SOFFAL
Société Juridique & Fiscale Franco-Allemande

# Überblick über die Sozialvorschriften im innerfranzösischen und grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr (Stand Januar 2016)

Angesichts der häufigen Kontrollen des Güterkraftverkehrs auf französischen Straßen ist eine Kenntnis der einschlägigen Sozialvorschriften, insbesondere der Arbeits-, Lenk- und Ruhezeiten, mittlerweile für alle Transportunternehmen, die in Frankreich tätig sind, unabdingbar geworden.

Die nachfolgenden Ausführungen sollen einen Überblick über die im innerfranzösischen und grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr bestehenden Regelungen gewähren und über die Risiken informieren, die eine Nichtbeachtung der Vorschriften mit sich bringen kann.

Die Sozialvorschriften im innerfranzösischen und grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr unterteilen sich im Wesentlichen in zwei Kategorien:

- die **Vorschriften des französischen Arbeitsrechtes und insbesondere die Arbeitszeitregelungen** des französischen Transportgesetzbuches *(„Code des Transports")* und des Dekretes Nr.83-40 vom 26.Januar 1983, für den Fall, dass der Fahrer Arbeitnehmer ist, sowie

- für den Fall, dass der Transport mittels eines Fahrzeugs mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mindestens 3,5 t durchgeführt wird, **die Lenk-und Ruhezeiten der EU-Vorordnung Nr. 561/2006**, wobei es insoweit unbeachtlich ist, ob der Fahrer seine Tätigkeit im Rahmen eines Arbeitsverhältnisses oder auf selbständiger Basis ausübt.

Diese Vorschriften wollen wir im Folgenden kurz darstellen, wobei wir zunächst die französischen Arbeitszeit-und Pausenregelungen erläutern wollen **(I.)**, bevor wir im Anschluss die gemeinschaftsrechtlichen Vorschriften zu den Lenk- und Ruhezeiten darlegen werden **(II.)**. Abschließend werden wir dann zur Feststellung von Verstößen im Wege von Kontrollen und zu den möglichen Sanktionen bei Verstößen ausführen **(III.)**.

## I- <u>französische Arbeitszeit- und Pausenregelungen</u>

Neben den allgemeinen Vorschriften des französischen Arbeitsgesetzbuches („*Code du travail*") finden sich Regelungen zur Arbeitszeit vor allem in folgenden Texten:

- im Dekret Nr. 83-40 vom 26. Januar 1983 hinsichtlich der Arbeitszeit in Unternehmen, die im Bereich des Straßengüterverkehrs tätig sind **(1.),** sowie

- im französischen Transportgesetzbuch („*Code des transports*") **(2.).**

### 1. Dekret Nr. 83-40 vom 26. Januar 1983

Vorbehaltlich anderweitiger Regelungen in Tarifverträgen, sieht das **Dekret Nr. 83-40 vom 26. Januar 1983** für **Fahrer, deren Arbeitsverträge dem französischen Recht unterliegen**[1]**,** folgende Arbeitszeiten vor:

[1] Das sind regelmässig nur die bei französischen Transportunternehmen oder Speditionen beschäftigten Fahrer. Für bei deutschen Unternehmen angestellte Fahrer gelten in der Regel die deutschen Arbeitszeitregelungen, es sei denn ihre Arbeitsverträge wurden ausdrücklich dem französischen Recht unterstellt oder der Fahrer verrichtet seine Tätigkeit für das deutsche Unternehmen gewöhnlich nur in Frankreich.

Die **tägliche Arbeitszeit** darf 10 Stunden nicht überschreiten. Einmal pro Woche kann bis zu 12 Stunden gearbeitet werden. Auf einen Zeitraum von 12 Wochen bezogen kann zusätzlich 6 weitere Male 12 Stunden pro Tag gearbeitet werden, unter der Bedingung, dass die wöchentliche Arbeitszeit auf mindestens 5 Tage verteilt ist.

