom 20. Nov. 1959 und Art. 72 Abs. 1 Bst. e der V vom 27. Okt. 1976 über die Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Strassenverkehr, VZV), oder die ausschliesslich auf Strassen in Güterverteilzentren wie Häfen, Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs und Eisenbahnterminals benutzt werden.
² bis Führer und Führerinnen, die Fahrzeuge nach Absatz 2 Buchstabe a für berufsmässige Personentransporte einsetzen, unterstehen im Binnenverkehr der Verordnung vom 6. Mai 1981 über die Arbeits- und Ruhezeit der berufsmässigen Führer von leichten Personentransportfahrzeugen und schweren Personenzugmaschinen.	² bis Führer und Führerinnen, die Fahrzeuge nach Absatz 2 Buchstabe a für berufsmässige Personentransporte einsetzen, unterstehen im Binnenverkehr der Verordnung vom 6. Mai 1981 über die Arbeits- und Ruhezeit der berufsmässigen Führer von leichten Personentransportfahrzeugen und schweren Personenzugmaschinen.
³ Im Binnenverkehr gilt die Verordnung nicht für Führer und Führerinnen, die dem Arbeitszeitgesetz vom 8. Oktober 1971 unterstehen und nur Transporte ausführen, die von diesem Gesetz erfasst werden. Werden zusätzlich andere Transporte ausgeführt, müssen sie für ihre gesamte berufliche Tätigkeit die Arbeits-, Lenk- und Ruhezeitvorschriften der Artikel 5–12 beachten und die Kontrollmittel nach den Artikeln 14–16 führen.	³ Im Binnenverkehr gilt die Verordnung nicht für Führer und Führerinnen, die dem Arbeitszeitgesetz vom 8. Oktober 1971 unterstehen und nur Transporte ausführen, die von diesem Gesetz erfasst werden. Werden zusätzlich andere Transporte ausgeführt, müssen sie für ihre gesamte berufliche Tätigkeit die Arbeits-, Lenk- und Ruhezeitvorschriften der Artikel 5–12 beachten und die Kontrollmittel nach den Artikeln 14–16 führen.
⁴ Im Binnenverkehr gilt die Verordnung nicht für Führer und Führerinnen, die ausschliesslich Transporte mit landwirtschaftlichen Traktoren ausführen.	⁴ Im Binnenverkehr gilt die Verordnung nicht für Führer und Führerinnen, die ausschliesslich Transporte mit landwirtschaftlichen Traktoren im Rahmen ihrer eigenen unternehmerischen Tätigkeit und in einem Umkreis von 100 km vom Standort des Unternehmens, das das Fahrzeug besitzt, ausführen.
Erläuterungen:	
Die generellen Ausnahmen wurden in der Verordnung 561/2006/EG reduziert, so dass auch Art. 4 Abs. 1 entsprechend angepasst werden muss. Die bisher dort aufgeführten Ausnahmen sollen teilweise neu in Abs. 2 integriert werden und gelten somit nur noch im Binnenverkehr; im internationalen Verkehr unterstehen sämtliche Füh-	

renden der in Absatz 2 aufgeführten Fahrzeuge zwingend den Arbeits- und Ruhezeitvorschriften.

Abs. 1 Bst. a: Die Anhebung der Höchstgeschwindigkeitslimite von 30 auf 40 km/h gerät in Beziehung zu einem Vorschlag der Landwirtschaftsverbände, den das ASTRA anlässlich der Änderung verschiedener Verordnungen des Strassenverkehrsrechts Ende Mai 2006 in die Anhörung geschickt hat (vgl. <http://www.admin.ch/ch/d/gg/pc/pendent.html>; Frist: 31. Juli 2006). Der Vorschlag fordert, im Binnenverkehr die Limite auf 45 km/h anzuheben. Dringt der Vorschlag durch (Auswertung der Vernehmlassungsergebnisse liegt noch nicht vor), stellt sich die Frage, ob zusätzlich zur Anhebung um 10 km/h bei den generellen Ausnahmen eine weitere Anhebung um 5 km/h beim Binnenverkehr vertretbar ist.

Abs. 1 Bst. k: Nichtgewerbliche Sachentransporte sind neu nur noch bis zu einem Gesamtgewicht von 7,5 t (Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen) von der ARV 1 ausgenommen!

Abs. 2 generell: Wir schlagen vor, für den Binnenverkehr die Ausnahmen gemäss bisherigem Absatz 2 beizubehalten (insbesondere Abs. 2 Bst. b) bzw. die Ausnahmen nach Art. 13 der EG-Verordnung weitgehend neu einzufügen. Im Einzelnen:

Abs. 2 Bst. g: Führende von Fahrzeugen der Schweizerischen Post (nach altem Recht pauschal "Postsachenbeförderungsdienste"), die ausschliesslich Postsachen befördern, sind im Binnenverkehr weiterhin von der ARV 1 ausgenommen; sie unterliegen dem Arbeitszeitgesetz (SR 822.21; AZG). Die EG-Verordnung spricht zwar von Universaldienstaniestern (nach der RL 97/67/EG ist dies eine "öffentliche oder private Stelle, die in einem Mitgliedstaat die Leistungen des postalischen Universaldienstes ganz oder teilweise erbringt"), die zum Zwecke der Zustellung von Sendungen im Rahmen des Universaldienstes benutzt werden; wollte man hier aber das EG-Recht vollumfänglich übernehmen, müsste zuerst das Gesetz (AZG) geändert werden. In einem ersten Schritt - auf Verordnungsstufe - werden deshalb nur Führende von Fahrzeugen, die im Auftrag und im Rahmen der Universaldienstverpflichtung der Schweizerischen Post Fahrten ausführen, von der Neuregelung betroffen. Diese sollen nur noch von der ARV 1 ausgenommen sein, wenn sie Fahrzeuge bis 7,5 t im Umkreis von 50 km vom Standort des Unternehmens einsetzen.

