

Vaterschaftsurlaub

Der Fahrzeugbauer Felix und seine Frau Vera erwarten ihr erstes Kind. Hat Felix in jedem Fall Anspruch auf den Vaterschaftsurlaub? Und wie wird er während dieser Zeit entlohnt?

Ausgangslage

Felix arbeitet seit vier Monaten bei der Carrosserie Z AG. Zuvor war er zehn Jahre lang bei seinem ehemaligen Arbeitgeber angestellt. Zwischenzeitlich war er zwei Monate auf Arbeitssuche und ging keiner Erwerbstätigkeit nach. Felix freut sich besonders auf die zwei zusätzlichen Wochen Vaterschaftsurlaub, die dem Arbeitnehmer seit dem 1.1.2021 zustehen. Die Geburt des Kindes wird Anfang Dezember 2023 erwartet. Felix möchte seine Ferientage, die ihm aufgrund des Vaterschaftsurlaubes zustehen, jeweils einzeln beziehen. Der Tag der Geburt des eigenen Kindes sei ja sowieso ein bezahlter freier Tag, das habe er so im GAV gelesen. Somit habe er eigentlich elf Tage Vaterschaftsurlaub zugute. Die übrigen zehn Tage Urlaub plant Felix so einzusetzen, dass er für zehn Wochen nach der Geburt jeweils am Freitag freinehmen wird.

Expertenrat

Da Felix erst seit vier Monaten bei seinem neuen Arbeitgeber angestellt ist, stellt sich vorab die Frage, ob Felix überhaupt für den Vaterschaftsurlaub anspruchsberechtigt ist. Anspruch auf Vaterschaftsurlaub hat nach Art. 329g OR derjenige Arbeitnehmer, der im Zeitpunkt der Geburt des Kindes dessen rechtlicher Vater ist oder dies innerhalb der folgenden sechs Monaten wird. Zudem muss der Vater während neun Monaten vor der Geburt obligatorisch nach dem AHVG versichert gewesen sein und während mindestens fünf von diesen neun Monaten eine Erwerbstätigkeit ausgeübt haben. Da Felix die Voraussetzungen erfüllt, hat er Anspruch auf einen zweiwöchigen bzw. zehntägigen Vaterschaftsurlaub. Das Gesetz sieht ausdrücklich vor, dass die Urlaubstage auch einzeln bezogen werden können (Art. 329g Abs. 3). Jedoch gilt es zu beachten, dass der Vaterschaftsurlaub innert sechs Monaten nach der Geburt des Kindes bezogen werden muss (Art. 329g Abs. 2 OR), ansonsten verfällt der Anspruch.

Felix geht davon aus, dass er zusätzlich zu dem zweiwöchigen bzw. zehntägigen Vaterschaftsurlaub noch Anspruch auf einen bezahlten freien Arbeitstag aufgrund der Geburt des Kindes hat. Tatsächlich stand Felix bis zum 30. Juni 2022 zusätzlich zum zweiwöchigen Vaterschaftsurlaub ein solch bezahlter freier Tag zu (sofern er auf einen Arbeitstag fiel, vgl. Art. 32.1 lit. b GAV carrosserie suisse). Dies änderte sich jedoch mit Inkrafttreten des neuen GAV carrosserie suisse am 1. Juli 2022, denn Art. 32.1 lit. b. GAV carrosserie suisse wurde gestrichen. Dafür wird für den Vaterschaftsurlaub eine Lohnfortzahlung zu 90 Prozent gewährt. Grundsätzlich würden dem Arbeitnehmer für die Urlaubstage nur 80 Prozent des durchschnittlichen Bruttolohnes vor der Geburt vergütet werden. Die zusätzlichen 10 Prozent des Bruttolohnes für zehn Tage ergeben 100 Prozent und ersetzen den einzelnen, zusätzlich bezahlten freien Tag bei Geburt des Kindes. Felix kann demnach die Tage, wie er sich das vorstellt, beziehen, jedoch nur deren zehn. ●

Walder Haas Berner AG, Advokatur und Notariat, Zofingen

Congé paternité

Le serrurier sur véhicules Felix et son épouse Vera attendent leur premier enfant. Félix a-t-il en tout cas droit au congé de paternité? Et comment sera-t-il payé pendant cette période?

