

## **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**

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

## **Франція. Часті питання щодо нормального щотижневого періоду відпочинку водіїв (45ч.)**

На сайті Міністерства екології, сталого розвитку та енергетики Франції (MEDDE) розміщені відповіді на питання, що найчастіше ставляться щодо нормального щотижневого періоду відпочинку, який водій повинен проводити за межами свого автотранспортного засобу.

Відповіді на запитання, розміщені нижче, призначені для керівництва в роботі у разі виникнення питань, як у керівників автотранспортних компаній, так і у водіїв, що працюють у цих компаніях.

МСАТ за інформацією FNTR

### **ВІДПОВІДІ НА НАЙБІЛЬШ ЧАСТО ПИТАННЯ ЗА СТАТТЮ 15 ЗАКОНУ ВІД 10 ЛИПНЯ 2014 РОКУ, ЯКИЙ СПРЯМОВАНИЙ НА БОРТЬБУ З НЕДОБРОСОВІСНОЮ СОЦІАЛЬНОЮ КОНКУРЕНЦІЄЮ ПЕРІОДАМИ ЩОТИЖНЕВОГО ВІДПОЧИНКУ**

1. Правові наслідки статті 15 Закону від 10 липня 2014 року та її цілі з погляду регулярних щотижневих періодів відпочинку

1.1. До яких положень Постанови (ЄС) 561/2006 від 15 березня 2006 року застосовується стаття 15 закону від 10 липня 2014 року?

Стаття 8.8 Постанови (ЄС) 561/2006 15 березня 2006 року вимагає, щоб водії проводили свій регулярний щотижневий період відпочинку поза транспортним засобом (водій може проводити в транспортному засобі тільки періоди щоденного відпочинку та скорочений період щотижневого відпочинку, за його / її розсудом, за умовами). Пункти 2 та 3 статті 10 Постанови обумовлюють, що:

- транспортне підприємство має організувати роботу водіїв таким чином, щоб водії могли дотримуватись Постанови про час водіння та відпочинку;

- транспортне підприємство має належним чином проінструктувати водія та проводити регулярні перевірки, щоб переконатися, що Постанова дотримується;

- транспортне підприємство несе відповідальність за порушення, вчинені його водіями, навіть якщо порушення було вчинено на території іншої держави-члена чи третьої країни.

Хоча Постанова не встановлює жодних явних покарань, стаття 19 вимагає, щоб держава-член ЄС обумовила правила щодо санкцій, застосованих до порушень положень цієї Постанови, і застерігає, що ці штрафи мають бути ефективними, пропорційними, переконливими та недискримінаційними.

1.2. У практичному плані які зобов'язання цей закон накладає на водіїв та роботодавців, зайнятих в автомобільному транспорті з погляду щотижневих періодів відпочинку?

Для водіїв, Закон 10 липня 2014 року нагадує водіям про їхнє зобов'язання проводити свій регулярний щотижневий період відпочинку поза автотранспортом, як того вимагає Постанова (ЄС) 561/2006 від 15 березня 2006 року. Цей закон не накладає жодних додаткових вимог на водіїв, а також не запроваджує санкції проти водіїв.

Для роботодавців закон прагне забезпечити, щоб водії могли дотримуватися свого зобов'язання провести свій регулярний щотижневий період відпочинку поза автомобілем. Він переносить до Французького закону зобов'язання, передбачене статтею 10 Постанови (ЄС) 561/2006 від 15 березня 2006 року, тобто, що транспортне підприємство "організує роботу водіїв таким чином, що водії спроможні виконати положення, що належать до регулярних періодів щотижневого відпочинку". Він також встановлює штрафні санкції за невиконання цього положення. З точки зору закону, роботодавці несуть відповідальність і можуть бути засуджені до одного року позбавлення волі, а сума штрафу може становити 30,000 євро.

Ці положення були введені у двох статтях правил щодо транспорту Франції:

L 3313-3 (зобов'язання щодо організації роботи з боку роботодавців) та L 3315-4-1 (штраф порушення цього зобов'язання роботодавцями).

1.1. Які цілі цього заходу?

Закон дозволить карати роботодавців, які використовують великовагові транспортні засоби як постійне місце відпочинку водіїв, яких вони найняли для виконання перевезень.

Його основна мета полягає у захисті житлових умов водіїв незалежно від того, де вони живуть або працюють. Постанова (ЄС) 561/2006 від 15 березня 2006 року дозволяє водіям проводити в транспортному засобі тільки періоди щоденного відпочинку та скорочені періоди щотижневого відпочинку за умови, що автомобіль нерухомий і має відповідні спальні місця. Це рішення також залишається на розсуд водія.

