

KORDUMA KIPPUVAD KÜSIMUSED
10. JUULIL 2014 VÄLJA ANTUD SEADUSE 15. PEATÜKI KOHTA
„EBAÕIGLASE KONKURENTSIGA VÕITLEMINE“

SEOSSES IGANÄDALASTE PUHKEPERIOODIDEGA

1 10. juulil 2014 välja antud seaduse 15. peatüki juriidiline mõju, ning selle eesmärgid seoses iganädalaste puhkeperioodidega

1.1 Millistele Euroopa Parlamendi ja Nõukogu (edaspidi EÜ) määruse 561/2006 (15. märtsist 2006) sätetele kohaldatakse 10. juulil 2014 välja antud seadust?

15. märtsi 2006 EÜ määruse 561/2006 peatüki 8.8 kohaselt peavad kaugsõidujuhid veetma oma iganädalase puhkuseaja sõidukist eemal (sõiduki juht võib oma äranägemise kohaselt sõidukis veeta ainult igapäevase puhkeperioodi ja lühendatud iganädalase puhkuseaja; tingimusel, et sõiduk ei liigu, ning et selles on sobivad magamisvõimalused). Määruse 10. peatüki alalõigud 2 ja 3 sätestavad järgmist:

- transpordiettevõtte peab juhtide töö korraldama selliselt, et juhid saaksid täita Määruse tingimusi, mis puudutab töö-ja puhkeaega
- transpordiettevõtte peab juhti korrektselt juhendama, ja regulaarselt kontrollima, et Määrust täidetakse
- transpordiettevõtte vastutab oma juhtide poolt sooritatud rikkumiste eest, isegi juhul, kui rikkumine toimus mõne teise liikmesriigi või kolmanda riigi territooriumil.

Kuigi Määruses pole sätestatud kindlaid trahve, nõutakse 19. peatükis, et liikmesriigid kehtestaksid reeglid trahvide kohta, mida rakendatakse Määruse sätete rikkumise korral, ning need trahvid peavad olema efektiivsed, proportsionaalsed, veenvad ja mittediskrimineerivad.

1.2 Milliseid praktilisi kohustusi määrab see Seadus juhtidele ja maanteetranspordiala tööandjatele seoses iganädalase puhkeajaga?

Juhtidele tuleb 10. juuli 2014 Seadus meelde, et juhtidel on kohustus oma iganädalane **regulaarne** puhkeaeg veeta sõidukist eemal, vastavalt 15. märtsi 2006 EÜ määruse 561/2006 nõuetele. **Nimetatud seadusega ei kaasne lisanõudeid juhtidele, ning seadus ei sätesta juhtidele määratavaid trahve.**

Tööandjalt nõuab Seadus veendumist, et juhid saaksid oma iganädalase regulaarse puhkeaja veeta seadusekohaselt, sõidukist eemal. 15. märtsi 2006 EÜ määruse 561/2006 10. peatükis sätestatud kohustus võtab üle Prantsuse seaduse, s.t. et transpordiettevõtte „kohustub juhtide töö korraldama selliselt, et juhid saavad iganädalasi regulaarseid puhkeaegu veeta vastavalt sätestatud korrale.“ See määrab ka trahvid juhtudeks, kui seda nõuet rikutakse. Selle seaduse kohaselt võidakse tööandjale määrata aastane vangistus ja 30 000 € suurune trahv.

Need sätted on lisatud Prantsusmaa transpordikoodeksi kahte peatükki: L. 3313-3 (tööandjate poolne kohustus töökorralduslike aspektide suhtes) ja L.3315-4-1 (tööandjatele määratav trahv selle kohustuse mittetäitmise korral).

1.3 Mis on selle meetme eesmärgid?

Nimetatud Seadus võimaldab vastutusele võtta need tööandjad, kes kasutavad raskeveokeid oma palgaliste juhtide püsiva majutuskohana.

Selle Seaduse peamine eesmärk on kaitsta juhtide elamistingimusi, olenemata sellest, kus nad elavad või töötavad. 15. märtsi 2006 EÜ määrus 561/2006 volitab juhte sõidukis tegema ainult igapäevaseid puhkepause ja lühendatud iganädalasi puhkeperioode, tingimusel, et sõiduk on liikumatu, ning sõidukis on sobivad magamistingimused. Vastava otsuse teeb samuti juht.