Die **gesetzliche wöchentliche Arbeitszeit** beträgt in Frankreich grundsätzlich **35 Stunden.**

Für das Fahrpersonal im Straßengüterverkehr sind in dem Dekret 83-40 jedoch insoweit Sonderregelungen vorgesehen:

<table>
<tr><th>Arbeitnehmer</th><th>regelmäßige wöchentliche Arbeitszeit</th><th>regelmäßige Arbeitszeit pro Quartal</th><th>maximale wöchentliche Arbeitszeit auf eine einzelne Woche bezogen</th><th colspan="2">maximale wöchentliche Arbeitszeit auf 3 bzw. gemäß betrieblicher Vereinbarung auf 4 Monate bezogen</th></tr>
<tr><td rowspan="2">Langstrecken-Fahrer (sog. „grands routiers“) = Fahrer, die im Rahmen ihrer Tätigkeit pro Monat mindestens 6 tägliche Ruhezeiten außerhalb ihres Wohnsitzes einlegen müssen</td><td rowspan="2">43 Stunden</td><td rowspan="2">559 Stunden</td><td rowspan="2">56 Stunden</td><td>Transporte mit Fahrzeugen mit einer zulässigen Höchstmasse von mind. 3,5 t</td><td>53 Stunden oder 689 Stunden pro Quartal (oder auf einen Zeitraum von 4 Monaten bezogen *)</td></tr>
<tr><td>andere Transporte</td><td>48 Stunden oder 624 Stunden pro Quartal (oder 830 Stunden auf 4 Monate bezogen)</td></tr>
<tr><td rowspan="2">andere Fahrer mit Ausnahme von Fahrern von Nachrichten -, sowie Geld- und Werttransporten</td><td rowspan="2">39 Stunden</td><td rowspan="2">507 Stunden</td><td rowspan="2">52 Stunden</td><td>Transporte mit Fahrzeugen mit einer zulässigen Höchstmasse von mind. 3,5 t</td><td>50 Stunden oder 650 Stunden pro Quartal (oder 866 Stunden auf 4 Monate bezogen)</td></tr>
<tr><td>andere Transporte</td><td>48 Stunden oder 624 Stunden</td></tr>
</table>

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | pro Quartal (oder 830 Stunden auf 4 Monate bezogen |
| **Fahrer von Nachrichten -, sowie Geld- und Werttransporten** | 35 Stunden | 455 Stunden | 48 Stunden | 44 Stunden oder 572 Stunden pro Quartal (oder 762 Stunden auf 4 Monate bezogen) | |
| | (*) 48 Stunden oder 624 Stunden pro Quartal oder 830 Stunden auf einen Zeitraum von 4 Monaten bezogen entsprechend den Arbeitszeitregelungen des Artikels 3 der EG-Richtlinie 2002/15 vom 11. März 2002 | | | | |

**2. französisches Transportgesetzbuch („Code des transports“)**

Aus dem **französischen Transportgesetzbuch** ergeben sich für französische Arbeitnehmer zusätzlich noch folgende **Arbeitszeit- und Pausenregelungen:**

| | | |
|---|---|---|
| L.3312-1 | **Nachtarbeiter**<br>= derjenige, der mind. 3 St. zwischen 21:00 und 06:00 arbeitet, und dies zweimal oder mehrmals pro Woche<br>Oder Fahrer, der innerhalb eines Zeitraums von 24 St. teilweise zwischen 00:00 und 05:00 lenkt | max. 10 Stunden täglich |
| L.3312-2 | **sämtliche Fahrer,** es sei denn, sie sind zu Sanitäts- oder Geld- bzw. Werttransporten angestellt oder sie führen Personentransporte mit einer regelmäßigen Fahrstrecke von nicht mehr als 50 km durch | max. 6 aufeinanderfolgende Stunden ohne Pause<br><br>Bei einer täglichen Arbeitszeit zwischen 6 und 9 Stunden muss eine Pause von mindestens 30 Minuten eingelegt werden.<br>Werden täglich mehr als 9 Stunden gearbeitet, muss eine Pause von mindestens 45 Minuten eingelegt werden, wobei diese in mehrere Pausen von mindestens 15 Minuten unterteilt werden kann.<br><br>Die in der EG-Verordnung Nr. 561/2006 bestimmten Ruhezeiten sind ggf. parallel zu beachten und dürfen nicht unterschritten werden. |

Wartezeiten beim Be- und Entladen des Fahrzeugs gelten nur dann als Arbeitszeit, wenn der Fahrer beim Be- oder Entladevorgang hilft oder seinem Arbeitgeber in dieser Zeit in sonstiger Weise mit seiner Arbeitskraft zur Verfügung steht (Urteil vom 25.März 2015, Nr. 13-24.721).