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

Статті 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

порушення цих зобов'язань на окремі держави-члени (стаття 19 Постанови).

Цей закон гарантуватиме, що роботодавці можуть бути притягнуті до відповідальності та санкцій, якщо, порушуючи статтю 10.2, вони не організують роботу водіїв таким чином, щоб водії змогли скористатися своїм нормальним щотижневим періодом відпочинку поза своїми автомобілями, і, отже, не в змозі виконати вимоги статті 8.8 Постанови 1/2006 року.

1. Набрання чинності Постановою та сферою її дії

**1.1. Коли Закон набуде чинності?**

Стаття 15 Закону, як кодифіковано у статтях L. 3313-3 та L. 3315-4-1 зводу правил з транспорту Франції, не містить положень щодо імплементуючого указу та не вказує конкретної дати, в яку він набуде чинності.

Тому нові статті L. 3313-3 та L. 3315-4-1 зводу правил з транспорту Франції набули чинності в день, коли в Офіційному бюлетені опубліковано Закон від 10 липня 2014 року, тобто. 11 липня 2014 року.

**1.2. Чи поширюється закон на іноземних водіїв у Франції?**

Закон застосовується на території Франції, незалежно від національності водія чи роботодавця, чи країни, в якій зареєстровано транспортний засіб.

**1.3. Чи застосовується Закон до транспортної діяльності, на яку поширюється Європейська Угода про роботу екіпажів транспортних засобів, що здійснюють міжнародні автомобільні перевезення (ЄСТР)?**

Стаття 15 Закону від 10 липня 2014 р. стосується визначення періоду регулярного щотижневого відпочинку, як зазначено в розділі h статті 4 Постанови (ЄС) 561/2006 від 15 березня 2006 року; так само визначення використовується і в ЄСТР.

Крім того, правила, викладені у статті 15 Закону від 10 липня 2014 року, призначені для застосування до транспортних підприємств, на які поширюється дія ЄСТР.

### **1.1. Чи застосовується Закон до водіїв вантажних транспортних засобів вагою менше ніж 3,5 тонни?**

Закон від 10 липня 2014 року не поширюється на легковажні вантажні автомобілі вагою менше 3,5 т. Це стосується транспортних засобів, охоплених Постановою (ЄС) 561/2006 від 15 березня 2006 року, як визначено у статті 2 Положення, а конкретніше до вантажних автомобілів з максимальною допустимою вагою, що перевищує 3,5 тонни. Будь-які дискусії про поширення положень Постанови 561/2006 від 15 березня 2006 року на легковажні вантажні автомобілі повинні проходити на європейському рівні.

### **1.2. Чи поширюється Закон на водіїв, які працюють за наймом?**

Закон поширюється на роботодавців, відповідальних за організацію роботи та, отже, не застосовується до найму водіїв як таких. Тим не менш, він застосовується до будь-якої особи, яка організує роботу водіїв, які працюють не за наймом (включаючи її або її власну роботу), коли особа виступає як роботодавець інших водіїв.

### **1.3. Чи застосовується Закон до "відряджених" до роботодавця водіїв, чи застосовується він до експедиторів вантажів або до транспортних засобів, орендованих із водієм?**

Положення Постанови (ЄС) 561/2006 від 15 березня 2006 року щодо регулярного щотижневого періоду відпочинку застосовуються до водіїв "відряджених" з компанії.

Будь-яка особа, яка організує роботу водіїв у будь-якій якості, може бути притягнута до відповідальності.

### **1.4. Якщо водій використовує регулярний щотижневий період відпочинку в його автомобілі, чи карає закон водія або його роботодавця? Хто має сплатити штраф?**

Усі штрафи, передбачені європейськими соціальними та трудовими нормативами, застосовуються лише до роботодавця та ніколи не до водія. Те саме стосується штрафів, викладених у Законі від 10 липня 2014 року (штраф у розмірі до € 30000 та до одного року позбавлення волі), оскільки роботодавець є порушником вимоги щодо організації роботи водіїв таким чином, що вони були в змозі виконати зобов'язання щодо проведення свого регулярного періоду щотижневого відпочинку поза автомобілем.