Nach der EG-Verordnung ist eine weitere Voraussetzung für die Ausnahme, dass für die Führenden das Lenken des Fahrzeugs nicht die Haupttätigkeit darstellt. Diese Anforderung der hauptberuflichen Fahrtätigkeit soll indes nicht ins CH-Recht übernommen werden, da nur schwer kontrollierbar.

Milchsammeltransporte sollen neu der ARV 1 unterstellt werden: Heute besteht die Notwendigkeit nicht mehr, Führende von Fahrzeugen, die zum Abholen von Milch bei landwirtschaftlichen Betrieben eingesetzt werden, von der ARV 1 auszunehmen. Insbesondere die Dringlichkeit, die Milch innert kürzester Zeit zum Verarbeiter zu transportieren, ist nicht mehr gegeben, da die Milch in gekühltem Zustand bereitgestellt und in der Regel in einem 2-Tage-Turnus eingesammelt wird.

Die Ausnahme in Art. 4 Abs. 1 Bst. I. ARV 1 ist dem europäischen Recht entnommen. Sie ging davon aus - was in Flachländern die Regel ist -, dass die Bauernhöfe mit schweren Milchsammelfahrzeugen erreicht werden können und bei diesen Milchwirtschaftsbetrieben in der Regel grössere Milchmengen abgeholt werden, so dass die Fahrt wirtschaftlich sinnvoll ist. Diese Voraussetzungen sind in der Schweiz vielfach nicht gegeben, weshalb mit Weisung des EJPD vom 17. Juli 1997 auch das Abholen von Frischmilch (a) bei einer an einer besser ausgebauten Strasse gelegenen Sammelstelle, unbeachtlich, ob diese nur von einem oder mehreren Bauern benützt wird, oder (b) bei einer als Sammelstelle für Frischmilch verwendeten ehemaligen Dorfkäserei, die keine Frischmilch mehr verarbeitet, oder bei einem durch eine Dorfgemeinschaft als Sammelstelle betriebenen Milchlagerraum, dem Abholen von Milch bei einem landwirtschaftlichen Betrieb im Sinne von Art. 4 Abs. 1 Bst. I ARV 1 gleichgestellt worden sind. Da das europäische Recht die Milchsammeltransporte nicht mehr generell von seinem Anwendungsbereich ausnimmt und mithin restriktiver geworden ist (konkret kann nach Art. 13 Abs. 1 der Vo 561/2006 jeder Mitgliedstaat, "sofern die Verwirklichung der in Artikel 1 genannten Ziele [Strassenverkehrssicherheit und Arbeitsbedingungen] nicht beeinträchtigt wird, für sein Hoheitsgebiet Abweichungen von den Artikeln 5 bis 9 zulassen und solche Abweichungen für die Beförderung mit folgenden Fahrzeugen an individuelle Bedingungen knüpfen: [es folgt die Auflistung der jeweiligen Fahrzeuge]"), rechtfertigt sich unter diesen neuen Vorgaben des EG-Rechts die Unterstellung solcher Transporte unter die ARV 1. Dadurch werden die Strassenverkehrssicherheit erhöht, die Wettbewerbsbedingungen im Strassenverkehrsgewerbe sowie die Arbeitsbedingungen der Führenden von Milchsammeltransportfahrzeugen verbessert.

Unbefriedigend ist schliesslich auch die Unsicherheit bei der Frage, welcher Gesetzgebung die Milchsammeltransporte an Stelle der ARV 1 unterstellt sind. Nach Art. 2 Abs. 1 Bst. d des Arbeitsgesetzes (ArG) vom 13. März 1964 - und nach Ansicht des seco - sind sie nämlich auch vom Anwendungsbereich des ArG ausgenommen. Mit einer ARV 1-Unterstellung wäre die auch schon verschiedentlich von kantonaler Seite vorgebrachte Rechtsunsicherheit beseitigt.

cherheit beigelegt.

Sonstige Anpassungen in Abs. 2: diese ergeben sich unmittelbar aus dem EG-Recht.

Geltender Text	Änderungsvorschlag
Art. 5 Lenkzeit ¹ Die Lenkzeit zwischen zwei täglichen Ruhezeiten oder zwischen einer täglichen und einer wöchentlichen Ruhezeit (Tageslenkzeit) darf 9 Stunden nicht überschreiten. Die Tageslenkzeit darf zweimal pro Woche auf 10 Stunden ausgedehnt werden.	Art. 5 Lenkzeit ¹ Die Lenkzeit zwischen dem Ende einer täglichen Ruhezeit und dem Beginn der darauf folgenden täglichen Ruhezeit oder zwischen einer täglichen und einer wöchentlichen Ruhezeit darf 9 Stunden nicht überschreiten. Sie darf zweimal pro Woche auf 10 Stunden ausgedehnt werden.
² Der Führer oder die Führerin eines Fahrzeugs zum Sachtransport muss nach höchstens sechs Tageslenkzeiten eine wöchentliche Ruhezeit nach Artikel 11 einhalten. Diese wöchentliche Ruhezeit kann bis zum Ende des sechsten Tages verschoben werden, sofern die Gesamtlenkzeit während der sechs Tage die Höchstdauer von sechs Tageslenkzeiten nicht übersteigt.	² Die wöchentliche Lenkzeit darf 56 Stunden nicht überschreiten und nicht dazu führen, dass die wöchentliche Höchstarbeitszeit überschritten wird. <i>(inhaltlich wird der geltende Abs. 2 nicht vollständig aufgehoben, sondern in Art. 11 überführt).</i>
³ Der Führer oder die Führerin eines Fahrzeugs zum Persontransport muss nach höchstens zwölf Tageslenkzeiten eine wöchentliche Ruhezeit nach Artikel 11 einhalten. Diese wöchentliche Ruhezeit kann bis zum Ende des zwölften Tages verschoben werden, sofern die Gesamtlenkzeit während der zwölf Tage nicht die Höchstdauer von zwölf Tageslenkzeiten übersteigt. Für die Führer und Führerinnen im internationalen Personen-Linienverkehr gelten die Grenzen von Absatz 2.	<i>aufgehoben.</i>
⁴ Die Gesamtlenkzeit darf innerhalb zweier Wochen höchstens 90 Stunden betragen.	³ Die Gesamtlenkzeit während zweier aufeinander folgender Wochen darf 90 Stunden nicht überschreiten.
Erläuterungen: Der geltende Artikel wird vereinfacht; neu ist die Begrenzung der wöchentlichen Lenkzeit auf 56 Stunden. <u>Absatz 3 (aufgehoben):</u> Das EG-Recht sieht die 12-Tage-Regelung bei Personentransportfahrzeugen (wöchentliche Ruhezeit kann auf einen Zeitraum nach max. 12 Tageslenkzeiten verschoben werden) nicht mehr vor. Neu muss die wöchentliche Ruhezeit sowohl bei Sachen- als auch Personentransporten nach spätestens 6 Tageslenkzeiten genommen werden; vgl. dazu auch Art. 11 Abs. 2.	

