

Франція. Заборона проведення нормального щотижневого періоду часу відпочинку (45 годин) у кабіні

1 липня 2014 року президентом Франції Франсуа Олландом був підписаний закон про заборону прийняття водіями в транспортному засобі нормального щотижневого відпочинку (45 год.). Закон опублікований в Офіційному журналі Французької Республіки і вступив в силу.

Законом встановлено обов'язок роботодавця контролювати організацію праці водіїв транспортних засобів щодо відповідності положень, які стосуються права на нормальний щотижневий відпочинок.

Статтею 15 закону передбачається покарання у вигляді одного року тюремного ув'язнення і штрафу в розмірі € 30000, зокрема, за:

- незабезпечення проведення водіями транспортних засобів, найнятих підприємством або переданих в його розпорядження, нормального щотижневого відпочинку поза транспортним засобом.

Нагадуємо, що українські водії, під час виконання міжнародних автоперевезень мають застосовувати норми Європейської Угоди ЄУТР, у даному випадку, абзац 8 статті 8 угоди, яка визначає:

«На розсуд водія щоденні періоди відпочинку та скорочені щотижневі періоди відпочинку за межами місця приписки можуть використовуватися на транспортному засобі, якщо на ньому є спеціально встановлені пристосування для сну кожного водія, передбачені конструкцією транспортного засобу, і якщо цей транспортний засіб знаходиться на стоянці.»

Таким чином, Угода ЄУТР також як і Регламент ЄС № 561 щодо режиму праці та відпочинку водія дозволяє водію приймати у кабіні транспортного засобу у випадку щоденного відпочинку: нормальний щоденний відпочинок 9 год., / скорочений -11 год. / розділений на частини 3+9=12 год., або скорочений щотижневий відпочинок -24 год.

АсМАП України рекомендує перевізникам та водіям планувати перевезення до Бельгії, з урахуванням зазначених норм, зокрема, планувати використання нормального щотижневого періоду часу відпочинку (45 годин) поза межами цих країн, для того щоб запобігти штрафів великих розмірів.

Департамент транспортної політики
АсМАП України

Довідково:

зادля виконання вимог відпочинку відповідно до положень ЄУТР наводимо Перелік TIR паркінгів в різних країнах, який ви можете переглянути на сайті АсМАП України натиснувши лого

[TRANS Park](http://www.iru.org/index/transpark-app)

або перейти через посилання <http://www.iru.org/index/transpark-app>

Франция. Наиболее часто задаваемые вопросы по нормальному еженедельному периоду отдыха водителей (45ч.)

На сайте Министерства экологии, устойчивого развития и энергетики Франции (MEDDE) размещены ответы на наиболее часто задаваемые вопросы по нормальному еженедельному периоду отдыха, который водитель должен проводить за пределами своего автотранспортного средства.

Ответы на вопросы, размещенные ниже, предназначены для руководства в работе при возникновении вопросов, как у руководителей автотранспортных компаний, так и у водителей, работающих в этих компаниях.

МСАТ по информации FNTR

ОТВЕТЫ НА НАИБОЛЕЕ ЧАСТО ЗАДАВАЕМЫЕ ВОПРОСЫ ПО СТАТЬЕ 15 ЗАКОНА ОТ 10 ИЮЛЯ 2014 ГОДА, КОТОРЫЙ НАПРАВЛЕН НА БОРЬБУ С НЕДОБРОСОВЕСТНОЙ СОЦИАЛЬНОЙ КОНКУРЕНЦИЕЙ В СВЯЗИ С РЕГУЛЯРНЫМИ ПЕРИОДАМИ ЕЖЕНЕДЕЛЬНОГО ОТДЫХА

1. Правовые последствия статьи 15 Закона от 10 июля 2014 года и её цели с точки зрения регулярных еженедельных периодов отдыха

1.1. К каким положениям Постановления (ЕС) 561/2006 от 15 марта 2006 года применяется статья 15 закона от 10 июля 2014 года?