### **1.5. Чи може роботодавець покарати, якщо водій провів свій регулярний щотижневий період відпочинку в автомобілі за кордоном, проте порушення було виявлено під час огляду у Франції?**

Співробітники органів, які контролюють дотримання правил наземного транспорту, зазначених у статті L. 3315-1 Транспортного Кодексу Франції, уповноважені встановлювати факти порушень Постанови (ЄС) 561/2006 15 березня 2006 року. Якщо водій скористався його регулярним щотижневим періодом відпочинку в транспортному засобі, це можна встановити під час придорожньої перевірки, щоб проконтролювати дотримання всіх правил виконання автомобільних перевезень. При придорожніх перевірках, правоохоронці не вивчають умови, в яких проходять регулярні щотижневі періоди відпочинку, що передують перевіркам.

## **1. Контроль за дотриманням та штрафні санкції**

**1.1. Як прийматимуться рішення про те, які транспортні засоби та яких водіїв слід перевіряти? Чи приділятиметься пріоритет будь-яким конкретним країнам?**

Закон від 10 липня 2014 року не змінює процедур контролю за дотриманням Постанови. Перевірки можуть здійснюватися на всіх транспортних засобах, що рухаються територією Франції, незалежно від їхнього походження.

**3.2 Чи може водій перевірити на борту транспортного засобу під час його щоденного та/або щотижневого періоду відпочинку?**

Закон від 10 липня 2014 року не змінює процедур контролю за дотриманням Постанови. Загалом, як нині, контроль здійснюється таким чином, щоб обмежити зниження якості відпочинку водіїв.

**3.3 У практичному плані, як органи, що контролюють дотримання правил на транспорті, перевірятимуть, що водії використовують свій регулярний щотижневий період відпочинку поза транспортним засобом?**

Мета перевірок, які виконують співробітники органів, що контролюють дотримання правил наземного транспорту, є забезпечення дотримання європейських та французьких правил (див. пункт 2.8).

Якщо водій опиняється на борту транспортного засобу під час його регулярного щотижневого періоду відпочинку, це вважається достатнім доказом того, що він не використовує його період відпочинку поза транспортним засобом, відповідно до вимог статті

## **8.8 Постанови (ЄС) 561/2006 від 15 березня 2006 року.**

**3.4. Під час цих перевірок, чи контролюючі органи можуть перевіряти використання регулярних щотижневих періодів відпочинку, якими скористався водій за час, що передусе двадцяти.**

**вісім днів, записаним на тахографі, встановленому у транспортному засобі?**

Придорожні перевірки, які проводяться на території Франції службовцями органів, які контролюють дотримання правил виконання перевезень наземним транспортом (співробітники Міністерства транспорту, службовці національної поліції, військової поліції тощо) будуть обмежені дотриманням умов, що супроводжують поточний період відпочинку. Вони не перевірятимуть умови, що супроводжують щотижневі періоди відпочинку, якими водій скористався раніше, ніж за 28 днів до дати перевірки

**3.4. Як контролюючі органи розглядатимуть випадки, коли в цифровий тахограф дані введено вручну?**

Закон від 10 липня 2014 року не змінює процедури перевірки тахографів.

**3.5. Як контролюючі органи гарантуватимуть, що штрафи пропорційні до скоєних порушень?**

Штраф та строк позбавлення волі, встановлені у законі, є максимальним покаранням.

Вирок буде винесений суддею, після розслідування та справедливого судового розгляду, протягом якого захист матиме змогу висувати свої аргументи.

Накладені штрафи відповідатимуть положенням статті 132-24 Кримінального кодексу Франції:

"У межах, встановлених Статутом, суд накладає штрафи та визначає їх розмір залежно від обставин та особи правопорушника. Коли суд накладає штраф, він визначає його розмір з урахуванням доходів та витрат особи, яка вчинила правопорушення.

Характер, обсяг та режим накладеного покарання встановлені таким чином, що узгоджують ефективний захист суспільства, покарання злочинця та інтереси потерпілого з необхідністю інтеграції чи повторної інтеграції злочинця у суспільство та запобігання вчиненню нових злочинів.

Для кримінальних злочинів, крім покарання за повторні злочини відповідно до статті 132-19-1, негайне покарання, пов'язане з позбавленням волі, може бути винесене лише в крайньому випадку, коли тяжкість злочину та особистість захисника вимагають такого покарання, і де будь-яке інше покарання є явно недостатнім; у таких випадках, вирок до позбавлення волі не повинен, коли особистість та ситуація дозволу порушника і якщо суттєво неможливо, залежати від одного із заходів, викладених у статтях зі 132-25 до 132-28".