Geltender Text	Änderungsvorschlag
Art. 6 Wöchentliche Höchstarbeitszeit ¹ Die wöchentliche Höchstarbeitszeit des Arbeitnehmers oder der Arbeitnehmerin beträgt 46 Stunden.	Art. 6 Durchschnittliche wöchentliche Arbeitszeit ¹ Die durchschnittliche wöchentliche Arbeitszeit des Arbeitnehmers oder der Arbeitnehmerin darf 48 Stunden nicht überschreiten. Die wöchentliche Höchstarbeitszeit kann bis zu 60 Stunden betragen, sofern der Wochendurchschnitt in einem Zeitraum von 12 Monaten [<i>Variante: 6 Monaten</i>] 48 Stunden nicht übersteigt.
² Wird ein Fahrzeug von mehr als einer Person gelenkt, die sich an mindestens drei Tagen der Woche als Mitfahrer und Führer ablösen (Mehrfachbesatzung), so darf die wöchentliche Höchstarbeitszeit 53 Stunden betragen.	² Die Arbeitszeiten bei verschiedenen Arbeitgebern werden zusammengerechnet. Der Arbeitgeber fordert die Arbeitnehmer und Arbeitnehmerinnen schriftlich auf, ihm eine Aufstellung der bei einem anderen Arbeitgeber geleisteten Arbeitszeit vorzulegen. Die Arbeitnehmer und Arbeitnehmerinnen legen diese Angaben schriftlich vor.
Erläuterungen: Auf Wunsch des Schweizerischen Nutzfahrzeugverbandes (ASTAG) und der Routiers Suisses soll der Bemessungszeitraum der durchschnittlichen wöchentlichen Arbeitszeit auf 12 Monate ausdehnt werden, um mehr Flexibilität zu erhalten (Arbeitsanfall unterliegt saisonalen Schwankungen). Art. 8 der RL lässt zwar eine Abweichung durch Vereinbarungen mit den Sozialpartnern zu, jedoch darf die abweichende Regelung nicht dazu führen, "dass für die Berechnung des Durchschnitts der wöchentlichen Höchstarbeitszeit von 48 Stunden ein Bezugszeitraum von mehr als sechs Monaten festgelegt wird." Deshalb ist unsicher, ob ein Bemessungszeitraum von mehr als 6 Monaten mit Blick auf den "Acquis Communautaire" des Landverkehrsabkommens akzeptiert wird, denn die EU verlangt die Gleichwertigkeit des CH-Rechts mit dem EG-Recht.	

Geltender Text	Änderungsvorschlag
<p>Art. 7 Überzeitarbeit</p> <p>¹ Die wöchentliche Höchstarbeitszeit (Art. 6) darf durch Überzeitarbeit um 5 Stunden überschritten werden. Bei vorübergehenden, ausserordentlichen Betriebsbedürfnissen (z. B. saisonale Schwankungen) sind je Woche 5 weitere Stunden Überzeitarbeit zulässig. In einem Kalenderjahr dürfen jedoch insgesamt höchstens 208 Stunden Überzeitarbeit geleistet werden.</p>	aufgehoben.
<p>² Wurden in einer Woche mehr als 5 Stunden Überzeitarbeit geleistet, so meldet der Arbeitgeber dies der Vollzugsbehörde vierteljährlich, und zwar innerhalb 14 Tagen nach Quartalsende.</p>	aufgehoben.
<p>³ Die Überzeitarbeit kann durch einen Lohnzuschlag nach Obligationenrecht oder durch Freizeit von gleicher Dauer ausgeglichen werden. Ein solcher Ausgleich ist innert dreier Monate vorzunehmen, sofern Arbeitgeber und Arbeitnehmer oder Arbeitnehmerin nicht einen längeren Zeitraum schriftlich vereinbaren; dieser Zeitraum darf in keinem Fall länger als zwölf Monate sein.</p>	aufgehoben.
<p>Erläuterungen:</p> <p>Überzeitarbeit kann nur entstehen, wenn eine fixe Höchstarbeitszeit definiert ist. Da dies bei der durchschnittlichen wöchentlichen Arbeitszeit nicht mehr der Fall ist, soll Art. 7 gestrichen werden.</p>	

