



CZĘSTO ZADAWANE PYTANIA

DOTYCZĄCE ARTYKUŁU 15 USTAWY Z DNIA 10 LIPCA 2014 R. O ZWALCZANIU NIELOJALNEJ KONKURENCJI SPOŁECZNEJ

W ODNIESIENIU DO WARUNKÓW REGULARNEGO ODPOCZYNKU TYGODNIOWEGO

1 Skutki prawne postanowień artykułu 15 ustawy z dnia 10 lipca 2014 r. oraz jej cele w odniesieniu do regularnego odpoczynku tygodniowego

1.1 Na podstawie jakich postanowień rozporządzenia 561/2006 z dnia 15 marca 2006 roku opracowany został artykuł 15 ustawy z dnia 10 lipca 2014 r.?

Postanowienia artykułu 8.8 rozporządzenia 561/2006 z dnia 15 marca 2006 roku stanowią, że kierowcy muszą spędzać okres regularnego odpoczynku tygodniowego poza ich pojazdem (jedynie skrócone tygodniowe okresy odpoczynku i dzienne okresy odpoczynku mogą być spędzane przez kierowcę - w zależności od jego wyboru - w zaparkowanym samochodzie wyposażonym w odpowiednie wyposażenie do snu). Postanowienia punktów 2 i 3 artykułu 10 stanowią, że:

- firmy transportowe muszą organizować pracę kierowców w taki sposób, aby mogli oni przestrzegać obowiązujących przepisów dotyczących czasu jazdy oraz odpoczynku;
- firmy powinny wydać swoim kierowcom odpowiednie zalecenia i przeprowadzać okresowe kontrole dotyczące przestrzegania postanowień niniejszych przepisów;
- obowiązuje zasada odpowiedzialności pracodawcy za wszelkie wykroczenia popełnione przez kierowcę, nawet jeżeli miały one miejsce na terytorium innego Kraju członkowskiego lub położonego poza terytorium Unii.

W rozporządzeniu nie zostały wyraźnie zdefiniowane jakiegokolwiek sankcje, jednak w artykule 19 określone zostało, że Kraje członkowskie są zobowiązane do wdrożenia przepisów dotyczących sankcji za naruszenie obowiązujących przepisów. W tym samym artykule określono, że sankcje te muszą być efektywne, proporcjonalne i odstrasżające, przy czym nie mogą one mieć charakteru dyskryminacji.

1.2 Jakie konkretnie obowiązki nakłada nowa ustawa na kierowców i firm transportu drogowego będących ich pracodawcami w odniesieniu do odpoczynku tygodniowego?

Jeśli chodzi o kierowców, w ustawie z dnia 10 lipca 2014 roku ponowione zostały zapisy dotyczące obowiązków ustanowionych rozporządzeniem 561/2006 z dnia 15 marca 2006 roku, zgodnie z którym okres **regularnego** odpoczynku tygodniowego musi być spędzany poza pojazdem. **Nowa ustawa nie wprowadza żadnych nowych obowiązków i nie określa jakichkolwiek sankcji wobec kierowców.**

W przypadku pracodawców, dla zapewnienia kierowcom możliwości przestrzegania obowiązku spędzania regularnego okresu odpoczynku tygodniowego poza pojazdem,

francuska ustawa określa zobowiązanie mówiące o „zapewnieniu organizacji pracy kierowców drogowych w sposób zgodny z przepisami dotyczącymi prawa do regularnego odpoczynku tygodniowego”, określonego postanowieniami artykułu 10 rozporządzenia 561/2006 z dnia 15 marca 2006 roku, wraz z określonymi sankcjami obowiązującymi w razie naruszenia tychże przepisów. W związku z powyższym, sankcje grożące pracodawcom to jeden rok pozbawienia wolności i 30 000 € grzywny.

Odpowiednie postanowienia zostały wprowadzone do artykułów L.3313-3 (zobowiązania pracodawców w zakresie organizacji pracy) i L. 3315-4-1 (sankcje grożące pracodawcom w razie nieprzestrzegania przepisów) francuskiego kodeksu transportowego.