Hinsichtlich der Wegezeiten des Fahrers, dh die Zeiten für die Fahrten bis zur Arbeitsstätte und zurück, ist die jüngste Entscheidung des EuGH vom 10. September 2015, die auf der Basis der EG-Arbeitszeitrichtlinie Nr.2003/88 ergangen ist, auch für die französischen Gerichte wegweisend: der EuGH ordnet in seiner Entscheidung die Wegezeiten als vergütungspflichtige

Arbeitszeit ein (C-266/14, Federacion de Servicios Privados del sindicato Comisiones obreras c/ Tyco Integrated Security SL.

Für **selbständige Fahrer** gelten die Arbeitszeitregelungen der Art. L.3312-4 bis -9 des französischen Transportgesetzbuches:

| | |
|---|---|
| Art. L.3312-4 | definiert den sachlichen Anwendungsbereich der Artikel L.3312-4 bis 9 des französischen Transportgesetzbuches: erfasst werden sämtliche selbständigen Transportunternehmer, die Personentransporte anhand von Fahrzeugen durchführen, die für wenigstens 9 Personen konzipiert sind oder die Warentransport mit Fahrzeugen betreiben, deren Gesamtgewicht 3,5 Tonnen übersteigt. |
| Art. L.3312-5 | Definition der Arbeitszeit :<br>ist die Zeit, in der der selbständige Fahrer die zur Durchführung des Transportvertrags notwendigen Tätigkeiten vornimmt, z.B. Lenkzeit, Ladungs- und Entladungszeit, Reinigung und Wartung des Fahrzeugs.<br>Ausgeschlossen : Verwaltungsaufgaben und sonstige Tätigkeiten, die nicht direkt der Durchführung des Transportvertrags dienen. |
| Art. L.3312-6 | max. wöchentliche Arbeitszeit : 60 Stunden<br>Ferner darf die durchschnittliche wöchentliche Arbeitszeit über 4 Monate hinweg 48 Stunden pro Woche nicht überschreiten. |
| Art. L.3312-7 | wenn der Fahrer im Anschluss an eine tägliche oder wöchentliche Ruhezeit teilweise zwischen 00:00 und 05:00 arbeitet, darf seine Arbeitszeit in einem Zeitraum von 24 Stunden 10 Stunden nicht überschreiten. |
| Art. L.3312-8 | der selbständige Fahrer unterliegt den Vorschriften des Art. L.3312-2 des französischen Transportgesetzbuches, nämlich:<br>▪ max. 6 aufeinanderfolgende Stunden ohne Pause<br>▪ bei einer täglichen Arbeitszeit zwischen 6 und 9 Stunden: eine Pause von mindestens 30 Minuten.<br>▪ bei mehr als 9 Stunden täglich: eine Pause von mindestens 45 Minuten, wobei diese in mehrere Pausen von mindestens 15 Minuten unterteilt werden kann. |
| Art; L.3312-9 | Der selbständige Fahrer muss sämtliche Unterlagen, die für die Berechnung seiner Arbeitszeit nötig sind, erstellen und aufbewahren. |

## II. gemeinschaftsrechtliche Regelungen der Lenk- und Ruhezeiten :

Hinsichtlich der Lenk- und Ruhezeiten sind über den Verweis des Art. L.3313-1 des französischen Transportgesetzbuches folgende Vorschriften einzuhalten :

- EG-Verordnung Nr.561/2006 vom 15. März 2006 zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr, sowie
- das europäische Übereinkommen über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR) vom 01.07.1970.

### 1. EG-Verordnung Nr.561/2006 vom 15. März 2006 zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr

Die Vorschriften der EG-Verordnung Nr.561/2006 gelten, vorbehaltlich der in Artikel 3 der Verordnung aufgeführten Ausnahmen sowie der nationalen Ausnahmenregelungen[2], für alle Güterbeförderungen im Straßenverkehr innerhalb der Europäischen Gemeinschaft bzw. der Europäischen Gemeinschaft und der Schweiz, die mittels eines Fahrzeugs mit einer zulässigen Höchstmasse von mindestens 3,5 t erbracht werden.

Dabei ist es unbeachtlich, ob es sich dabei um einen rein innerfranzösischen oder grenzüberschreitenden Transport handelt oder ob der Transport von einem Arbeitnehmer oder einem selbständigen Frachtführer durchgeführt wird.