1.4 Miks on see õigusakt vajalik, kui 15. märtsi 2006 EÜ määrust 561/2006 kohaldatakse kõikides Euroopa Liidu liikmesriikides otse?

15. märtsi 2006 EÜ määruse 561/2006 peatükid 8.8 ja 10 sätestavad tingimused, mis puudutavad regulaarseid iganädalasi puhkeperioode, kuid annavad vastutuse nende tingimuste rikkumise korral trahvide määramise kohta individuaalsetele liikmesriikidele (Määruse 19. peatükk).

Nimetatud Seadus tagab selle, et tööandjaid võib vastutusele võtta ja trahvida, kui nad vastupidiselt peatükile 10.2 ei suuda korraldada juhtide tööd selliselt, et juhid saaksid oma regulaarset iganädalast puhkeajaga veeta oma sõidukitest eemal, ja kui nad seega ei saa täita 15. märtsi 2006 EÜ Määruse 561/2006 peatüki 8.8 tingimusi.

2 Jõustumine ja ulatus

2.1 Mis kuupäeval Seadus jõustub

Vastavalt Prantsusmaa transpordikoodeksi peatükkides L. 3313-3 ja L. 3315-4-1 kodifitseeritule ei sisalda Seaduse 15. peatükk sätteid kohaldamisalade kohta; samuti puudub selles täpne jõustumise kuupäev.

Seega jõustusid Prantsusmaa transpordikoodeksi uued peatükid L. 3313-3 ja L. 3315-4-1 sellel kuupäeval, millal 10. juuli 2014 Seadus ametlikes teadaannetes avaldati, s.o. 11. juulil 2014.

2.2 Kas Seadust kohaldatakse välisriikidest pärit juhtidele Prantsusmaal?

See Seadus on kehtiv kogu Prantsusmaa territooriumil, olenemata juhi rahvusest või tööandjast, või riigist, kus sõiduk on registreeritud.

2.3 Kas Seadust kohaldatakse transporditegevustele, mida katab Rahvusvahelisel maanteeveol töötava sõiduki meeskonna tööaja Euroopa kokkulepe (AETR)?

10. juuli 2014 Seaduse 15. peatükk viitab regulaarse iganädalase puhkeaja definitsioonile nagu on antud 15. märtsi 2006 EÜ Määruse 561/2006 4. peatüki osas h; tegu on täpselt sama definitsiooniga, mis on kasutusel AETR-is.

Lisaks on 10. juuli 2014 Seaduse 15. peatükis sätestatud reeglid mõeldud kohaldamiseks AETR-iga liitunud transpordiettevõtetele.

2.4 Kas Seadust kohaldatakse selliste kaubaveokite juhtidele, kelle sõidukid kaaluvad alla 3,5 tonni?

10. juuli 2014 Seadus ei kehti kergveokite kohta, mis kaaluvad alla 3,5 tonni.

Seadus kehtib nende sõidukite kohta, mis on välja toodud 15. märtsi 2006 EÜ Määruses 561/2006, vastavalt Määruse 2. peatükis olevale definitsioonile, ning täpsemalt raskeveokitele, mille maksimaalne lubatud kaal on üle 3,5 tonni.

Arutelud selle kohta, kas 15. märtsi 2006 Määruse 561/2006 sätteid tuleks laiendada ka kergveokitele, peavad toimuma üle-euroopalisel tasemel.

2.5 Kas Seadust kohaldatakse füüsilisest isikust ettevõtjana tegutsevatele juhtidele?

Nimetatud Seadust kohaldatakse tööandjatele, kes vastutavad töökorralduse eest, ning seega ei puuduta see otseselt füüsilisest isikust ettevõtjana tegutsevaid juhte.

Seadust kohaldatakse aga kõikidele isikutele, kes korraldavad füüsilisest isikust ettevõtjana tegutsevate juhtide tööd (sealhulgas taoliste juhtide oma tööd), kui see isik tegutseb kui teiste juhtide tööandja.