Статья 8.8 Постановления (ЕС) 561/2006 15 марта 2006 года требует, чтобы водители проводили свой регулярный еженедельный период отдыха вне транспортного средства (водитель может проводить в транспортном средстве только периоды ежедневного отдыха и сокращенный период еженедельного отдыха, по его /её усмотрению, при условии, что автомобиль неподвижен и имеет подходящие спальные места). Пункты 2 и 3 статьи 10 Постановления оговаривают, что:

- транспортное предприятие должно организовать работу водителей таким образом, чтобы водители могли соблюдать Постановление о времени вождения и отдыха;

- транспортное предприятие должно надлежащим образом проинструктировать водителя и должно проводить регулярные проверки, чтобы убедиться, что Постановление соблюдается;

- транспортное предприятие несет ответственность за нарушения, совершенные его водителями, даже если нарушение было совершено на территории другого государства-члена или третьей страны.

Хотя Постановление не устанавливает каких-либо явных наказаний, статья 19 требует, чтобы государство – член ЕС оговорило правила по санкциям, применимым к нарушениям положений этого Постановления, и оговаривает, что эти штрафы должны быть эффективными, пропорциональными, убедительными и недискриминационными.

1.2. В практическом плане, какие обязательства этот закон налагает на водителей и работодателей, занятых в автомобильном транспорте с точки зрения еженедельных периодов отдыха?

Для водителей, Закон 10 июля 2014 напоминает водителям об их обязательстве проводить свой **регулярный** еженедельный период отдыха вне автомобиля, как того требует Постановление (ЕС) 561/2006 от 15 марта 2006 года. **Этот закон не налагает каких-либо дополнительных требований на водителей, а также не вводит санкции против водителей.**

Для работодателей, закон стремится обеспечить, чтобы водители могли соблюдать свое обязательство провести свой регулярный еженедельный период отдыха вне автомобиля. Он переносит в Французский закон обязательство, предусмотренное статьей 10 Постановления (ЕС) 561/2006 от 15 марта 2006 года, то есть, что транспортное предприятие *"организует работу водителей таким образом, что водители в состоянии выполнить положения, относящиеся к регулярным периодам еженедельного отдыха"*. Он также устанавливает штрафные санкции за невыполнение этого положения. С точки зрения закона, работодатели несут ответственность и могут быть приговорены к одному году лишения свободы, а сумма штрафа может составлять € 30,000.

Эти положения были введены в двух статьях правил по транспорту Франции:

L 3313-3 (обязательство в отношении организации работы со стороны работодателей) и

L. 3315-4-1 (штраф за нарушение этого обязательства работодателями).

1.3. Каковы цели этой меры?

Закон позволит наказывать работодателей, которые используют тяжеловесные транспортные средства, как постоянное место отдыха водителей, которых они наняли для выполнения перевозок.

Его основная цель заключается в защите жилищных условий водителей, независимо от того, где они живут или работают. Постановление (ЕС) 561/2006 от 15 марта 2006 разрешает водителям проводить в транспортном средстве только периоды ежедневного отдыха и сокращенные периоды еженедельного отдыха при условии, что автомобиль неподвижен и имеет подходящие спальные места. Это решение также остается на усмотрение водителя.

1.4. Почему этот закон необходим, когда Постановление (ЕС) 561/2006 от 15 марта 2006 применяется непосредственно к государствам - членам Европейского Союза?

Статьи 8.8 и 10 Постановления (ЕС) 561/2006 от 15 марта 2006 года оговаривают условия, определяющие регулярные еженедельные периоды отдыха, но возлагают ответственность за установление наказаний за нарушение этих обязательств на отдельные государства-членов (статья 19 Постановления).

Этот закон будет гарантировать, что работодатели могут быть привлечены к ответственности и санкциям, если в нарушение статьи 10.2, они не организуют работу водителей таким образом, чтобы водители смогли воспользоваться своим нормальным еженедельным периодом отдыха вне своих автомобилей, и, следовательно, будут не в состоянии выполнить требования статьи 8.8 Постановления (ЕС) 561/2006 от 15 марта 2006 года.

2. Вступление в силу Постановления и сфера его действия

2.1. Когда Закон вступит в силу?