Die EG-VO sieht hinsichtlich der Lenk- und Richtzeiten Folgendes vor:

**a.) Lenkzeiten**

Unter **Lenkzeit** versteht man gemäß Artikel 4 j der EG-VO 561/2006 die Dauer der Lenktätigkeit, die vom Kontrollgerät aufgezeichnet wird. Dazu gehören auch Wartezeiten an Ampeln oder bei Staus, nicht aber solche beim Be- und Entladen des Fahrzeugs. Letztere gelten auch nicht als Fahrtunterbrechung oder Pause, da der Fahrer über diese Zeit nicht frei verfügen kann; sie werden als „andere Arbeiten“ eingestuft.

Die **Dauer der Lenkzeiten** ist in **Artikel 6 der EG-VO Nr.561/2006** wie folgt geregelt:

| | | |
|---|---|---|
| Art.6 Abs.1 | Tageslenkzeit | max. 9 Stunden, zweimal in der Woche kann sie auf 10 Stunden verlängert werden |
| Art. 6 Abs. 2 | Wochenlenkzeit | max. 56 Stunden |
| Art. 6 Abs. 3 | Lenkzeit in zwei aufeinanderfolgenden Wochen | max. 90 Stunden |

Gemäß Artikel 7 der EG-VO Nr.561/2006 hat ein Fahrer nach einer Lenkdauer von viereinhalb Stunden eine ununterbrochene **Fahrtunterbrechung** von wenigstens 45 Minuten einzulegen, sofern er keine Ruhezeit einlegt. Die Unterbrechung kann auch in zwei Abschnitten von erst 15 Minuten gefolgt von weiteren 30 Minuten erfolgen, wobei die Unterbrechungen innerhalb oder im unmittelbaren Anschluss an die viereinhalb Stunden zu erfolgen haben.

**b. Ruhezeiten:**

Unter **Ruhezeit** versteht man gemäß Artikel 4 f EG-VO Nr.561/2006 jeden ununterbrochenen Zeitraum, in dem ein Fahrer frei über seine Zeit verfügen kann.

Hinsichtlich der Dauer der vom Fahrer einzuhaltenden Ruhezeiten regeln die Artikel 4g, h und 8 der EG-VO Nr.561/2006 Folgendes:

| | | |
|---|---|---|
| Artikel 4 g, 8 Abs. | regelmäßige tägliche Ruhezeit | mindestens 11 Stunden; Möglichkeit, diese in zwei Teilen von 3 Stunden und 9 Stunden zu nehmen |

[2] Dekret Nr.2008-418 vom 30 April 2008, zuletzt geändert durch Dekret Nr.2015-874 vom 16. Juli 2015

| | | |
|---|---|---|
| 2 | reduzierte tägliche Ruhezeit | mindestens 9 Stunden, aber weniger als 11 Stunden |
| Artikel 4h, 8 | regelmäßige wöchentliche Ruhezeit | mindestens 45 Stunden, sie darf nicht an Bord des Fahrzeugs genommen werden (Art. L.3313-3 Code des Transports) |
| | reduzierte wöchentliche Ruhezeit | mindestens 24 Stunden aber weniger als 45 Stunden<br>In zwei aufeinanderfolgenden Wochen darf nur eine reduzierte wöchentliche Ruhepause genommen werden. Die Reduzierung ist zudem durch eine gleichwertige Ruhepause vor dem Ende der dritten Woche auszugleichen. |

Gemäß Artikel 12 der EG-VO Nr.561/2006 kann der Fahrer, sofern die Sicherheit im Straßenverkehr dadurch nicht gefährdet wird, von den in den Artikeln 6-9 geregelten Lenk- und Ruhezeiten ausnahmsweise abweichen, soweit dies erforderlich ist, um die Sicherheit von Personen, des Fahrzeugs oder der Ladung zu gewährleisten.

Gemäß Artikel L.3313-3 des französischen Transportgesetzbuches[3] ist es dem Fahrer untersagt, die regelmäßige wöchentliche Ruhezeit an Bord des Fahrzeuges zu verbringen. Gleichzeitig verpflichtet diese Vorschrift seinen Arbeitgeber, die in organisatorischer Hinsicht entsprechenden Vorkehrungen dafür zu treffen.

**c. nationale Ausnahmeregelungen**

Von der Ermächtigung des Artikels 11 der EG-VO Nr.561/2006 für Straßentransporte in seinem Hoheitsgebiet längere Mindestunterbrechungen und Ruhezeiten oder kürzere Höchstlenkzeiten festzulegen, hat der französische Gesetzgeber bislang keinen Gebrauch gemacht.