2.6 Kas Seadust kohaldatakse tööandja poolt „asendama“ määratud juhtidele, ekspediitoritele, või liisitud sõidukitele koos juhiga?

15. märtsi 2006 EÜ Määruse 561/2006 sätteid, mis puudutavad regulaarset iganädalast puhkeaega, kohaldatakse juhtidele, kes on ettevõtte poolt „asendama“ määratud.

Vastutusele võib võtta iga isikut, kes korraldab juhtide tööd, ükskõik millises ulatuses.

2.7 Kui juht veedab regulaarse iganädalase puhkeaja oma sõidukis, kas Seadus karistab juhti või tema tööandjat? Kes peab trahvi maksma?

Kõik Euroopa sotsiaal- ja tööhõivemäärustega sätestatud trahvid kuuluvad tasumisele ainult tööandja poolt, mitte kunagi juhi poolt. Sama kehtib ka trahvidele, mis on sätestatud 10. juuli 2014 Seaduses (trahv summas kuni 30 000 € ja kuni üks aasta vangistust), kuna just tööandja on see, kes on rikkunud nõuet korraldada juhtide töö selliselt, et nad saaksid oma regulaarse iganädalase puhkeaja veeta nõuetekohaselt sõidukist eemal.

2.8 Kas tööandja võib vastutusele võtta, kui juht on välisriigis olles regulaarse iganädalase puhkeaja veetnud oma sõidukis, aga kui see rikkumine avastatakse kontrolli käigus Prantsusmaal?

Prantsusmaa transpordikoodeksi peatükis L. 3315-1 nimetatud maanteetranspordiametnikud on volitatud kontrollima 15. märtsi 2006 EÜ Määruse 561/2006 rikkumisi. Kui juht on veetnud oma regulaarse iganädalase puhkeaja sõidukis, võidakse seda rikkumist märgata maanteekontrolli ajal, mille käigus kontrollitakse kõikide maanteetranspordi reeglite täitmist.

3 Jõustamine ja trahvid

3.1 Kuidas otsustatakse, milliseid sõidukeid ja juhte kontrollida? Kas teatud rahvusest juhte kontrollitakse rohkem kui teisi?

10. juuli 2014 seadus ei määra jõustamisprotseduure. Kontrollle võidakse teostada kõikidel sõidukitel, mis liiguvad Prantsusmaa territooriumil, olenemata nende päritolust.

3.2 Kas juhti võidakse kontrollida sõidukis olles, juhi igapäevase ja/või iganädalase puhkeperioodi jooksul?

10. juuli 2014 seadus ei määra jõustamisprotseduure. Üldiselt, vastavalt praegu kehtivale korrale, viiakse kontrollle läbi nii, et need segaksid juhi puhkeajaga võimalikult vähe.

3.3 Kuidas inspektorid tegelikult kontrollivad, et juhid veedavad oma regulaarset iganädalast puhkeajaga sõidukist eemal?

Maanteetranspordiametnike poolt teostatavate kontrollide eesmärgiks on tagada vastavus Euroopa ja Prantsusmaa määrustega (vt. osa 2.8).

Kui juht leitakse sõidukist tema regulaarse iganädalase puhkeperioodi ajal, loetakse seda piisavaks tõendiks selle kohta, et ta ei veeda oma puhkeajaga sõidukist eemal, nagu on nõutud 15. märtsi 2006 EÜ määruse 561/2006 peatükis 8.8.

3.4 Kas ametivõimud võivad nende kontrollide käigus uurida neid regulaarseid iganädalasi puhkeajagu, mis leidsid aset varem kui viimase 28 päeva jooksul, mis sõiduki sõidumeeriku andmetes kajastuvad?

Prantsusmaa territooriumil läbi viidavad maanteekontrollid maanteetranspordiametnike poolt (transpordiministeeriumi ametnikud, politsei, sõjaväepolitsei, jne.) keskenduvad ainult kontrolli läbiviimise hetke tingimustele. Need kontrollid ei tegele iganädalaste puhkeajadega, mis leidsid aset varem kui 28 päeva enne kontrolli kuupäeva.