Le cas présent

Félix travaille depuis quatre mois à la Carrosserie Z SA. Il a travaillé pendant dix ans chez son ancien employeur. Entre-temps, il a cherché du travail pendant deux mois et n'avait pas d'emploi. Félix attend avec grande impatience les deux semaines supplémentaires de congé paternité auxquelles le salarié a droit depuis le 1^{er} janvier 2021. La naissance de l'enfant est attendue début décembre 2023. Félix aimerait prendre individuellement ses jours de vacances auxquels il a droit en raison de son congé de paternité. Le jour de la naissance de son propre enfant est de toute façon un jour férié payé, c'est ce qu'il lit dans la CCT. Il dispose donc effectivement de onze jours de congé paternité. Félix prévoit d'utiliser les dix jours de vacances restants pour prendre congé le vendredi pendant dix semaines après la naissance.

Conseil d'expert

Etant donné que Félix n'est employé par son nouvel employeur que depuis quatre mois, la question se pose de savoir si Félix a vraiment droit à un congé paternité. Selon l'article 329g CO, le salarié qui est le père légal de l'enfant au moment de la naissance ou qui le devient dans les six mois suivants a droit à un congé paternité. En outre, le père doit être assuré à l'AVS neuf mois avant la naissance et avoir exercé une activité salariée pendant au moins cinq de ces neuf mois. Puisque Félix remplit les conditions, il a droit à deux semaines ou dix jours de congé paternité. La loi prévoit expressément que les jours de vacances peuvent également être pris individuellement (article 329g, paragraphe 3). Il convient toutefois de noter que le congé paternité doit être pris dans les six mois suivant la naissance de l'enfant (art. 329g, al. 2 CO), faute de quoi le droit expire.

Félix suppose qu'en plus du congé de paternité de deux semaines ou dix jours, il a également droit à un jour de congé payé en raison de la naissance de l'enfant. En effet, Félix avait droit à un tel jour de congé payé en plus du congé de paternité de deux semaines jusqu'au 30 juin 2022 (à condition qu'il tombe un jour ouvrable, cf. art. 32.1 lit. b CCT carrosserie suisse). Cependant, cela a changé avec l'entrée en vigueur de la nouvelle CCT carrosserie suisse le 1^{er} juillet 2022, car l'article 32.1 lit. b de la CCT carrosserie suisse a été biffé. En contrepartie, 90 pour cent du salaire est maintenu et accordé pour le congé paternité. En principe, le salarié ne percevrait pour les jours de vacances que 80 pour cent du salaire brut moyen avant la naissance. Les 10 pour cent supplémentaires du salaire brut pour dix jours s'élèvent à 100 pour cent et remplacent l'unique jour de congé supplémentaire payé à la naissance de l'enfant. Félix peut donc se référer aux jours tels qu'il les imagine, mais au maximum dix. ●

Walder Haas Berner SA, Avocats et Notaires, Zofingue

Carrosserie Luzern AG

Prozesse optimiert, CO₂ kompensiert

Im Januar dieses Jahres konnte die Carrosserie Luzern AG in Kriens ihre neue Liegenschaft beziehen. Auch die Prozesse hat Geschäftsführer Thomas Jauch neu gestaltet. Mit der CO₂-Kompensation über KMU Clima ist der Betrieb sogar CO₂-neutral.



Der Prozess der Fahrzeuge, die lackiert werden müssen, wurde auf der Längsachse durch die Halle konzipiert.

Le processus de peinture des véhicules a été conçu le long de l'axe longitudinal traversant la halle.