## 2. Europäisches Übereinkommen über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR)

Für den Fall, dass grenzüberschreitende Beförderungen im Straßenverkehr teilweise außerhalb des Gebiets der Europäischen Gemeinschaft erfolgen, gilt gemäß Artikel § 2 Abs. 3 der EG-VO Nr. 561/2006 anstelle der Verordnung das AETR, wenn

- die Beförderungen durch Fahrzeuge erfolgen, die in der Europäischen Gemeinschaft oder in einem Vertragsstaat des AETR zugelassen sind; das AETR findet dann auf den gesamten Transport Anwendung.

- die Beförderungen durch Fahrzeuge erfolgen, die in Staaten zugelassen sind, die weder der EG angehören, noch Vertragsparteien der AETR sind; in diesem Falle findet das AETR nur auf die Teilstrecke Anwendung, die auf dem Gebiet der EG oder auf dem Gebiet einer Vertragspartei des AETR liegt.

[3] Eingefügt durch das sog. Gesetz « Savary » , Nr. 2014-790 vom 10. Juli 2014

Die Regelungen des AETR sind mittlerweile an die EG-VO Nr.561/2006 angepasst worden, so dass in der Praxis heute kaum mehr Unterschiede zu dieser bestehen dürften.

## III. Kontrollen, Verstöße und Sanktionen

### 1. Kontrollen und Feststellung von Verstößen

Die Einhaltung der französischen Arbeitszeit- und Pausenregelungen wird durch die Arbeitsinspektion kontrolliert.

Zur Kontrolle der Einhaltung der Vorschriften des französischen Transportgesetzbuches sind gemäß Art. L.3315-1 folgende Beamte befugt:

- Arbeitsinspektoren,
- Beamte des Verkehrsministeriums, die mit der Überprüfung des Straßentransports beauftragt sind,
- Zollbeamte,
- Verkehrspolizisten

Den Beamten ist insoweit der Zugang zu den Kontrollgeräten der Kraftfahrzeuge (Art. L.3315-2 I *Code des transports*) gestattet.

Die Beamten aus dem Verkehrsministerium, die mit der Überprüfung des Straßentransports beauftragt worden sind, haben sogar Zugang zu den Ladungs- und Entladungsorten (Art. L.3315-2 II C*ode des transports*).

Gemäß Art. L.3315-3 des französischen Transportgesetzbuches werden bei der Feststellung von Verstößen gegen die Arbeits- und Ruhezeitvorschriften auch die **im Ausland** verbrachten Arbeits- und Ruhezeiten berücksichtigt.

### 2. Sanktionen

Während bei Verstößen gegen die Vorschriften der Arbeitszeitregelungen des Dekretes Nr. 83-40 vom 26. Januar 1983 Sanktionen grundsätzlich nur gegen den Arbeitgeber verhängt werden können (a.), werden Verstöße gegen die Vorschriften der EG-Verordnung Nr.561/2006 über die Lenk- und Ruhezeiten sowohl gegenüber dem Fahrer, als auch gegenüber dem Verkehrsunternehmen, bei dem er beschäftigt ist, geahndet (b.). Die im französischen Transportgesetzbuch enthaltenen Deliktstatbestände können meist sowohl von dem Fahrer, als auch von dem ihn beschäftigenden Verkehrsunternehmen verwirklicht werden. Einzelne Delikte können nur von den Unternehmen begangen werden (c.). Im Zuge der Bekämpfung von Lohn- und Sozialdumping erlässt der französische Gesetzgeber auch zunehmend Vorschriften, die die Auftraggeber und neuestens sogar die Empfänger von Transporten sanktionieren (d.).

#### a. Verstöße gegen das Dekret Nr. 83-40 vom 26. Januar 1983

Bei Verstößen gegen die Vorschriften der Arbeitszeitregelungen des Dekretes Nr. 83-40 vom 26. Januar 1983 können gemäß Artikel 11 des Dekretes folgende Sanktionen verhängt werden:

| | |
|---|---|
| Nichtbeachtung der Vorschriften bzgl. der Überstunden und der maximalen | Bußgeld in Höhe von **1500 € bzw. von bis zu 3000 €** im Wiederholungsfalle |

| | |
|---|---|
| Arbeitszeiten | (Ordnungswidrigkeit 5. Klasse) **pro Verstoß !** |
| alle anderen Verstöße gegen die Vorschriften des Dekretes | Bußgeld in Höhe von 750 € (Ordnungswidrigkeit 4. Klasse) |

**b. Verstöße gegen die Vorschriften EG VO Nr. 561/2006 über Lenk- und Ruhezeiten**

Verstößt ein Fahrer gegen die Vorschriften der EG-VO Nr.561/2006, so kann nicht nur er selbst, sondern auch das Verkehrsunternehmen, bei dem er beschäftigt ist, sanktioniert werden (Art. 10 Abs. 3 der genannten EG-VO).