**3.6. Як французька влада каратиме роботодавців, розташованих за кордоном, і накладатимуть штрафи, передбачені французьким законодавством?**

Роботодавці, розташовані на території інших держав-членів, будуть переслідуватися через адміністративні, поліцейські та судові механізми співробітництва на європейському рівні.

Процедури, пов'язані з адміністративним співробітництвом між урядами або Компетентними органами, викладено у статті 22.2 Постанови (ЄС) 561/2006 від 15 березня 2006 року.

Ці заходи можуть бути засновані на принципі, викладеному в статті 19 Постанови, яка дозволяє державам-членам "накладати штраф на підприємство та/або водія за порушення цієї Постанови, виявлене на території держави, і за яке покарання ще не було накладено, навіть якщо це порушення було скоєно на території іншої держави-члена або третьої країни". Крім того, співпраця між державами-членами щодо кримінальних злочинів може ґрунтуватися на європейських судових механізмах співробітництва.

## **1. Вимоги доказів для водіїв та транспортних підприємств**

**1.1. Які фізичні докази будуть використовуватися для перевірки того, чи скористався водій його нормальним щотижневим періодом відпочинку поза автомобілем?**

Для того, щоб переконатися в тому, чи порушив роботодавець своє зобов'язання з організації роботи водіїв таким чином, щоб водії змогли скористатися своїми регулярними періодами щотижневого відпочинку поза автомобілем, під час придорожніх перевірок співробітники правоохоронних органів будуть збирати докази, звертаючи особливу увагу на доказ того, що водії, які працюють за наймом у тій же компанії, засобі.

Даних єдиного, ізольованого інциденту, коли водій використав нормальний щотижневий період відпочинку в автомобілі недостатньо, за відсутності інших доказів, щоб вважати, що роботодавець вчинив правопорушення, передбачене статтею 15 Закону від 10 липня 2014 року. Як результат доказів, зібраних у ході придорожніх перевірок, можуть знадобитися подальші дослідження за участю компаній, на яких працюють наймані водії.

**1.2. Чи потрібне свідчення того, що водій використовував його/її період регулярного щотижневого відпочинку поза транспортним засобом (рахунок з готелю, рахунок з кемпінгу, заява під присягою, що водій залишався з другом або з членом сім'ї тощо)?**

Відповідно до чинного законодавства, немає жодних вимог щодо подання конкретних доказів того, що регулярний щотижневий період відпочинку був проведений поза автомобілем.

Тягар доказування згадано у Статті 427 французького кримінально-процесуального кодексу:

"За винятком випадків, коли закон передбачає інше, злочини можуть бути доведені будь-яким способом доказу і суддя вирішує відповідно до його внутрішньої переконаності. Суддя може ґрунтувати своє рішення лише на доказах, які були подані під час слухань, та доводи опонентів були обговорені з ним".

Якщо знайдено докази порушення регулярних періодів щотижневого відпочинку, а також докази будь-якого іншого правопорушення, тягар доказування лежатиме на слідчих органах і, де застосовується, на компетентних органах прокуратури.

Роботодавці, які перебувають під слідством або стосовно яких розпочато судове переслідування, можуть, за своєю ініціативою та відповідно до загальних принципів кримінального права, подати докази чи документи в порядку, щоб показати, що вони не винні у передбачуваному злочині. Влада повинна дати оцінку доказової бази цих документів під наглядом остаточного судді.

### **1.1. Які докази компанія має надати для того, щоб довести, що вона не організує систематично регулярні щотижневі періоди відпочинку поза автомобілем?**

Жодного конкретного списку доказів щодо використання періодів відпочинку поза транспортним засобом подавати не потрібно.

Тягар доведення покладається на органи прокуратури, які мають продемонструвати, що роботодавець вчинив порушення щодо організації роботи (порушення відноситься безпосередньо до організації роботи таким чином, що водії зобов'язані проводити свій нормальний щотижневий період відпочинку у транспортному засобі). Зокрема, вестиметься пошук чітких доказів того, що водії, які працюють на одного й того ж роботодавця, неодноразово проводили свій регулярний період відпочинку в транспортному засобі. Таке порушення може бути доведено в ході подальших перевірок, проведених на стоянках автомобілів.

Оскільки надання певного переліку доказів від підприємства не потрібно, роботодавці можуть використовувати для доказів будь-які документи, які є в їх розпорядженні, щоб продемонструвати, що вони виконали свої зобов'язання щодо організації роботи водіїв у такій манері, що водії не зобов'язані проводити свій нормальний щотижневий період відпочинку в транспортному засобі.