Geltender Text	Änderungsvorschlag
<p>Art. 8 Pausen</p> <p>¹ Der Führer oder die Führerin hat nach einer Lenkzeit von 4½ Stunden eine Pause von mindestens 45 Minuten einzulegen. Diese Pause entfällt, sofern direkt anschliessend eine tägliche oder wöchentliche Ruhezeit begonnen wird.</p>	<p>Art. 8 Pausen</p> <p>¹ Der Führer oder die Führerin hat nach einer Lenkzeit von 4½ Stunden eine Pause von mindestens 45 Minuten einzulegen. Diese Pause entfällt, sofern direkt anschliessend eine tägliche oder wöchentliche Ruhezeit begonnen wird.</p>
<p>² Die Pause nach Absatz 1 kann in Pausen von je mindestens 15 Minuten unterteilt werden, die in die Lenkzeit oder unmittelbar nach dieser so einzufügen sind, dass Absatz 1 eingehalten ist.</p>	<p>² Die Pause nach Absatz 1 kann durch eine Pause von mindestens 15 Minuten, gefolgt von einer Pause von mindestens 30 Minuten, ersetzt werden, die in die Lenkzeit so einzufügen sind, dass Absatz 1 eingehalten ist.</p>
<p>³ Während der Pausen nach den Absätzen 1 und 2 darf der Führer oder die Führerin keine berufliche Tätigkeit ausüben; gestattet ist jedoch das Mitfahren bei Mehrfachbesatzung und das Begleiten des Fahrzeuges bei kombinierten Transporten auf der Fähre oder dem Zug.</p>	<p>³ Arbeitnehmer und Arbeitnehmerinnen haben nach einer Arbeitszeit von 6 Stunden eine Pause von mindestens 30 Minuten einzulegen. Bei einer Gesamtarbeitszeit von mehr als 9 Stunden beträgt die Pause mindestens 45 Minuten. Die Pausen können in Pausen von je mindestens 15 Minuten unterteilt werden.</p>
	<p>⁴ Während der Pausen nach den Absätzen 1 und 2 darf der Führer oder die Führerin keine berufliche Tätigkeit ausüben.</p>
<p>⁴ Arbeitnehmer und Arbeitnehmerinnen haben nach einer Arbeitszeit von 5½ Stunden eine zusammenhängende Arbeitspause von mindestens 1 Stunde einzulegen. Wenn die Pause vor Ablauf von 5½ Stunden begonnen wird, genügen 30 zusammenhängende Minuten.</p>	aufgehoben bzw. verschoben in Absatz 3.
<p>⁵ Eine nach Absatz 1 eingelegte Pause gilt nicht als tägliche Ruhezeit.</p>	<p>⁵ Eine nach Absatz 1 oder Absatz 3 eingelegte Pause gilt nicht als tägliche Ruhezeit.</p>
<p>Erläuterungen:</p> <p><u>Absatz 2 (neu):</u> Die Lenkpause kann neu nur noch in zwei Teile unterteilt werden, wobei eine Teilpause mindestens 30 Minuten betragen muss.</p> <p><u>Absatz 3 (neu):</u> Die Arbeitspausenregelung nach der RL 2002/15/EG ist einfacher und logischer als die aktuelle Regelung in der ARV 1. Die neue Regelung entspräche quantitativ auch in etwa Art. 15 des Arbeitsgesetzes (ArG; SR 822.11):</p> <p>"Die Arbeit ist durch Pausen von folgender Mindestdauer zu unterbrechen:</p> <ul style="list-style-type: none"> a. eine Viertelstunde bei einer täglichen Arbeitszeit von mehr als fünfeinhalb Stunden; b. eine halbe Stunde bei einer täglichen Arbeitszeit von mehr als sieben Stunden; c. eine Stunde bei einer täglichen Arbeitszeit von mehr als neun Stunden." <p><u>Absatz 3 (teilweise aufgehoben):</u> Das Mitfahren bei Mehrfachbesatzung und das Begleiten des Fahrzeuges bei</p> 	

kombinierten Transporten auf der Fähre oder dem Zug können neu auch als Bereitschaftszeit deklariert werden. Dies ist fakultativ und schliesst somit nicht aus, an Stelle der Bereitschaftszeit auch Arbeitszeit (wie bisher) oder Pausenzeit am Fahrtschreiber zu deklarieren.

Geltender Text	Änderungsvorschlag
<p>Art. 9 Tägliche Ruhezeit</p> <p>¹ Der Führer oder die Führerin muss innerhalb jeden Zeitraumes von 24 Stunden eine tägliche Ruhezeit von mindestens 11 zusammenhängenden Stunden einhalten.</p>	<p>Art. 9 Tägliche Ruhezeit</p> <p>¹ Der Führer oder die Führerin muss innerhalb von 24 Stunden nach dem Ende der vorangegangenen täglichen oder wöchentlichen Ruhezeit eine neue tägliche Ruhezeit genommen haben. Beträgt der Teil der täglichen Ruhezeit, die in den 24-Stunden-Zeitraum fällt, mindestens 9 Stunden, jedoch weniger als 11 Stunden, so gilt die tägliche Ruhezeit als reduzierte tägliche Ruhezeit.</p>
<p>² Der Führer oder die Führerin darf die Ruhezeit nach Absatz 1 höchstens dreimal pro Woche auf 9 zusammenhängende Stunden verkürzen, sofern er oder sie bis zum Ende der folgenden Woche eine entsprechende Ruhezeit zum Ausgleich nachholt.</p>	<p>² Eine tägliche Ruhezeit kann verlängert werden, so dass sich eine regelmässige wöchentliche Ruhezeit oder eine reduzierte wöchentliche Ruhezeit ergibt.</p>
<p>³ Wird die Ruhezeit nicht nach Absatz 2 verkürzt, darf sie innerhalb von 24 Stunden in zwei oder drei Zeitabschnitte unterteilt werden, sofern ein Abschnitt mindestens 8 zusammenhängende Stunden und die tägliche Ruhezeit insgesamt mindestens 12 Stunden beträgt.</p>	<p>³ Der Führer oder die Führerin darf zwischen zwei wöchentlichen Ruhezeiten höchstens drei reduzierte tägliche Ruhezeiten einlegen.</p>
<p>⁴ Wird ein Fahrzeug von mehr als einer Person gelenkt, die sich als Mitfahrer und Führer ablösen (Mehrfachbesatzung), muss jede von ihnen innerhalb jeden Zeitraums von 30 Stunden eine tägliche Ruhezeit von mindestens 8 zusammenhängenden Stunden einhalten.</p>	<p>⁴ Bei Mehrfachbesatzung muss der Führer oder die Führerin innerhalb von 30 Stunden nach dem Ende einer täglichen oder wöchentlichen Ruhezeit eine neue tägliche Ruhezeit von mindestens 9 Stunden genommen haben.</p>
<p>⁵ Die tägliche Ruhezeit kann im Fahrzeug verbracht werden, sofern das Fahrzeug abgestellt und mit einer Schlafkabine ausgerüstet ist.</p>	<p>⁵ Nicht am Standort des Fahrzeugs eingelegte tägliche Ruhezeiten können im Fahrzeug verbracht werden, sofern das Fahrzeug abgestellt und mit geeigneten Schlafmöglichkeiten für jeden Führer oder jede Führerin ausgerüstet ist.</p>
<p>⁶ Jede als Ausgleich für eine Verkürzung der täglichen Ruhezeit nachgeholte Ruhezeit muss mit einer anderen mindestens achtstündigen Ruhezeit verbunden sein. Sie ist dem Führer oder der Führerin auf dessen oder deren Antrag hin an seinem oder ihrem Wohnort oder am Standort des Fahrzeugs zu gewähren.</p>	<p>aufgehoben.</p>
<p>Erläuterungen:</p> <p>Die Regelung der täglichen Ruhezeit wird insbesondere dadurch vereinfacht bzw. präzisiert, dass:</p> <p>a) der Beginn des Berechnungszeitraums nun eindeutig ("innerhalb von 24 Stunden nach dem Ende der vorangegangenen täglichen oder wöchentlichen Ruhezeit") fixiert ist;</p> <p>b) eine reduzierte tägliche Ruhezeit nicht mehr in der Folgewoche kompensiert werden muss.</p>	