Статья 15 Закона, как кодифицировано в статьях L. 3313-3 и L. 3315-4-1 свода правил по транспорту Франции, не содержит положений по имплементирующему указу и не указывает конкретной даты, в которую он вступит в силу.

Поэтому новые статьи L. 3313-3 и L. 3315-4-1 свода правил по транспорту Франции вступили в силу в день, когда в Официальном бюллетене был опубликован Закон от 10 июля 2014 года, т.е. 11 июля 2014 года.

2.2. Распространяется ли закон на иностранных водителей во Франции?

Закон применяется на территории Франции, независимо от национальности водителя или работодателя, или страны, в которой зарегистрировано транспортное средство.

2.3. Применяется ли Закон к транспортной деятельности, на которую распространяется Европейское Соглашение о работе экипажей транспортных средств, осуществляющих международные автомобильные перевозки (ЕСТР)?

Статья 15 Закона от 10 июля 2014 года касается определения периода регулярного еженедельного отдыха, как указано в разделе h статьи 4 Постановления (ЕС) 561/2006 от 15 марта 2006 года; точно так же определение используется и в ЕСТР.

Кроме того, правила, изложенные в Статье 15 Закона от 10 июля 2014 года, предназначены для применения к транспортным предприятиям, на которые распространяется действие ЕСТР.

2.4. Применяется ли Закон к водителям грузовых транспортных средств весом менее 3,5 тонн?

Закон от 10 июля 2014 не распространяется на легковесные грузовые автомобили весом менее 3,5 т. Это относится к транспортным средствам, охваченным Постановлением (ЕС) 561/2006 от 15 марта 2006 года, как определено в статье 2 Положения, а более конкретно к грузовым автомобилям с максимальным допустимым весом, превышающим 3,5 тонны. Какие – либо дискуссии о распространении положений Постановления 561/2006 от 15 марта 2006 на легковесные грузовые автомобили должны проходить на европейском уровне.

2.5. Распространяется ли Закон на водителей, работающих не по найму?

Закон распространяется на работодателей, ответственных за организацию работы и, следовательно, не применяется к найму водителей как таковым. Тем не менее, он применяется к любому лицу, организующему работу водителей, работающих не по найму (включая его или ее собственную работу), когда лицо выступает в качестве работодателя других водителей.

2.6. Применяется ли Закон к "прикомандированным" к работодателю водителям, применяется ли он к экспедиторам грузов или к транспортным средствам, арендованным с водителем?

Положения Постановления (ЕС) 561/2006 от 15 марта 2006 года по регулярному еженедельному периоду отдыха применяются к водителям "прикомандированным" из компании.

Любое лицо, которое организует работу водителей, в любом качестве, может быть привлечено к ответственности.

2.7. Если водитель использует регулярный еженедельный период отдыха в его или ее автомобиле, наказывает ли закон водителя или его/ее работодателя? Кто должен оплатить штраф?

Все штрафы, предусмотренные европейскими социальными и трудовыми нормативами, применяются только к работодателю и никогда не к водителю. То же самое относится к штрафам, изложенным в Законе от 10 июля 2014 года (штраф в размере до € 30000 и до одного года лишения свободы), поскольку работодатель является нарушителем требования по организации работы водителей таким образом, что они были в состоянии выполнить обязательства по проведению своего регулярного периода еженедельного отдыха вне автомобиля.

2.8. Может ли работодатель быть наказан, если водитель провел свой регулярный еженедельный период отдыха в автомобиле за рубежом, однако нарушение было обнаружено в ходе осмотра во Франции?

Сотрудники органов, контролирующих соблюдение правил наземного транспорта, указанных в статье L. 3315-1 Транспортного Кодекса Франции, уполномочены устанавливать факты нарушений Постановления (ЕС) 561/2006 15 марта 2006 года. Если водитель воспользовался его/ее регулярным еженедельным периодом отдыха в транспортном средстве, это можно установить во время придорожной проверки, чтобы проконтролировать соблюдение всех правил выполнения автомобильных перевозок. При придорожных проверках, сотрудники правоохранительных органов не изучают условия, в которых проходят регулярные еженедельные периоды отдыха, предшествующие проверкам.