### **1.2. Чи повинні водії під час свого регулярного щотижневого періоду відпочинку залишати карту в тахографі, чи вона**

**має бути витягнута? Чи має водій надавати атестацію діяльності?**  
Закон від 10 липня 2014 року не змінює правила, пов'язані зі зверненням водіїв з картою тахографа.

**1.1. Чи роботодавець нестиме відповідальність, якщо водій сам вирішує провести його/її регулярний щотижневий період відпочинку в транспортному засобі, незважаючи на пропонуване зручне житло?**

Відповідно до статті 10.2 Постанови (ЄС) 561/2006 від 15 березня 2006 року, роботодавець несе відповідальність за організацію роботи водіїв таким чином, щоб вони, зокрема, могли дотримуватись правил використання періоду відпочинку. Тому керівники транспортних підприємств мають надати належні інструкції своїм водіям та проводити регулярні перевірки. У світлі цих зобов'язань роботодавець не може відмовитись від відповідальності на підставі «вільного вибору» свого працівника. За допомогою регулярних перевірок роботодавець повинен забезпечити, щоб його працівники дотримувалися всіх інструкцій для дотримання обов'язкових вимог Постанови. В іншому випадку роботодавець повинен вжити всіх необхідних заходів для забезпечення дотримання цих вимог і, де це застосовується, застосовувати дисциплінарні санкції проти співробітників, які використовують автомобіль для порушення отриманих інструкцій.

**2. Розміщення водія у готелі та паркування транспортного засобу**

**2.1. Які типи розміщення в готелі можуть надати роботодавці водіям, які мають провести свій регулярний період відпочинку щотижня поза своїм основним підприємством?**

Роботодавці повинні забезпечити гідні, гігієнічні та комфортні умови проживання для водіїв, від яких потрібно провести свій регулярний період відпочинку поза своїм основним підприємством.

У статтях R. 4228-26 - R. 4228-34 французького Трудового кодексу викладено деталі типів розміщення у готелі, які роботодавці можуть надати працівникам (мінімальні розміри, зручності тощо).

Увага співробітників звертається, зокрема, на вимогу про попередню декларацію до Префектури причетного департаменту щодо колективного житла, у міру потреби відповідно до Закону № 73-548 від 27 червня 1973 року про колективне житло.

Роботодавець порушить вимоги статті 8.8 Постанови (ЄС) 561/2006 від 15 березня 2006 року, якщо він вимагатиме від своїх водіїв провести свій регулярний щотижневий період відпочинку, паркуючи свої транспортні засоби на спеціальній стоянці, незалежно від умов доступу та засобів цієї стоянки, та вимагаючи від них спати.

З іншого боку, стаття Р. 111-41 Кодексу міського планування забороняє кемпінг у придорожній зоні та на автомобільних дорогах загального користування. Крім того, також вважається порушенням, згідно з Кримінальним кодексом Франції, надання готелю з неприйнятними умовами проживання та роботу з неприйнятними умовами праці.

**1.1. Як водію стежити за його транспортним засобом і за вантажем, що зберігається в ньому, якщо він не проводить його період відпочинку на борту або поблизу від нерухомого автомобіля?**

Відповідно до положень пункту F статті 4 Постанови (ЄС) 561/2006 від 15 березня 2006 року, водій може, під час його/її періоду відпочинку, "вільно розпоряджатися своїм часом". Роботодавець не може вимагати від водія виконання будь-яких завдань чи дій протягом цього часу. Якщо від водіїв потрібно контролювати або охороняти свій автомобіль, вони будуть позбавлені права "вільно розпоряджатися" своїм часом.

Таким чином, роботодавці відповідають за організацію безпеки припаркованих автомобілів та їх вміст, у тому числі небезпечні матеріали під час періодів відпочинку, обумовлених нормативами.

**1.2. З огляду на відсутність безпечних паркувань, як можна гарантувати безпеку транспортних засобів під час періодів відпочинку, якщо водії не спроможні контролювати свої транспортні засоби?**

Закон не змінює умов, що супроводжують контроль за транспортом. З моменту свого набрання чинності у квітні 2007 року, Постанова (ЄС) 561/2006 від 15 березня 2006 року вимагає від роботодавців дозволити водіям "вільно розпоряджатися [їх] часом» у період їхнього відпочинку.