1.3 W jakim celu wprowadzone zostały nowe przepisy?

Ustawa umożliwia ściganie pracodawców, którzy wykorzystują pojazdy ciężarowe jako stałe miejsca noclegowe dla zatrudnianych kierowców. Celem ustawy jest między innymi zapewnienie kierowcom odpowiednich warunków życiowych niezależnie od ich miejsca zamieszkania oraz wykonywania pracy. Przepisy rozporządzenia 561/2006 z dnia 15 marca 2006 roku zezwalają na spędzanie w pojeździe jedynie dziennego okresu odpoczynku oraz skróconego tygodniowego okresu odpoczynku, pod warunkiem zapewnienia odpowiednich warunków komfortu oraz w zależności od wyboru kierowcy.

1.4 Dlaczego konieczne było wprowadzenie nowej ustawy, skoro postanowienia rozporządzenia 561/2006 z dnia 15 marca 2006 roku obowiązują bezpośrednio we wszystkich Krajach członkowskich Unii Europejskiej?

Postanowienia artykułów 8.8 i 10 rozporządzenia 561/2006 z dnia 15 marca 2006 roku określają jedynie warunki spędzania regularnego okresu odpoczynku tygodniowego, ale pozostawiają w gestii Krajów członkowskich określenie sankcji obowiązujących w razie nieprzestrzegania zobowiązań (artykuł 19 rozporządzenia).

Wprowadzenie nowej ustawy umożliwia ściganie i nakładanie sankcji na pracodawców, którzy naruszają postanowienia artykułu 10.2, nie organizując pracy swoich kierowców w sposób zapewniający im możliwość spędzania regularnego okresu odpoczynku tygodniowego poza powierzonymi im pojazdami, zmuszając w taki sposób swoich kierowców do naruszania postanowień artykułu 8.8 rozporządzenia 561/2006 z dnia 15 marca 2006 roku.

2 Data wejścia w życie i zakres obowiązywania

2.1 Jaka jest data wejścia w życie nowej ustawy?

Postanowienia artykułu 15 ustawy, wprowadzone również w artykułach L. 3313-3 i L. 3315-4-1 francuskiego kodeksu transportowego, nie przewidują żadnych przepisów wykonawczych. Nie została również określona data wejścia w życie.

W związku z powyższym, nowe postanowienia artykułów L. 3313-3 i L. 3315-4-1 francuskiego kodeksu transportowego obowiązują od dnia publikacji ustawy z dnia 10 lipca 2014 roku w Dzienniku Urzędowym w dniu 11 lipca 2014 r.

2.2 Czy na terenie Francji przepisy ustawy obowiązują również kierowców zagranicznych?

Ustawa obowiązuje na terytorium Francji wszystkich kierowców, bez względu na ich narodowość, pracodawcę lub kraj, w którym zarejestrowany został pojazd.

2.3 Czy przepisy ustawy obowiązują w odniesieniu do usług transportowych realizowanych na podstawie europejskiej umowy dotyczącej pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe (umowa AETR)?

W artykule 15 ustawy z dnia 10 lipca 2014 roku przypomniane zostało, że pojęcie regularnego okresu odpoczynku tygodniowego jest zdefiniowane w artykule 4 rozporządzenia (WE) nr 561/2006 z dnia 15 marca 2006 roku. Definicja umowy AETR jest taka sama.

Definicja umowy AETR jest taka sama. W związku z powyższym, postanowienia artykułu 15 ustawy z dnia 10 lipca 2014 roku obowiązują również przewoźników świadczących usługi na podstawie umowy AETR.

2.4 Czy nowa ustawa obowiązuje kierowców pojazdów transportu drogowego towarów o masie nieprzekraczającej 3,5 ton?

Postanowienia ustawy z dnia 10 lipca 2014 roku nie obowiązują w odniesieniu do lekkich pojazdów dostawczych o masie nieprzekraczającej 3,5 ton.

Ustawa obowiązuje jedynie w przypadku pojazdów objętych postanowieniami rozporządzenia nr 561/2006 z dnia 15 marca 2006 roku, zgodnie z ich definicją zamieszczoną w artykule 2 rozporządzenia, a w szczególności w odniesieniu do ciężkich pojazdów transportu drogowego towarów o dopuszczalnej masie maksymalnej przekraczającej 3,5 ton.