Nach der Sanierung der 80 Jahre alten, 900 m² grossen Fabrikhalle verfügt die Carrosserie Luzern AG über einen Drittel mehr Werkstattfläche mit viel Tageslicht und LED-Beleuchtung. Die Multifunktionsarbeitsplätze sind mit jeweils separater Ab- und Zuluft ausgestattet und durch elektrische Vorhänge abtrennbar, damit etwa beim Schleifen Nachbarfahrzeuge nicht in Mitleidenschaft gezogen werden. Den Lackierern steht eine Lackierkabine von Sehon zur Verfügung, «Sie ist grösser und breiter als eine Standardkabine, damit mehr Aufträge ausgeführt werden können», erklärt Jauch. Clever ist das Konzept für den Durchlauf, bei dem keine Rangierarbeiten mehr nötig sind. Möglich machen dies Schienen, auf denen die Fahrzeuge mit Querverschub durch den Prozess bewegt werden.

«Die grosse Innovation ist, dass wir keine feste Unterteilung zwischen Spenglerei und Lackiererei und keine festen Arbeitsplätze für die Mitarbeitenden mehr haben», erklärt Jauch weiter. «Die Fahrzeuge werden gemeinsam, als ein Team, im

Carrosserie Luzern AG

Processus optimisés, CO₂ compensé

En janvier de cette année, la Carrosserie Luzern AG a pu emménager dans son nouveau bâtiment à Kriens. Le directeur général Thomas Jauch a également repensé les processus. Grâce à la compensation CO₂ via KMU Clima, l'entreprise est même neutre en CO₂.

Après la rénovation de la halle d'usine de 900 m², vieille de 80 ans, la Carrosserie Luzern AG dispose d'un 3^e espace d'atelier supplémentaire avec beaucoup de lumière du jour et un éclairage LED. Les postes de travail multifonctionnels sont chacun équipés d'air d'évacuation et d'air soufflé séparés et peuvent être séparés par des rideaux électriques afin que les véhicules voisins ne soient pas gênés lors du ponçage, par ex. Il y a une cabine de peinture Sehon: «Elle est plus grande et plus large qu'une cabine standard afin de pouvoir réaliser davantage de travaux», explique Th. Jauch. Le concept de flux est astucieux, car aucun travail de manœuvre n'est nécessaire. Ceci est rendu possible par des rails sur lesquels les véhicules sont déplacés tout au long du processus avec déplacement latéral.

«La grande innovation est que nous n'avons plus de division fixe entre l'atelier de métallurgie et l'atelier de peinture et que nous n'avons plus de postes de travail fixes pour les employés», explique Th. Jauch. «Les véhicules sont réparés ensemble, en équipe. Le meilleur itinéraire de réparation est déterminé en fonction de la situation. Mais il y a aussi une raison technique à ce dépla-



Gleich geht es in die Lackierkabine und nur mit Menschenkraft.

Ça entre directement dans la cabine de peinture et uniquement avec la force du poignet.



Wenn das Fahrzeug bei der Kabine ankommt, wurde die Farbe bereits mit dem vollautomatischen Mischsystem DaisyWheel 3.0 bereitgestellt. Lorsque le véhicule arrive à la cabine, la peinture a déjà été fournie à l'aide du système de mélange DaisyWheel 3.0 entièrement automatisé.

Prozess repariert. Situativ wird der beste Reparaturweg bestimmt. Doch es gibt auch einen technischen Grund, der für den Querverschub spricht: «Neuste Fahrzeugmodelle, insbesondere Elektroautos, können mit abmontierten Teilen nicht mehr gefahren werden. Wenn man das Auto nie anlassen muss, hat man auch keinen Ärger.»