3. Контроль за соблюдением и штрафные санкции

3.1. Как будут приниматься решения о том, какие транспортные средства и каких водителей следует проверять? Будет ли уделяться приоритет каким-либо конкретным странам?

Закон от 10 июля 2014 не меняет процедур контроля над соблюдением Постановления. Проверки могут осуществляться на всех транспортных средствах, движущихся по территории Франции, независимо от их происхождения.

3.2 Может ли водитель быть подвергнут проверке на борту транспортного средства во время его/ее ежедневного и/или еженедельного периода отдыха?

Закон от 10 июля 2014 не меняет процедур контроля над соблюдением Постановления. В общих чертах, как в настоящее время, контроль осуществляется таким образом, чтобы ограничить снижение качества отдыха водителей.

3.3 В практическом плане, как органы, контролирующие соблюдение правил на транспорте, будут проверять, что водители используют свой регулярный еженедельный период отдыха вне транспортного средства?

Цель проверок, выполняемых сотрудниками органов, контролирующими соблюдение правил наземного транспорта, является обеспечение соблюдения европейских и французских правил (см пункт 2.8).

Если водитель оказывается на борту транспортного средства во время его/ее регулярного еженедельного периода отдыха, это считается достаточным доказательством того, что он/она не использует его/ее период отдыха вне транспортного средства, в соответствии с требованиями статьи 8.8 Постановления (ЕС) 561/2006 от 15 марта 2006 года.

3.4. Во время этих проверок, могут ли контролирующие органы проверять использование регулярных еженедельных периодов отдыха, которыми воспользовался водитель за время, предшествующее двадцати

восьми дням, записанным на тахографе, установленном в транспортном средстве?

Придорожные проверки, проводимые на территории Франции служащими органов, контролирующими соблюдение правил выполнения перевозок наземным транспортом (сотрудники Министерства транспорта, служащие национальной полиции, военной полиции и т.д.) будут ограничены соблюдением условий, сопровождающих текущий период отдыха. Они не будут проверять условия, сопровождающие еженедельные периоды отдыха, которыми водитель воспользовался ранее, чем за 28 дней до даты проверки

3.5. Как контролирующие органы будут рассматривать случаи, когда в цифровой тахограф данные введены вручную?

Закон от 10 июля 2014 не меняет процедуры проверки тахографов.

3.6. Как контролирующие органы будут гарантировать, что штрафы пропорциональны совершенным нарушениям?

Штраф и срок лишения свободы, установленные в законе, являются максимальным наказанием.

Приговор будет выноситься судьей, после расследования и справедливого судебного разбирательства, в течение которого защита будет иметь возможность выдвигать свои аргументы.

Налагаемые штрафы будут соответствовать положениям статьи 132-24 Уголовного кодекса Франции:

"В пределах, установленных Уставом, суд налагает штрафы и определяет их размер в зависимости от обстоятельств и личности правонарушителя. Когда суд налагает штраф, он определяет его размер с учетом доходов и расходов лица, совершившего правонарушение.

Характер, объем и режим наложенного наказания установлены таким образом, что согласовывают эффективную защиту общества, наказание преступника и интересы потерпевшего с необходимостью интеграции или повторной интеграции преступника в общество и предотвращения совершения новых преступлений.

Для уголовных преступлений, кроме наказания за повторные преступления в соответствии со статьей 132-19- 1, немедленное наказание, связанное с лишением свободы, может быть вынесено только в крайнем случае, когда тяжесть преступления и личность защитника требуют такого наказания, и где любое другое наказание является явно недостаточным; в таких случаях, приговор к лишению свободы не должен, когда личность и ситуация разрешения нарушителя и если существенно невозможно, зависеть от одной из мер, изложенных в статьях с 132-25 до 132-28".

3.7. Как французские власти будут наказывать работодателей, расположенных за рубежом, и накладывать штрафы, предусмотренные французским законодательством?

Работодатели, расположенные на территории других государств-членов будут преследоваться через административные, полицейские и судебные механизмы сотрудничества на европейском уровне.

Процедуры, связанные с административным сотрудничеством между правительствами или Компетентными органами, изложены в статье 22.2 Постановления (ЕС) 561/2006 от 15 марта 2006 года.