Na poziomie europejskim mogą zostać podjęte mające na celu określenie, czy obowiązywanie postanowień rozporządzenia nr 561/2006 z dnia 15 marca 2006 roku powinno zostać rozszerzone na lekkie pojazdy dostawcze.

2.5 Czy postanowienia ustawy obowiązują kierowców niezależnych?

Ustawa sankcjonuje pracodawców odpowiedzialnych za organizację pracy kierowców, nie dotyczy więc bezpośrednio kierowców niezależnych.

Niemniej jednak, jej postanowienia obowiązują każdą osobę odpowiedzialną za organizację pracy kierowców niezależnych (także, jeżeli tą osobą jest sam kierowca), która może wówczas zostać ukarana.

2.6 Czy postanowienia ustawy obowiązują kierowców „oddawanych do dyspozycji” przez pracodawcę, a także pośredników i podmioty korzystające z usług wynajmu pojazdów z kierowcą?

Przepisy rozporządzenia 561/2006 z dnia 15 marca 2006 roku, dotyczące regularnych okresów odpoczynku tygodniowego, obowiązują również w odniesieniu do kierowców „oddawanych do dyspozycji” przez przedsiębiorstwo.

Do odpowiedzialności może zostać pociągnięta każda osoba, która zajmuje się organizacją pracy kierowców transportu drogowego.

2.7 Czy ustawa przewiduje sankcje wobec kierowcy, który spędza swój regularny okres odpoczynku tygodniowego w pojeździe, czy też wobec jego pracodawcy? Kto jest zobowiązany do zapłaty grzywny?

Wszystkie sankcje obowiązujące z tytułu europejskich przepisów socjalnych są nakładane wyłącznie na pracodawców, a w żadnym wypadku nie na kierowców. Jest tak w przypadku sankcji określonych postanowieniami ustawy z dnia 10 lipca 2014 roku (grzywna do wysokości 30 000 € oraz kara pozbawienia wolności do jednego roku), obowiązujących w przypadku naruszenia przepisów dotyczących organizacji pracy kierowców w sposób nieumożliwiający im spędzania regularnego okresu odpoczynku tygodniowego poza pojazdem.

2.8 Czy może być ścigany fakt spędzania regularnego okresu odpoczynku tygodniowego w pojeździe znajdującym się za granicą, ale stwierdzony na terenie Francji?

Do stwierdzania naruszenia postanowień rozporządzenia 561/2006 z dnia 15 marca 2006 roku uprawnieni są wyłącznie funkcjonariusze służb kontroli transportu drogowego, o których mowa w artykule L.3315-1 francuskiego kodeksu transportowego. W związku z powyższym, kontrola przepisów dotyczących spędzania regularnego okresu odpoczynku tygodniowego będzie przeprowadzana wyłącznie w ramach rutynowych czynności kontrolnych przy drodze, podczas których weryfikowane jest przestrzeganie wszystkich przepisów dotyczących transportu drogowego.

Przedmiotem tego typu kontroli nie jest sprawdzanie warunków spędzania regularnego okresu odpoczynku tygodniowego w okresie wcześniejszym przed dniem przeprowadzania czynności kontrolnych.

3 Środki kontroli i sankcje

3.1 W jaki sposób przeprowadzana będzie identyfikacja kontrolowanych pojazdów i kierowców? Czy zostały określone jakiekolwiek priorytety dotyczące poszczególnych narodowości?

Ustawa z dnia 10 lipca 2014 roku nie określa żadnych nowych środków lub warunków przeprowadzania kontroli. Czynności kontrolne są przeprowadzane w odniesieniu do wszystkich pojazdów poruszających się na terenie kraju, niezależnie od ich pochodzenia.

3.2 Czy kierowca może zostać skontrolowany w pojeździe podczas swojego okresu odpoczynku dziennego i/lub tygodniowego?

Ustawa z dnia 10 lipca 2014 roku nie określa żadnych nowych środków lub warunków przeprowadzania kontroli. Z zasady ogólnej i analogicznie, jak ma to miejsce obecnie, czynności kontrolne są przeprowadzane w sposób nienaruszający prawa kierowcy do odpowiedniej jakości odpoczynku.