Die EG-Verordnung Nr.561/2006 regelt die Sanktionen für die Verstöße gegen ihre Vorschriften nicht selbst; sie ermächtigt vielmehr die Mitgliedstaaten, diese Sanktionen festzulegen und die erforderlichen Maßnahmen zu deren Durchführung zu gewährleisten (Artikel 19).

In Frankreich wurde in Ausführung des Artikels 19 der EG-Verordnung Nr.561/2006 insbesondere das **Dekret Nr. 2010-855 vom 23. Juli 2010** erlassen, **das die Vorschriften des Dekret Nr.86-1130 vom 17.Oktober 1986 ergänzt hat.**

Das Dekret Nr.86-1130 ordnet die Verstöße gegen die Vorschriften EG VO Nr. 561/2006 über Lenk- und Ruhezeiten entsprechend ihrer Schwere als Ordnungswidrigkeiten 3. Klasse, 4. Klasse oder 5. Klasse ein.

Artikel 131-13 des französischen Strafgesetzbuches bestimmt die Höhe des Bußgeldes für

- Ordnungswidrigkeiten 3. Klasse auf 450 €
- Ordnungswidrigkeiten 4. Klasse auf 750 €
- Ordnungswidrigkeiten 5. Klasse auf 1.500 €

Nachfolgend einige Beispiele für Verstöße mit ihren Sanktionen:

| | |
|---|---|
| beschädigte Fahrtenberichte oder Fahrerkarten, deren Aufzeichnungen jedoch lesbar sind | 450 € |
| Mitführen einer unzureichenden Menge an Papier für die Ausdrucke des Fahrtenschreibers | 450 € |
| Überschreitung der täglichen Lenkzeit von 9 bzw. 10 Stunden um weniger als 2 Stunden | 750 € |
| Überschreitung der täglichen Lenkzeit um mehr als 2 Stunden | 1.500 € |
| Überschreitung der Wochenlenkzeit um weniger als 14 Stunden | 750 € |
| Überschreitung der Wochenlenkzeit um mehr als 14 Stunden : | 1.500 € |
| Überschreitung der erlaubten ununterbrochenen Lenkzeit um weniger als 1 ½ Stunden | 750 € |
| Überschreitung der erlaubten ununterbrochenen Lenkzeit um mehr als 1 ½ Stunden | 1.500 € |
| Unterschreitung der täglichen regelmäßigen Ruhezeit um weniger als 2 ½ Stunden(bzw. Unterschreitung der täglichen reduzierten Ruhezeit um 2 Stunden) : | 750 € |

| | |
|---|---|
| Unterschreitung der täglichen regelmäßigen Ruhezeit um mehr als 2 ½ Stunden (bzw. Unterschreitung der täglichen reduzierten Ruhezeit um mehr 2 Stunden) : | 1.500 € |
| Unterschreitung täglichen regelmäßigen Ruhezeit von 9 Stunden um weniger als 2 Stunden, wenn diese Ruhezeit in zwei Teilen genommen wird | 750 € |
| Unterschreitung täglichen regelmäßigen Ruhezeit von 9 Stunden um mehr als 2 Stunden, wenn diese Ruhezeit in zwei Teilen genommen wird | 1.500 € |
| Entnehmen der Fahrerkarte vor dem Ende der täglichen Arbeitszeit, ohne Einfluss auf die gespeicherten Daten | 750 € |
| Unfähigkeit, die Fahrerkarte vorzulegen | 1.500 € |

Gemäß Art. 131-38 Abs.1 des französischen Strafgesetzbuches (*code pénal*) werden diese Beträge grundsätzlich um das Fünffache erhöht, wenn sie einer juristischen Person auferlegt werden.