Lufttrocknung spart viel Energie

Volker Wistorf, Leiter Technik bei der André Koch AG, stand bei der Optimierung des Prozesses beratend zur Seite: «Der digitale Farbtonprozess beginnt bei der Fahrzeugannahme, sonst könnte man so ein System nie fahren. Die Farbe wird mit dem vollautomatischen Mischsystem DaisyWheel 3.0 bereitgestellt, wenn das Fahrzeug bei der Kabine ankommt.» In der früheren Liegenschaft wurde die (in die Jahre gekommene) Lackierkabine mit Gas beheizt, hoher Verbrauch inklusive. Die neue Kabine arbeitet einerseits mit Wärmerückgewinnung, andererseits kommt nur noch Lufttrocknung zum Einsatz. Dazu Volker Wistorf: «Dies wurde möglich durch die Verwendung des Standox Extreme-Klarlacks.» Jauch ergänzt: «Das ist sehr effizient. Wir schaffen pro Tag problemlos Lackierarbeiten an zehn bis zwölf Fahrzeugen. Kleinere Sachen gehen gar nicht mehr in die Kabine. Im Monat September haben wir nur elf Liter Heizöl verbraucht, so können wir den grünen Fussabdruck unseres Prozesses deutlich verbessern. Kleinschäden werden direkt auf den Multifunktionsplätzen fertiggestellt. Das spart wertvolle Zeit und Energie.»

Umweltgedanke ist Teil der Firmenphilosophie

«Einen gewissen Energieverbrauch hat man immer», so Jauch. «Es gehört aber zu unserer Strategie, der



Volker Wistorf (links) half Thomas Jauch bei der Optimierung des Prozesses.

Volker Wistorf (à g.) a aidé Thomas Jauch à optimiser le processus.

cement latéral: «Les derniers modèles de véhicules, notamment les voitures électriques, ne peuvent plus rouler avec des pièces démontées. Si vous n'avez jamais besoin de débrancher la voiture, vous n'avez aucun problème.»

Le séchage à l'air permet d'économiser beaucoup d'énergie

Volker Wistorf, responsable de la technologie chez André Koch AG, a donné des conseils pour optimiser le processus: «Le processus de couleur numérique commence dès la réception du véhicule, sinon on ne pourrait jamais conduire un système comme celui-ci. La peinture est fournie à l'aide du système de mélange entièrement automatisé DaisyWheel 3.0 lorsque le véhicule arrive à la cabine. Dans la propriété précédente, la cabine de peinture (obsolète) était chauffée au gaz,

ce qui présentait une forte consommation. La nouvelle cabine fonctionne d'une part avec récupération de chaleur, mais d'autre part seul le séchage à l'air est utilisé. Volker Wistorf déclare: «Cela a été rendu possible grâce à l'utilisation du vernis Standox Extreme.» Th. Jauch ajoute: «C'est très efficace. Nous pouvons facilement réaliser des travaux de peinture sur dix à douze véhicules par jour. Les petits objets ne rentrent plus dans la cabine. Au mois de septembre, nous n'avons utilisé que 11 litres de fioul, ce qui nous permet d'améliorer considérablement l'empreinte verte de notre processus. Les petits dégâts sont réparés directement sur les zones multifonctionnelles. Cela permet d'économiser un temps et une énergie précieux.»

Considérations environnementales part de la philosophie de l'entreprise

«On a toujours une certaine consommation d'énergie», explique Th. Jauch. «Mais une partie de notre stratégie consiste à restituer à l'environnement ce que nous utilisons. C'est aussi une

Umwelt das zurückzugeben, was man verbraucht. Unserem Lieferanten ist das ebenfalls ein Anliegen, die Initiative zur Kompensation bei KMU Clima ging von ihm aus.» Volker Wistorf erklärt: «Auch wir wollen, dass unsere Kunden zukunftsorientiert und umweltbewusst arbeiten. Wir haben die Produkte dafür und alles, was man nicht verändern kann, empfehlen wir zu kompensieren, und da arbeiten wir sehr gut mit der Stiftung KMU Clima zusammen.»

Es folgte ein Online-Assessment, bei dem Energieverbräuche eingepflegt und aufgrund dessen die CO₂-Menge berechnet wurde. «Ein einfacher Prozess», so Jauch. «Die Energieverbräuche lassen sich einfach aus den Energiekosten eruieren, die ja in der Buchhaltung hinterlegt sind. KMU Clima berechnet dann den CO₂-Ausstoss. Im alten Betrieb waren es noch 65 Tonnen. Für die Kompensation bezahlen wir heute 150 Franken monatlich. Da unser Abrechnungsintervall zweijährlich ist, wird sich durch den Umzug im neuen Betrieb ab übernächstem Jahr der Betrag geschätzt um mindestens einen Drittel reduzieren.» Abgedeckt sind Energie für Wärme, Strom (wird berechnet nach Mix) und der Fahrzeugpark (Benzin für 25 Fahrzeuge).