3.5 Kuidas tegelevad jõustamisametivõimud juhtumitega, mil andmed sisestatakse sõidumeerikusse käsitsi?

10. juuli 2014 seadus ei määra sõidumeeriku kontrollimise protseduure.

3.6 Kuidas ametivõimud tagavad selle, et trahvid on proportsionaalses suuruses tehtud rikkumistega?

Seaduses sätestatud trahv ja vangistuse periood on maksimaalne karistus.

Süüdimõistmise otsustab kohtunik pärast juurdlust ja õiglast kohtuprotsessi, mille jooksul on kaitsjal võimalus oma seisukoht esitada.

Trahvid määratakse vastavalt Prantsusmaa karistusseadustiku peatüki 132-24 sätetele:

„Põhikirjas määratletud piirides määrab kohus karistused ja nende korra vastavalt asjaoludele ja rikkuja loomule. Kui kohus määrab trahvi, määratakse trahvi suurus vastavalt rikkumise tegija sissetulekutele ja kulutustele.

Määratud trahvide liik, hulk ja kord on selline, et nende abil oleks samaaegselt kaitstud ühiskond ja ohvri huvid, ning rikkuja karistatud, et rikkuja integreeruks ühiskonda (uuesti), ning et takistada edasisi rikkumisi.

Kriminaalkuritegude korral, välja arvatud korduvate kuritegude puhul määratud karistused vastavalt peatükile 132-19-1, võidakse kohene vabadusekaotus määrata ainult viimasel võimalusel, kui rikkumise tõsidus ja kaitsja loomus taolist karistust nõuavad, ja kui igasugune muu karistus oleks ilmselgelt mitteadekvaatne; sellistel juhtudel peab vabadusekaotus olema vastavuses ühega meetmetest, mis on toodud peatükkidest 132-25 – 132-28, kui õigusrikkuja loomus ja olukord seda võimaldavad, ja kui see pole materiaalselt võimatu.“

3.7 Kuidas võtavad Prantsusmaa ametivõimud vastutusele tööandjaid, kes asuvad välisriigis, ning kohaldavad trahve, mis on sätestatud Prantsusmaa seadusandluses?

Muudes liikmesriikides paiknevad tööandjad võetakse vastutusele üle-euroopaliste administratiivsete, politsei- ja õiguskooostöömehhanismide kaudu.

Protseduurid, mis on seotud administratiivse valitsustevahelise või pädevate ametivõimude vahelise koostööga, on määratletud 15. märtsi 2006 EÜ Määruse 561/2006 peatükis 22.2.

Selline vastutuselevõtmine võib põhineda printsiibil, mis on sätestatud Määruse 19. peatükis, ja mis võimaldab liikmesriikidel „määrata karistus ettevõttele ja/või juhile selle Määruse rikkumise eest selle liikmesriigi territooriumil, ja mille eest pole juba karistust määratud, isegi kui rikkumine tehti mõne teise liikmesriigi või kolmanda riigi territooriumil“. Lisaks võib liikmesriikide vaheline koostöö kriminaalkuritegudega seoses põhineda Euroopa juriidilise koostöö mehhanismidel.

4 Nõuded tõendusmaterjali kohta juhtidele ja transpordiettevõtetele

4.1 Millist füüsilist tõendusmaterjali kasutatakse selleks, et kindlaks teha, kas juht on oma regulaarse iganädalase puhkeaja veetnud sõidukist eemal?

Selleks, et kindlaks teha, kas töandja on rikkunud oma kohustust korraldada juhtide töö selliselt, et juhid võivad oma regulaarset iganädalast puhkeajaga veeta sõidukist eemal, koguvad täitevametnikud vihjeid maanteekontrollide käigus, keskendudes eriti tõendusmaterjalile selle kohta, et sama ettevõtte palgal olevad juhid veedavad oma regulaarse iganädalase puhkeaja sõidukis.