Wird eine natürliche Person, die vor weniger als einem Jahr rechtskräftig zur Zahlung eines Bußgeldes 5. Klasse verurteilt wurde, erneut straffällig und zieht sich ein Bußgeld 5. Klasse zu, so wird gemäß Art. 132-11 des französischen Strafgesetzbuches die Höchstgrenze dieses Bußgeldes auf 3.000 € erhöht. Bei einer juristischen Person wird die Höchstgrenze auf 15.000 € erhöht.

Gemäß Art. 529 ff. und R.49 der französischen Strafprozessordnung (*code de procédure pénale*) kann ein Bußgeldverfahren wegen einer Ordnungswidrigkeit 3. Klasse grundsätzlich eingestellt werden, wenn der Beklagte sofort beim aufnehmenden Beamten oder innerhalb von 45 Tagen eine Pauschale von 68 Euro pro Verstoß bezahlt.

Wird die Ordnungswidrigkeit nicht durch eine solche sog. *„amende forfaitaire“* abgegolten, laufen Fahrer, die für ausländische Unternehmen tätig sind, regelmäßig Gefahr, dass ihnen im Rahmen von Kontrollen Sicherheitsleistungen auf zu erwartende Bußgelder abverlangt werden (sog. *„consignations“).*

In der Tat können Fahrer, die für ausländische Unternehmen tätig sind, nämlich bei der Feststellung eines Verstoßes im Rahmen einer Kontrolle regelmäßig keinen Wohnsitz oder keine Beschäftigung auf dem französischen Staatsgebiet und auch keine von der zum Einzug der Bußgelder ermächtigten Behörde anerkannte Kaution nachweisen, was die Kontrollbeamten gemäß Artikel L121-4 Code de la Route berechtigt, das Fahrzeug, mit dem der Verstoß begangen wurde, solange zurückzuhalten, bis der Fahrer eine Sicherheitsleistung auf das zu erwartende Bußgeld (sog. „*consignation*“) geleistet hat.

Die Höhe der Sicherheitsleistung beträgt 135 € für eine Ordnungswidrigkeit 4. Klasse und 750 € für eine Ordnungswidrigkeit 5. Klasse, wobei die Sicherheitsleistungen wie die Bußgelder pro Verstoß abverlangt werden und daher kumuliert werden können.

Fahrer, die für deutsche Unternehmen tätig sind und auf französischen Straßen kontrolliert wurden, mussten daher in der Vergangenheit schon oft Sicherheitsleistungen in erheblicher Höhe erbringen, um ihre von den Kontrollbeamten beschlagnahmten Fahrzeuge wiederzuerlangen

**c. Verstöße gegen die Vorschriften des französischen Transportgesetzbuches**

Die im französischen Transportgesetzbuch enthaltenen Deliktstatbestände können zumeist sowohl von dem Fahrer, als auch von dem ihn beschäftigenden Verkehrsunternehmen verwirklicht werden:

| | |
|---|---|
| Fälschung von Dokumenten bzw. von elektronischen Aufzeichnungen, die der Kontrolle der Arbeits- und Ruhezeiten dienen<br>Vorlage von gefälschten Informationen<br>unerlaubte Nutzung der Kontrollgeräte | bis zu 1 Jahr Haft + 30.000 € Geldstrafe gem. Art. L.3315-4 Abs.1 des französischen Transportgesetzbuches<br>evtl. vorläufige Beschlagnahme des Fahrzeugs gem. Art. L.3315-4 Abs.2 des französischen Transportgesetzbuches |
| Vorlage einer ordnungswidrigen Fahrerkarte oder einer Fahrerkarte, die nicht dem Benutzer gehört oder das Fahren ohne Einführen einer Fahrerkarte in das Kontrollgerät<br>Verweigerung der Vorlage von Dokumente und elektronischen Daten, von Auskünften oder Verweigerung der Kontrolle durch die dazu ermächtigten Beamten | bis zu 6 Monaten Haft + 3.750 € Geldstrafe gem. Art. L.3315-5 des französischen Transportgesetzbuches |

Zur Haftung des Verkehrsunternehmens ist zu sagen, dass dieses gemäß Art. L.3315-6 des französischen Transportgesetzbuches nicht nur für die Begehung von Verstößen der für das Unternehmen handelnden Personen haftet, sondern auch für deren Unterlassen einzustehen hat. Letzteres ist der Fall, wenn die für das Unternehmen handelnden Personen den Verstoß durch den Fahrer nicht verhindert haben, weil sie die notwendigen präventiven Maßnahmen nicht ergriffen haben.