Volker Wistorf abschliessend: «Wir haben uns im Vorfeld verschiedene Betriebe und ihre Prozesse angesehen. Denn bevor man baut, muss man zuerst den Prozess definieren. Ganz wenige Betriebe haben strukturierte Abläufe und wenn doch, dann muss man zuerst Lieferanten finden, die diesen Abläufen folgen können.»

Text und Bilder: Henrik Petro

préoccupation pour notre fournisseur; l'initiative d'indemnisation chez PME Clima est venue de lui.» Volker Wistorf explique: «Nous souhaitons aussi que nos clients travaillent de manière tournée vers l'avenir et dans le respect de l'environnement. Nous avons les produits pour, recommandons de compenser tout ce qui ne peut pas être optimisé et travaillons très bien avec la Fondation KMU Clima.»

Cela a été suivi d'une évaluation en ligne dans laquelle la consommation d'énergie a été saisie et la quantité de CO₂ a été calculée. «C'est un processus simple», explique Th. Jauch. «La consommation d'énergie peut être facilement déterminée à partir des coûts énergétiques, qui sont enregistrés dans la comptabilité. KMU Clima calcule ensuite les émissions de CO₂. Dans l'ancienne entreprise, c'était encore 65 tonnes. Nous payons désormais 150 francs par mois d'indemnisation. Etant donné que notre intervalle de facturation est semestriel, le passage à la nouvelle entreprise à partir de l'année prochaine devrait réduire le montant d'au moins un tiers.» L'énergie pour le chauffage, l'électricité (calculée selon le mix) et le parc automobile (essence pour 25 véhicules) sont couverts.

Volker Wistorf conclut: «Nous avons examiné au préalable diverses entreprises et leurs processus. Car avant de construire, il faut d'abord définir le processus. Très peu d'entreprises ont des processus structurés et si c'est le cas, il faut d'abord trouver des fournisseurs capables de suivre ces processus.»

Texte et images: Henrik Petro



Die Urkunde von KMU Clima bescheinigt die CO₂-Kompensation.

Le certificat fourni par KMU Clima certifie la compensation du CO₂.

SATAjet X 5500 Clear Coat Edition



Die SATAjet X 5500 Klarlack Edition glänzt mit einem neu entwickelten, speziellen Düsenatz für die Klarlackapplikation. Die optimierte Materialverteilung in Kombination mit einer feineren Zerstäubung ermöglicht den Anwenderinnen und Anwendern bei bereits geringen Schichtstärken eine geschlossene Benetzung.

Le SATAjet X 5500 en Edition Vernis sait convaincre par son nouveau kit projecteur spécialement développé pour l'application de vernis. La répartition optimisée du produit, combinée à une pulvérisation encore plus fine, permet aux utilisateurs d'obtenir un humectage fermé, même avec des épaisseurs de couche faibles.



SATA

German Engineering

Vertrieb durch / Distribution par:

Akzo Nobel Car Refinishes AG
8344 Bärenswil

AMAG Import AG
6330 Cham

André Koch AG
8902 Urdorf

Axalta Coating Systems Switzerland GmbH
4133 Pratteln (Petit-Lancy)

Marken/markques:
Cromax und Spies Hecker

Belfa AG

8152 Glattbrugg

Glas Trösch AG / Carbesa

4702 Oensingen

ESA-Einkaufsorganisation

3401 Burgdorf

FOR CAR produits de Carrossier S.A.

1026 Echandens

Glasurit Autoreparaturlacke

8808 Pfäffikon SZ

R-M Autoreparaturlacke

8808 Pfäffikon SZ

JASA

8957 Spreitenbach | www.jasa-ag.ch