Geltender Text	Änderungsvorschlag
<p>Art. 10 Unterbrechung der täglichen Ruhezeit bei kombinierten Transporten</p> <p>Bei kombinierten Transporten darf der Führer oder die Führerin in Abweichung von Artikel 9 die tägliche Ruhezeit höchstens einmal für das Verladen des Fahrzeugs auf die Eisenbahn oder die Fähre oder das Entladen von dort unterbrechen, sofern folgende Voraussetzungen erfüllt sind:</p>	<p>Art. 10 Unterbrechung der täglichen Ruhezeit bei kombinierten Transporten</p> <p>¹ Legt ein Führer oder eine Führerin, der oder die ein Fahrzeug begleiten, das auf einem Fährschiff oder mit der Eisenbahn befördert wird, eine regelmässige tägliche Ruhezeit ein, so darf diese Ruhezeit abweichend von Artikel 9 höchstens zwei Mal durch andere Tätigkeiten unterbrochen werden, deren Dauer insgesamt eine Stunde nicht überschreiten darf. Während dieser regelmässigen täglichen Ruhezeit muss dem Führer oder der Führerin eine Schlafkabine oder ein Liegeplatz zur Verfügung stehen.</p>
<p>a. Der an Land verbrachte Teil der täglichen Ruhezeit muss unmittelbar vor oder nach dem auf dem Fährschiff oder in der Eisenbahn verbrachten Teil der täglichen Ruhezeit liegen;</p>	<p>aufgehoben.</p>
<p>b. der Unterbruch zwischen den beiden Teilen der täg-</p>	<p>aufgehoben.</p>

lichen Ruhezeit muss möglichst kurz sein und darf vor Verladen des Fahrzeugs oder nach dem Verlassen der Fähre oder Eisenbahn, inbegriffen allfällige Zollformalitäten, keinesfalls länger als 1 Stunde dauern;	
c. während der beiden Teile der täglichen Ruhezeit muss dem Führer oder der Führerin ein Bett oder eine Schlafkabine zur Verfügung stehen;	aufgehoben.
d. die beiden Teile der täglichen Ruhezeit müssen zusammen mindestens 2 Stunden länger sein als die zusammenhängende tägliche Ruhezeit, die der Führer oder die Führerin nach Artikel 9 am betreffenden Tag ohne Unterbruch einhalten müsste.	aufgehoben.
Erläuterungen: Vereinfachung; im Ergebnis mit der aktuellen Fassung praktisch gleichwertig.	

Geltender Text	Änderungsvorschlag
	Art. 10a Anreise zum oder Rückreise vom Fahrzeug als Arbeitszeit ¹ Die Wegzeit vom Wohnsitz des Arbeitnehmers oder der Arbeitnehmerin zum Ort, an dem er oder sie die Arbeit normalerweise beginnt oder beendet, zählt nicht als Arbeitszeit. Befindet sich das Fahrzeug an einem anderen Ort und fällt dadurch die Wegzeit länger als üblich aus, gilt die zeitliche Differenz zur normalen Wegzeit als Arbeitszeit.
	² Nicht als Arbeitszeit nach Absatz 1 gilt diejenige Zeit, die der Arbeitnehmer oder die Arbeitnehmerin in einem Zug oder auf einem Fährschiff verbringt und während der er oder sie Zugang zu einer Kojе oder einem Liegewagen hat.