Darüber hinaus enthält das französische Transportgesetzbuch Deliktstatbestände, die allein von dem Verkehrsunternehmen verwirklicht werden können:

| | |
|---|---|
| Nichtbeachtung des Verbots, die normale wöchentliche Ruhezeit an Bord des Fahrzeugs zu verbringen, bei der Organisation der Arbeitszeit der Fahrer eines Unternehmens | bis zu 1 Jahr Haft + 30.000 € Geldstrafe gem. Art. L.3315-4-1 n° 1 des französischen Transportgesetzbuches |
| Vergütung des Fahrers in Abhängigkeit von der zurückgelegten Strecke und/ oder der Menge der beförderten Güter, wenn diese Vergütungsmethode die Sicherheit des Straßenverkehrs beeinträchtigt oder die Begehung von Verstößen gegen die Vorschriften der EG-Verordnung Nr.561/2006 fördert | bis zu 1 Jahr Haft + 30.000 € Geldstrafe gem. Art. L.3315-4-1n° 2 des französischen Transportgesetzbuches |

Bei Feststellung der Begehung eines der genannten Delikte im Rahmen einer Kontrolle wird ein Strafverfahren gegen den Fahrer bzw. das ihn beschäftigende Verkehrsunternehmen eingeleitet. Parallel dazu wird auch hier mit einer Beschlagnahme des Fahrzeugs und mit der Forderung von Sicherheitsleistungen auf eine zukünftige Geldstrafe zu rechnen sein.

**d. Sanktionen gegenüber anderen am Transport beteiligten Personen (Auftraggeber, Empfänger)**

Im Zuge der Bekämpfung von Lohn- und Sozialdumping nimmt der französische Gesetzgeber aber auch die übrigen am Transport beteiligten Personen, insbesondere die Auftraggeber und neuestens sogar die Empfänger von Transporten in die Verantwortung.

So führte das sogenannte Gesetz „Savary“ vom 10. Juli 2014 u.a. den Art. L8281-1 des französischen Arbeitsgesetzbuches ein. Diese Vorschrift verpflichtet jeden Auftraggeber, der von den Verstößen eines seiner Vertragspartner gegen die gesetzlichen Vorschriften über die Arbeits- und Ruhezeiten Kenntnis erlangt, diesen Vertragspartner schriftlich aufzufordern, den widerrechtlichen Zustand zu beenden und den Vorgang den zuständigen Kontrollbeamten zu melden. Ein Verstoß gegen diese Vorschrift wird als Ordnungswidrigkeit 5. Klasse mit einer Geldbuße von bis zu 1500 € geahndet.

Das von dem französischen Wirtschaftsminister initiierte und nach diesem benannte Gesetz „Macron“, das am 8. August 2015 in Kraft getreten ist und die französische Wirtschaft ankurbeln soll, hat die Vorschrift des Art. L 8281-1 des französischen Arbeitsgesetzbuches nun ganz speziell im Transportrecht auch auf den Empfänger des Transportgutes ausgeweitet. Die Regelung hat im Wege des neuen Artikels L.1331-2 Einzug in das französische Transportgesetzbuch gefunden. Zu Sanktionen bei etwaigen Verstößen trifft das Gesetz Macron selbst keine Regelung. Insoweit wird man auf ein entsprechendes Dekret warten müssen. Es kann aber davon ausgegangen werden, dass der Verstoß des Empfängers des Transportgutes ebenso wie der Verstoß des Auftraggebers als Ordnungswidrigkeit 5. Klasse geahndet werden wird.

**Für weitere Auskünfte stehen Ihnen die in unserer Kanzlei tätigen deutschsprachigen Anwälte gerne zur Verfügung.**

**Jörg Letschert**
**Rechtsanwalt / Avocat à la Cour**
**E-Mail: jletschert@soffal.fr**

**Nicola Chaudessolle**
**Rechtsanwältin**
**nchaudessolle@soffal.fr**

**Pierre-Yves Samson**
**Avocat à la Cour**
**pysamson@soffal.fr**

SOFFAL
Société Juridique & Fiscale Franco-Allemande

**153, boulevard Haussmann**
**75008 Paris**
**Tél.: 01 53 93 94 00**
**Fax: 01 40 74 04 06**
**www.soffal.fr**