Эти меры наказания могут быть основаны на принципе, изложенном в статье 19 Постановления, которое позволяет государствам-членам "налагать штраф на предприятие и/или водителя за нарушение настоящего Постановления, выявленное на территории государства, и за которое наказание ещё не было наложено, даже если данное нарушение было совершено на территории другого государства-члена или третьей страны". Кроме того, сотрудничество между государствами-членами в отношении уголовных преступлений может быть основано на европейских судебных механизмах сотрудничества.

4. Требования доказательств для водителей и транспортных предприятий

4.1. Какие физические доказательства будут использоваться для проверки того, воспользовался ли водитель его/ее нормальным еженедельным периодом отдыха вне автомобиля?

Для того, чтобы убедиться в том, нарушил ли работодатель свое обязательство по организации работы водителей таким образом, чтобы водители смогли воспользоваться своими регулярными периодами еженедельного отдыха вне автомобиля, во время придорожных проверок сотрудники правоохранительных органов будут собирать улики, обращая особое внимание на доказательство того, что водители, работающие по найму в той же компании, часто пользуются регулярными еженедельными периодами отдыха в транспортном средстве.

Данных единственного, изолированного инцидента, когда водитель использовал нормальный еженедельный период отдыха в автомобиле недостаточно, в отсутствие других доказательств, чтобы считать, что работодатель совершил правонарушение, предусмотренное Статьей 15 Закона от 10 июля 2014 года. Как результат доказательств, собранных в ходе придорожных проверок, могут потребоваться дальнейшие исследования с участием компаний, на которых работают наёмные водители.

4.2. Потребуется ли свидетельство того, что водитель использовал его/ее период регулярного еженедельного отдыха вне транспортного средства (счет из отеля, счет из кемпинга, заявление под присягой, что водитель оставался с другом или с членом семьи, и т.д.)?

В соответствии с действующим законодательством, не существует никаких требований по представлению конкретных доказательств того, что регулярный еженедельный период отдыха был проведен вне автомобиля.

Бремя доказывания упомянуто в Статье 427 французского уголовно-процессуального кодекса:

"За исключением случаев, когда закон предусматривает иное, преступления могут быть доказаны любым способом доказательства и судья решает в соответствии с его внутренней убежденностью. Судья может основывать свое решение только на доказательствах, которые были представлены в ходе слушаний, и доводы оппонентов были обсуждены с ним".

Если найдены доказательства нарушения регулярных периодов еженедельного отдыха, а также доказательства любого другого правонарушения, бремя доказывания будет лежать на следственных органах и, там где применимо, на компетентных органах прокуратуры.

Работодатели, которые находятся под следствием или в отношении которых начато судебное преследование, могут, по своей инициативе и в соответствии с общими принципами уголовного права, представить доказательства или документы в порядке, чтобы показать, что они не виноваты в предполагаемом преступлении. Власти должны дать оценку доказательной базы этих документов, под наблюдением окончательного судьи.

4.3. Какие доказательства компания должна будет представить для того, чтобы доказать, что она не организует систематически регулярные еженедельные периоды отдыха вне автомобиля?

Никакого конкретного списка доказательств в отношении использования периодов отдыха вне транспортного средства представлять не нужно.

Бремя доказывания возлагается на органы прокуратуры, которые должны продемонстрировать, что работодатель совершил нарушение в отношении организации работы (нарушение относится конкретно к организации работы таким образом, что водители обязаны проводить свой нормальный еженедельный период отдыха в транспортном средстве). В частности, будет вестись поиск четких доказательств того, что водители, работающие на одного и того же работодателя неоднократно проводили свой регулярный еженедельный период отдыха в транспортном средстве. Такое нарушение может быть доказано в ходе дальнейших повторных проверок, проведенных на стоянках автомобилей.

Поскольку предоставления определенного перечня доказательств от предприятия не требуется, работодатели могут использовать для доказательств любые имеющиеся в их распоряжении документы, чтобы продемонстрировать, что они выполнили свои обязательства по организации работы водителей в такой манере, что водители не обязаны проводить свой нормальный еженедельный период отдыха в транспортном средстве.