Erläuterungen:

Diese neue Bestimmung (vgl. sinngemäss Art. 9 Abs. 2 und 3 der EG-Verordnung) soll verdeutlichen, dass Fahrten zu einem Fahrzeug, mit dem anschliessend ARV 1-Fahrten durchgeführt werden, grundsätzlich als Arbeitszeit gelten. Beispiel: Wer mit einem PW frühmorgens von Glarus nach Zürich fährt und dort im Engrosmarkt ein zuvor mit Obst und Gemüse beladenes Fahrzeug übernimmt, dem ist die Fahrzeit mit dem PW als Arbeitszeit anzurechnen, wenn der Sitz des Arbeitgebers in Glarus liegt. Der normale Arbeitsweg vom Wohnort des Arbeitnehmenden zum Sitz des Arbeitgebers gilt dagegen - wie nach dem allg. Arbeitsrecht - nicht als Arbeitszeit. Demzufolge zählt auch nur derjenige Zeiteanteil als Arbeitszeit, der über den normalen Arbeitsweg hinausgeht (Wohnort bis Unternehmenssitz bzw. Ort, an dem der Arbeitnehmende normalerweise seine Arbeit beginnt oder beendet). Beispiel: Der Fahrzeugführende wohnt in Thun, er nimmt seine Arbeit normalerweise (z. B. auch vertraglich vereinbart) am Unternehmenssitz seines Arbeitgebers in Bern auf (Wegzeit: 30 Minuten). Nun steht das Fahrzeug jedoch in Basel, sodass sein Arbeitsweg länger als üblich ausfällt (Wegzeit: 90 Minuten). Als Arbeitszeit gilt in diesem Fall nur die Differenz zwischen dem normalen und längeren Arbeitsweg, also 60 Minuten.

Obwohl es in der Praxis für die Vollzugbehörden nicht einfach sein dürfte, diese Bestimmung zu überprüfen, soll sie zum Zwecke der Verbesserung der sozialen Bedingungen der Arbeitnehmenden ausdrücklich in der ARV 1 festgeschrieben werden.

Geltender Text	Änderungsvorschlag
Art. 11 Wöchentliche Ruhezeit ¹ In jeder Woche muss der Führer oder die Führerin eine tägliche Ruhezeit nach Artikel 9 als wöchentliche Ruhezeit auf insgesamt 45 zusammenhängende Stunden ausdehnen.	Art. 11 Wöchentliche Ruhezeit ¹ Innerhalb von zwei Wochen hat der Führer oder die Führerin zwei regelmässige wöchentliche Ruhezeiten oder eine regelmässige wöchentliche Ruhezeit und eine reduzierte wöchentliche Ruhezeit einzuhalten. Dabei ist die Reduzierung durch eine entsprechende und ununterbrochene Ruhezeit innerhalb der folgenden drei Wochen auszugleichen.
² Die wöchentliche Ruhezeit nach Absatz 1 kann am Wohnort des Führers oder der Führerin oder am Standort des Fahrzeugs auf eine Mindestdauer von 36 zusammenhängenden Stunden, an einem anderen Ort auf eine Mindestdauer von 24 zusammenhängenden Stunden verkürzt werden.	² Eine wöchentliche Ruhezeit beginnt spätestens am Ende von sechs 24-Stunden-Zeiträumen nach dem Ende der vorangegangenen wöchentlichen Ruhezeit.

³ Jede Verkürzung nach Absatz 2 ist durch eine zusammenhängende Ruhezeit auszugleichen, die vor Ende der auf die betreffende Woche folgenden dritten Woche zu beziehen ist.	³ Jede Ruhezeit, die als Ausgleich für eine reduzierte wöchentliche Ruhezeit eingelegt wird, ist an eine andere Ruhezeit von mindestens 9 Stunden anzuhängen.
⁴ Eine wöchentliche Ruhezeit, die in einer Woche beginnt und in die folgende Woche hineinreicht, kann der einen oder anderen der beiden Wochen zugerechnet werden.	⁴ Eine wöchentliche Ruhezeit, die in einer Woche beginnt und in die folgende Woche hineinreicht, kann der einen oder anderen, nicht aber beiden der Wochen zugerechnet werden.
⁵ Der Führer oder die Führerin eines Fahrzeugs zum Personentransport kann, ausgenommen im internationalen Linienverkehr (Art. 5 Abs. 3 Satz 3), die wöchentliche Ruhezeit auf die Woche übertragen, die auf die Woche folgt, in der er oder sie die Ruhezeit beziehen müsste, und sie an die wöchentliche Ruhezeit dieser zweiten Woche hinzufügen.	⁵ Nicht am Standort des Fahrzeugs eingelegte reduzierte wöchentliche Ruhezeiten können im Fahrzeug verbracht werden, sofern das Fahrzeug abgestellt und mit geeigneten Schlafmöglichkeiten für jeden Führer oder jede Führerin ausgerüstet ist.
⁶ Jede als Ausgleich für eine Verkürzung der wöchentlichen Ruhezeit nachgeholte Ruhezeit muss mit einer anderen mindestens achtstündigen Ruhezeit verbunden sein. Sie ist dem Führer oder der Führerin auf dessen oder deren Antrag hin an seinem oder ihrem Wohnort oder am Standort des Fahrzeugs zu gewähren.	aufgehoben.
Erläuterungen: Vgl. zur Aufhebung der <u>12-Tage-Regelung bei Personentransportfahrzeugen</u> auch Erläuterungen zu Artikel 5.	