3.3 W jaki sposób funkcjonariusze służb kontroli będą konkretnie sprawdzać, czy kierowcy spędzają ich okres regularnego odpoczynku tygodniowego poza pojazdem?

Celem przeprowadzania czynności kontrolnych przez służby kontroli transportu drogowego jest sprawdzenie przestrzegania obowiązujących przepisów europejskich i krajowych (patrz punkt 2-8).

Jeżeli stwierdzone zostanie, że kierowca znajduje się w okresie swojego regularnego odpoczynku tygodniowego, jego obecność w pojeździe stanowi wystarczający element dowodowy dla stwierdzenia, że nie spędza on okresu regularnego odpoczynku tygodniowego poza pojazdem zgodnie z postanowieniami artykułu 8.8 rozporządzenia 561/2006 z dnia 15 marca 2006 roku.

3.4 Czy w ramach prowadzonych kontroli uprawnione służby mogą kontrolować ilość dni regularnego odpoczynku tygodniowego w okresie dłuższym, niż 28 dni, czyli odpowiadającym informacjom dostępnymi na karcie tachografu?

Celem przeprowadzania czynności kontrolnych przez służby kontroli transportu drogowego jest sprawdzenie przestrzegania obowiązujących przepisów europejskich i krajowych (patrz punkt 2-8). Czynności kontrolne nie mają na celu sprawdzenia warunków korzystania z regularnego odpoczynku tygodniowego w okresie 28 dni poprzedzających przeprowadzenie kontroli.

3.5 W jaki sposób postępować będą służby kontrolne w razie ręcznego wprowadzenia danych do tachografu cyfrowego?

Ustawa z dnia 10 lipca 2014 roku nie określa żadnych modyfikacji warunków kontroli tachografów.

3.6 W jaki sposób zapewnione zostanie przestrzeganie zasady proporcjonalności sankcji dotyczących popełnionego wykroczenia?

Określona w ustawie kwota grzywny i kara pozbawienia wolności stanowią sankcje maksymalne.

Kary będą orzekane przez sędziów na podstawie przeprowadzonego śledztwa oraz postępowania sądowego z udziałem obu stron, które mają prawo do swojej obrony.

Kary będą orzekane w sposób zgodny z postanowieniami artykułu 132-24 francuskiego kodeksu karnego:

„Zgodnie z postanowieniami ustawy, uprawnione władze sądowe orzekają kary i ustalają zasady ich wykonania w zależności od okoliczności wykroczenia oraz osoby skazanej. W przypadku orzeczenia przez uprawnione władze sądowe kary grzywny, określają one jej kwotę przy uwzględnieniu zasobów oraz kosztów osoby skazanej za popełnienie wykroczenia.

Rodzaj, znaczenie i zakres orzeczonych kar są ustalane w sposób zapewniający pogodzenie wymagań dotyczących skutecznej ochrony społeczeństwa, orzekanych sankcji oraz interesów osób poszkodowanych, z myślą o zapewnieniu integracji lub reintegracji skazanego oraz zapobieżeniu możliwości popełniania przez niego dalszych wykroczeń.

W przypadku postępowania karnego, poza orzeczeniami dotyczącymi przypadków recydywy, wydanymi zgodnie z postanowieniami [artykułu 132-19-1](#), kara pozbawienia wolności bez zawieszenia może być orzekana wyłącznie w razie ostatecznej kolejności, kiedy okoliczności wykroczenia oraz osobowość skazanego sprawiają, że orzeczenie takiej kary jest konieczne, a jakiegokolwiek inne sankcje są wyraźnie nieodpowiednie - w takim przypadku - jeżeli osobowość i sytuacja skazanego na to pozwalają - w odniesieniu do kary pozbawienia wolności powinny zostać zastosowane środki łagodzące określone postanowieniami [artykułów 132-25 do 132-28](#) ».

3.7 Jakie środki mogą zostać zastosowane przez uprawnione władze francuskie w odniesieniu do firm będących pracodawcami, których siedziby znajdują się poza granicami kraju w celu zapewnienia wykonania kar określonych ustawodawstwem francuskim?