4.4. Должны ли водители во время своего регулярного еженедельного периода отдыха оставлять карту в тахографе, или же она

должна быть извлечена? Должен ли водитель предоставлять аттестацию деятельности?

Закон от 10 июля 2014 не меняет правила, связанные с обращением водителей с картой тахографа.

4.5. Будет ли работодатель нести ответственность, если водитель сам решает провести его/ее регулярный еженедельный период отдыха в транспортном средстве, несмотря предлагаемое удобное жилье?

В соответствии со статьей 10.2 Постановления (ЕС) 561/2006 от 15 марта 2006 года, работодатель несет ответственность за организацию работы водителей таким образом, чтобы они, в частности, могли соблюсти правила использования периода отдыха. Поэтому руководители транспортных предприятий должны дать надлежащие инструкции своим водителям и проводить регулярные проверки. В свете этих обязательств работодатель не может отказаться от ответственности на основании «свободного выбора» своего работника. С помощью регулярных проверок работодатель должен обеспечить, чтобы его сотрудники следовали всем инструкциям для соблюдения обязательных требований Постановления. В противном случае работодатель должен принять все необходимые меры для обеспечения соблюдения этих требований и, там, где это применимо, применять дисциплинарные санкции против сотрудников, которые используют автомобиль в нарушение полученных инструкций.

5. Размещение водителя в гостинице и парковка транспортного средства

5.1. Какие типы размещения в гостинице могут предоставить работодатели водителям, которые должны провести свой регулярный еженедельный период отдыха вне своего основного предприятия?

Работодатели должны обеспечить достойные, гигиенические и комфортные условия проживания для водителей, от которых требуется провести свой регулярный еженедельный период отдыха вне своего основного предприятия.

В Статьях R. 4228-26 - R. 4228-34 французского Трудового кодекса изложены детали типов размещения в гостинице, которые работодатели могут предоставить работникам (минимальные размеры, удобства и т.д.).

Внимание сотрудников обращается, в частности, на требование о предварительной декларации в Префектуру причастного департамента в отношении коллективного жилья, по мере необходимости в соответствии с Законом № 73-548 от 27 июня 1973 года о коллективном жилье.

Работодатель нарушит требования статьи 8.8 Постановления (ЕС) 561/2006 от 15 марта 2006, если он потребует от своих водителей провести свой регулярный еженедельный период отдыха, паркуя свои транспортные средства на специальной стоянке, независимо от условий доступа и средств этой стоянки, и требуя от них спать в автомобиле.

Кроме того, статья Р. 111-41 Кодекса городского планирования запрещает кемпинг в придорожной зоне и на автомобильных дорогах общего пользования. Кроме того, также считается нарушением, согласно Уголовному кодексу Франции, предоставление гостиницы с неприемлемыми условиями проживания и работу с неприемлемыми условиями труда.

5.2. Как водителю следить за его/ее транспортным средством и за грузом, хранящимся в нем, если он/она не проводят его/ее период отдыха на борту или поблизости от неподвижного автомобиля?

В соответствии с положениями пункта F статьи 4 Постановления (ЕС) 561/2006 от 15 марта 2006 года, водитель может, во время его/ее периода отдыха, *"свободно распоряжаться своим временем"*. Работодатель не может требовать от водителя выполнения каких-либо задач или действий в течение этого времени. Если от водителей потребуются контролировать или охранять свой автомобиль, они будут лишены права *"свободно распоряжаться"* своим временем.

Таким образом, работодатели отвечают за организацию безопасности припаркованных автомобилей и их содержимое, в том числе опасные материалы, во время периодов отдыха, оговоренных нормативами.

5.3. Учитывая отсутствие безопасных парковок, как можно гарантировать безопасность транспортных средств во время периодов отдыха, если водители не в состоянии контролировать свои транспортные средства?

Закон не меняет условия, сопровождающие контроль за транспортом. С момента своего вступления в силу в апреле 2007 года, Постановление (ЕС) 561/2006 от 15 марта 2006 года требует от работодателей позволить водителям *"свободно распоряжаться [их] временем"* в период их отдыха.