Geltender Text	Änderungsvorschlag
Art. 14b Abs. 5 ⁵ Wenn die Fahrerkarte beschädigt ist, Fehlfunktionen aufweist, gestohlen wurde oder sich nicht im Besitz des Führers oder der Führerin befindet, drückt der Führer oder die Führerin zu Beginn der beruflichen Tätigkeit die Angaben zum verwendeten Fahrzeug aus und versieht den Ausdruck mit Namen, Vornamen, Führerausweisnummer, Datum und Unterschrift. Am Ende der beruflichen Tätigkeit drückt der Führer oder die Führerin die vom Fahrtschreiber aufgezeichneten Daten aus und versieht diesen Ausdruck ebenfalls mit Namen, Vornamen, Führerausweisnummer, Datum und Unterschrift. Findet während der beruflichen Tätigkeit ein Fahrzeugwechsel statt, so ist für jedes Fahrzeug ein entsprechender Ausdruck anzufertigen. Artikel 14c gilt sinngemäss.	Art. 14b Abs. 5 ⁵ Wenn die Fahrerkarte beschädigt ist, Fehlfunktionen aufweist, gestohlen wurde oder sich nicht im Besitz des Führers oder der Führerin befindet, drückt der Führer oder die Führerin zu Beginn der beruflichen Tätigkeit die Angaben zum verwendeten Fahrzeug aus und versieht den Ausdruck mit Namen, Vornamen, Führerausweisnummer, Datum und Unterschrift. Am Ende der beruflichen Tätigkeit drückt der Führer oder die Führerin die vom Fahrtschreiber aufgezeichneten Daten aus und versieht diesen Ausdruck ebenfalls mit Namen, Vornamen, Führerausweisnummer, Datum und Unterschrift. Die vom Fahrtschreiber nicht erfassten Zeiten, in denen der Führer oder die Führerin seit dem Erstellen des Ausdrucks zu Beginn seiner beruflichen Tätigkeit andere Arbeiten ausgeübt hat, Bereitschaft hatte, eine Pause oder eine Ruhezeit eingelegt hat, sind ebenfalls zu vermerken. Findet während der beruflichen Tätigkeit ein Fahrzeugwechsel statt, so ist für jedes Fahrzeug ein entsprechender Ausdruck anzufertigen. Artikel 14c gilt sinngemäss.
Erläuterungen: Vgl. Art. 26 Ziff. 4 erstes Lemma Buchstabe b der EG-Verordnung.	

Geltender Text	Änderungsvorschlag
Art. 14c Vorweisen der Dokumente oder Daten zum Fahrtschreiber ¹ Lenkt der Führer oder die Führerin ein Fahrzeug mit einem analogen Fahrtschreiber, so muss er oder sie der Vollzugsbehörde jederzeit die in der laufenden Woche benützten Einlageblätter, das Einlageblatt des letzten Tages der vorangegangenen Woche, an dem er oder sie ein Fahrzeug geführt hat, sowie die Fahrerkarte vorweisen können, falls er oder sie Inhaber oder Inhaberin einer solchen Karte ist; die nicht mehr gebrauchten Einlageblätter sind dem Arbeitgeber zur Aufbewahrung (Art. 18 Abs. 3) abzugeben.	Art. 14c Vorweisen der Dokumente oder Daten zum Fahrtschreiber ¹ Lenkt der Führer oder die Führerin ein Fahrzeug mit einem analogen Fahrtschreiber, so muss er oder sie der Vollzugsbehörde jederzeit das Einlageblatt des laufenden Tages und die in den vorangehenden 28 Tagen verwendeten Einlageblätter sowie die Fahrerkarte vorweisen können, falls er oder sie Inhaber oder Inhaberin einer solchen Karte ist; die nicht mehr gebrauchten Einlageblätter sind dem Arbeitgeber zur Aufbewahrung (Art. 18 Abs. 3) abzugeben.
² Lenkt der Führer oder die Führerin ein Fahrzeug mit einem digitalen Fahrtschreiber, so muss er oder sie der Vollzugsbehörde jederzeit die Fahrerkarte vorweisen können.	² Lenkt der Führer oder die Führerin ein Fahrzeug mit einem digitalen Fahrtschreiber, so muss er oder sie der Vollzugsbehörde jederzeit die Fahrerkarte vorweisen können.
³ Lenkt der Führer oder die Führerin abwechselnd ein Fahrzeug mit einem analogen Fahrtschreiber und ein Fahrzeug mit einem digitalen Fahrtschreiber, so muss er oder sie am Ende der beruflichen Tätigkeit oder beim Fahrzeugwechsel	³ Lenkt der Führer oder die Führerin abwechselnd ein Fahrzeug mit einem analogen Fahrtschreiber und ein Fahrzeug mit einem digitalen Fahrtschreiber, so muss er oder sie am Ende der beruflichen Tätigkeit oder beim Fahrzeugwechsel

<p>einen Ausdruck aus dem digitalen Fahrtschreiber erstellen sowie der Vollzugsbehörde jederzeit vorweisen können:</p> <ul style="list-style-type: none"> a. die Einlageblätter und Ausdrücke der laufenden Woche; b. das Einlageblatt und die Ausdrücke des letzten Tages der vorangegangenen Woche, an dem er oder sie ein Fahrzeug geführt hat; c. die Fahrerkarte. 	<p>einen Ausdruck aus dem digitalen Fahrtschreiber erstellen sowie der Vollzugsbehörde jederzeit vorweisen können:</p> <ul style="list-style-type: none"> a. das Einlageblatt oder den Ausdruck des laufenden Tages; b. die Einlageblätter und die Ausdrücke der vorangehenden 28 Tage, an denen er oder sie ein Fahrzeug geführt hat; c. die Fahrerkarte.
<p>Erläuterungen: Seit dem 1. Mai 2006 müssen Fahrzeugführende der EU-Mitgliedstaaten die Einlageblätter der laufenden Woche sowie die in den vorausgehenden 15 Tagen verwendeten Einlageblätter vorlegen können. Das EG-Recht hebt diese Zahl auf den 1. Januar 2008 auf 28 Tage an (vgl. Art. 26 Ziff. 4 fünftes Lemma).</p>	