Tõendusmaterjal üksiku, eraldiseisva juhtumi kohta, millal juht veetis regulaarse iganädalase puhkeaja sõidukis, on muu tõendusmaterjali puudumise korral ebapiisav selleks, et esitada tööandjale süüdistus 10. juuli 2014 Seaduse 15. peatüki rikkumise kohta. Maanteekontrollide käigus kogutud tõendusmaterjali tulemusena võib vaja minna edasisi uurimusi nende ettevõtete kohta, kelle palgal asjassepuutuvad juhid on.

4.2 Kas on nõutav esitada tõendusmaterjali selle kohta, et juht on oma regulaarse iganädalase puhkeaja veetnud sõidukist eemal (hotelliarve, kämpinguarve, kinnituskiri selle kohta, et juht on selle aja veetnud oma sõbra või pereliikme juures, vms.)?

Praegu kehtiva seadusandluse kohaselt pole nõutav esitada spetsiifilist tõendusmaterjali selle kohta, et regulaarne iganädalane puhkeajag on veedetud sõidukist eemal.

Tõendamiskohustus on sätestatud Prantsusmaa kriminaalmenetluste koodeksi peatükis 427: „Kui seaduses pole teisiti sätestatud, võib rikkumisi tõendada igasuguse tõendusmaterjali abil, ning kohtunik teeb oma otsuse vastavalt oma sisemisele veendumusele. Kohtuniku otsus tohib põhineda ainult sellel tõendusmaterjalil, mis talle esitati kohtumenetluse käigus, ning mida tema kuuldes arutati.“

Kui leitakse, et on toimunud regulaarse iganädalase puhkeperioodi reeglistiku rikkumine, nagu ka igasuguse muu rikkumise puhul, lasub tõendamiskohustus uurimisametnikel, ning pädevatel süüdistust ettevalmistavatel ja selle kohtus esindamise eest vastutavatel institutsioonidel.

Tööandjad, kelle suhtes on algatatud uurimine või kohtumenetlus, võivad oma algatusel ja vastavalt kriminaalseadustiku üldpõhimõtetele esitada tõendusmaterjale või dokumente, et näidata, et nad pole väidetavas rikkumises süüdi. Ametivõimud hindavad nende dokumentide pädevust tõendusmaterjalina, ülemkohtuniku järelevalve all.

4.3 Millist tõendusmaterjali peab ettevõtte esitama selleks, et tõendada, et see ei korralda süstemaatiliselt regulaarseid iganädalasi puhkeaegu sõidukis?

Ei määratleta spetsiifilist tõendusmaterjali nimekirja selle kohta, et puhkeajad on veedetud sõidukist eemal.

Tõendamiskohustus lasub süüdistust ettevalmistaval ja selle kohtus esindamise eest vastutaval institutsioonil, mis peab näitama, et tööandja on teinud rikkumise seoses töö korraldusliku poolega (rikkumine on seotud otseselt töö korraldamisega sellisel viisil, et juhid peavad oma regulaarse iganädalase puhkeaja veetma sõidukis). Lisaks otsitakse kindlat tõendusmaterjali selle kohta, et sama tööandja palgal olevad juhid on korduvalt oma regulaarset iganädalast puhkeajaga veetnud sõidukis. Seda töökorralduslikku rikkumist võib tõestada edasise uurimise käigus korduvate vaatluste abil, mis on tehtud parkimisaladel.

Kuna ettevõttele ei kohaldata mingit fikseeritud tõendusmaterjalide nimekirja, võivad tööandjad kasutada kõikvõimalikke oma kasutuses olevaid tõendavaid dokumente näitamaks, et nad on täitnud oma kohustust, mis puudutab juhtide töö korraldamist sellisel viisil, et juhid ei pea oma regulaarset iganädalast puhkeajaga sõidukis veetma.

4.4 Kas juhid peavad oma regulaarse iganädalase puhkeaja kestel jätma oma kaardi sõidumeerikusse, või kas selle peaks eemaldama? Kas juht peab esitama tõendi oma tegevuse kohta?

10. juuli 2014 Seadus ei määra juhtide kaartide käitlemisega seotud reegleid.

4.5 Kas tööandja võib võtta vastutusele, kui juht otsustab oma regulaarse iganädalase puhkeaja veeta sõidukis, kuigi talle on pakutud sobivat majutust?

Vastavalt 15. märtsi 2006 EÜ Määruse 561/2006 peatükile 10.2 on tööandja vastutav juhtide töö korraldamise eest sellisel kujul, et juhid saaksid täita puhkeaja tingimusi. Seega peavad transpordiettevõtted juhendama oma juhte korrektselt, ning läbi viima regulaarseid kontrole. Seoses nende kohustustega ei tohi tööandja vastutusest keelduda, oma töötaja „vaba tahte“ alusel. Tööandja peab regulaarsete kontrollide abil veenduma selles, et ettevõtte töötajad järgivad kõiki ettekirjutusi, selleks, et olla vastavuses Määruse täitmiseks kohustuslike olevate osadega. Kui see ei õnnestu, peab tööandja võtma tarvitusele kõik vajalikud meetmed, et tagada vastavus nimetatud nõuetega, ning vajadusel võtma tarvitusele distsiplinaarsed meetmed selliste töötajate puhul, kes kasutavad sõidukit vastupidiselt nendele antud juhistele.

5 Juhi majutus ja sõiduki parkimine

5.1 Mis liiki majutust võivad tööandjad juhtidele pakkuda, kui juhid peavad oma regulaarse iganädalase puhkeaja veetma ettevõtte asukohast eemal?

Tööandjad peavad tagama korralikud, puhtad ja mugavad majutustingimused kõikidele juhtidele, kes peavad oma regulaarse iganädalase puhkeaja veetma ettevõtte asukohast eemal.

Prantsusmaa töökoodeksi peatükkides R. 4228-26 kuni R. 4228-34 on sätestatud majutusliikide üksikasjad, mida tööandjad töötajatele võimaldada võivad (miinimummõõtmed, mugavused, jne.).

Töötajad peavad erilist tähelepanu pöörama sellele, et ühiselamus majutumise korral on töötajatel kohustus eelnevalt esitada avaldus vastava osakonna prefektile, vastavalt ühismajutust puudutavale Seadusele nr. 73-548 27. juunist 1973.

Tööandja rikub 15. märtsi 2006 EÜ Määruse 561/2006 peatüki 8.8 nõudeid, kui ta kohustab oma juhte veetma oma regulaarset iganädalast puhkeajaga parkides oma sõidukid parkimisalale,

olenemata selle parkimisala tingimustest ja mugavustest, ja nõudes, et juhid sõidukis magavad.

Lisaks keelab Prantsusmaa linnaplaneerimiskoodeksi peatükk R. 111-41 telkimist teeservas ja avalikel maanteedel. Lisaks loetakse Prantsusmaa kriminaalkoodeksi alusel rikkumiseks seda, kui tööandja sunnib töötajatele peale ebasobivat majutust ja töötingimusi.

5.2 Kuidas saab juht jälgida oma sõidukit ja selles sisalduvaid esemeid, kui ta ei veeda oma puhkeaega sõidukis või pargitud sõiduki lähedal?

Vastavalt 15. märtsi 2006 EÜ Määruse 561/2006 4. peatüki alaosa f sätetele võib juht oma puhkeajal „oma aega kasutada oma äranägemise kohaselt“. Tööandja ei tohi nõuda, et juht täidaks sel ajal mingeid ülesandeid, või teeks mingeid tegevusi. Kui juhid peavad oma sõidukit jälgima või valvama, võtab see nendelt ära õiguse oma aega „oma äranägemise kohaselt“ kasutada.

Seega on tööandjad vastutavad pargitud sõidukite ja nendes olevate esemete turvalisuse eest, sealhulgas ohtlike materjalide turvalisuse eest, seadusekohaste puhkeperioodide ajal.

5.3 Kuna valvega parklaid on vähe, kuidas saab puhkeagadel tagada sõidukite turvalisuse, kui juhid ei saa oma sõidukeid jälgida?

Seadus ei määra sõiduki jälgimise tingimusi. Alates selle jõustumisest on 15. märtsi 2006 EÜ Määrus 561/2006 nõudnud tööandjatelt seda, et nad laseksid juhtidel oma puhkeajal „oma aega oma äranägemise kohaselt kasutada“.