Geltender Text	Änderungsvorschlag
<p>Art. 16 Aufstellung über die Arbeits-, Lenk- und Ruhezeit</p> <p>¹ Der Arbeitgeber überwacht laufend anhand der verfügbaren Kontrollmittel, ob die Bestimmungen über die Arbeits-, Lenk- und Ruhezeit eingehalten worden sind. Er hält dazu für jeden Arbeitnehmer und jede Arbeitnehmerin folgende Angaben in einer Aufstellung fest:</p> <ul style="list-style-type: none"> a. die Tageslenkzeit; b. die gesamte tägliche und wöchentliche Arbeitszeit; c. die in einer Woche und insgesamt im Laufe eines Kalenderjahres geleisteten und ausgeglichenen oder bezahlten Überstunden; d. die eingelegten wöchentlichen Ruhezeiten und bei deren allfälliger Unterteilung die Dauer der Teil-Ruhezeiten; e. allfällige Beanspruchungen bei andern Arbeitgebern. 	<p>Art. 16 Aufstellung über die Arbeits-, Lenk- und Ruhezeit</p> <p>¹ Der Arbeitgeber überwacht laufend anhand der verfügbaren Kontrollmittel, ob die Bestimmungen über die Arbeits-, Lenk- und Ruhezeit eingehalten worden sind. Er hält dazu für jeden Arbeitnehmer und jede Arbeitnehmerin folgende Angaben in einer Aufstellung fest:</p> <ul style="list-style-type: none"> a. die Tageslenkzeit; b. die durchschnittliche wöchentliche Arbeitszeit; c. die eingelegten wöchentlichen Ruhezeiten und bei deren allfälliger Unterteilung die Dauer der Teil-Ruhezeiten; d. allfällige Beanspruchungen bei andern Arbeitgebern.
<p>⁴ Spätestens am Ende der Woche muss die Aufstellung nach den Absätzen 1 und 2 für die vorletzte Woche vollständig sein. Für im Ausland tätige Führer und Führerinnen ist die Aufstellung zu erstellen, sobald dies nach ihrer Rückkehr in die Schweiz möglich ist.</p>	<p>⁴ Spätestens am Ende des Monats muss die Aufstellung nach den Absätzen 1 und 2 für den letzten Monat vollständig sein. Für im Ausland tätige Führer und Führerinnen ist die Aufstellung zu erstellen, sobald dies nach ihrer Rückkehr in die Schweiz möglich ist.</p>
<p>⁶ Die Vollzugsbehörde kann auf die Aufstellung über die Arbeits-, Lenk- und Ruhezeit nach den Absätzen 1 und 2 für Führer und Führerinnen verzichten, deren berufliche Tätigkeit sich nach einem täglich gleichbleibenden Stundenplan richtet, der eine Verletzung der Arbeits-, Lenk- und Ruhezeitvorschriften ausschliesst. Die entsprechende Befreiungsverfügung enthält den Stundenplan, den Namen des Führers oder der Führerin und allenfalls des Arbeitgebers und ist auf ein Jahr befristet; sie darf nicht erneuert werden, wenn während der abgelaufenen Befreiungsperiode mehr als 20 Fahrten ausserhalb des Stundenplanes durchgeführt worden sind. Die Dauer einer allfälligen Überschreitung der wöchentlichen Höchstarbeitszeit (Art. 6 Abs. 1) muss schriftlich festgehalten werden.</p>	<p>⁶ Die Vollzugsbehörde kann auf die Aufstellung über die Arbeits-, Lenk- und Ruhezeit nach den Absätzen 1 und 2 für Führer und Führerinnen verzichten, deren berufliche Tätigkeit sich nach einem täglich gleichbleibenden Stundenplan richtet, der eine Verletzung der Arbeits-, Lenk- und Ruhezeitvorschriften ausschliesst. Die entsprechende Befreiungsverfügung enthält den Stundenplan, den Namen des Führers oder der Führerin und allenfalls des Arbeitgebers und ist auf ein Jahr befristet; sie darf nicht erneuert werden, wenn während der abgelaufenen Befreiungsperiode mehr als 20 Fahrten ausserhalb des Stundenplanes durchgeführt worden sind. Die Dauer einer allfälligen Überschreitung der wöchentlichen Höchstarbeitszeit (Art. 6 Abs. 1) muss schriftlich festgehalten werden.</p>
<p>Erläuterungen: Entsprechende Anpassungen an Art. 6 (durchschnittliche wöchentliche Arbeitszeit).</p>	

Geltender Text	Änderungsvorschlag
<p>Art. 22 Strafverfolgung</p> <p>¹ Die Strafverfolgung ist Sache der Kantone. Neben dem Kanton, in dem die Widerhandlung begangen wurde, ist auch der Kanton zuständig, der sie feststellt.</p>	<p>Art. 22 Strafverfolgung</p> <p>¹ Die Strafverfolgung ist Sache der Kantone. Neben dem Kanton, in dem die Widerhandlung begangen wurde, ist auch der Kanton zuständig, der sie feststellt.</p>
<p>² Die Vollzugsbehörde des Kantons, in dem das Fahrzeug immatrikuliert ist, wird über die Strafverfolgung unterrichtet.</p>	<p>² Die Vollzugsbehörde des Kantons, in dem das Fahrzeug immatrikuliert ist, wird über die Strafverfolgung unterrichtet.</p>
	<p>³ Die Strafverfolgung von im Ausland begangenen und in der</p>

	Schweiz festgestellten Widerhandlungen richtet sich nach den Artikeln 19 - 22 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlamentes und des Rates vom 15. März 2006 zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Strassenverkehr und zur Änderung der Verordnungen (EWG) Nr. 3821/85 und (EG) Nr. 2135/98 des Rates sowie zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates.
<p>Erläuterungen:</p> <p>Die Zulässigkeit der bisher rechtlich nicht ganz zweifelsfreien, in der Praxis aber dennoch oftmals geübten Strafverfolgung von im Ausland begangenen, aber in der Schweiz festgestellten Widerhandlungen soll nun - in Übereinstimmung mit dem neuen EG-Recht - in der ARV 1 ausdrücklich statuiert werden, und zwar mittels Verweis auf die entsprechenden Bestimmungen der EG-Verordnung. Da es sich beim Adressaten des neuen Absatzes 3 primär um die kantonalen Vollzugsbehörden handelt, beeinträchtigt der Verweis auf die EG-Verordnung die Lesbarkeit und die Benutzerfreundlichkeit der ARV 1 kaum, sondern erspart im Gegenteil das unnötige Aufführen rechtstechnischer Details.</p>	