Zasady egzekucji kar orzeczonych wobec firm będących pracodawcami, których siedziby znajdują się poza granicami kraju, są określone na podstawie środków administracyjnej, policyjnej i sądowej współpracy międzynarodowej na szczeblu europejskim.

Zasady współpracy administracyjnej pomiędzy jednostkami administracyjnymi lub uprawnionymi służbami kontroli zostały określone postanowieniami artykułu 22.2 rozporządzenia 561/2006 z dnia 15 marca 2006 roku.

Środki wykorzystywane w zakresie egzekucji orzeczonych kar są określone na podstawie postanowień artykułu 19 niniejszych przepisów, które przyznają Krajom Członkowskim

uprawnienia w zakresie „nakładania sankcji na przedsiębiorstwa i/lub kierowców, którzy dopuszczają się naruszenia niniejszych przepisów, stwierdzonego na terytorium danego kraju, jeżeli określone wykroczenie nie stanowiło przedmiotu sankcji na terenie innego Kraju Członkowskiego lub położonego poza terenem Unii”. Ponadto, w odniesieniu do wykroczeń o charakterze karnym, w ramach współpracy pomiędzy Krajami członkowskimi mogą być wykorzystywane istniejące środki europejskiej współpracy sądowej.

4 Środki umożliwiające udowodnienie przestrzegania przepisów przez kierowców i firmy transportowe

4.1 Na podstawie jakich elementów dowodowych może zostać stwierdzone naruszenie przepisów dotyczących spędzania okresu regularnego odpoczynku tygodniowego poza pojazdem?

Informacje pozyskane podczas kontroli drogowych, w szczególności obejmujące powtarzające się przypadki stwierdzenia, że kierowcy zatrudnieni przez określone przedsiębiorstwo systematycznie pozostają w pojeździe podczas okresu regularnego odpoczynku tygodniowego, będą stanowić przesłanki umożliwiające stwierdzenie braku przestrzegania określonych przepisami ustawy obowiązków dotyczących organizacji pracy w taki sposób, aby kierowcy mieli możliwość spędzania ich regularnego odpoczynku tygodniowego poza pojazdem.

W razie braku jakichkolwiek innych elementów dowodowych, pojedyncze stwierdzenie braku korzystania przez kierowcę z regularnego odpoczynku tygodniowego poza pojazdem nie wydaje się wystarczające w celu określenia, że nastąpiło wyraźne naruszenie przepisów artykułu 15 ustawy z dnia 10 lipca 2014 r. Stwierdzone podczas kontroli drogowych okoliczności faktyczne mogą spowodować podjęcie dalszych czynności wyjaśniających dotyczących firm będących pracodawcami kontrolowanych kierowców.

4.2 Czy wymagane będzie przedstawienie dokumentów potwierdzających, że kierowca rzeczywiście spędził okres swojego regularnego odpoczynku tygodniowego poza pojazdem (takich, jak faktury hotelowe lub za nocleg na kempingu, oświadczenie osób bliskich o zakwaterowaniu itd.)?

Obowiązujące przepisy nie wymagają przedstawiania jakichkolwiek dokumentów potwierdzających, że kierowca rzeczywiście spędził okres swojego regularnego odpoczynku tygodniowego poza pojazdem.

Zasady dotyczące elementów dowodowych, określone postanowieniami artykułu 427 francuskiego kodeksu postępowania karnego: „Jeżeli postanowienia obowiązujących przepisów nie stanowią wyraźnie inaczej, popełnienie wykroczenia może zostać stwierdzone za pośrednictwem wszelkich dostępnych środków, a sędzia wydaje swoje orzeczenie zgodnie z własnym przekonaniem. *Sędzia może wydać swoje orzeczenie wyłącznie na podstawie elementów dowodowych przedstawionych podczas posiedzeń sądu, w których mogą uczestniczyć obie strony postępowania*”.

Podobnie, jak w przypadku wszelkich innych wykroczeń, w odniesieniu do naruszenia przepisów dotyczących korzystania z regularnego odpoczynku tygodniowego, dowody popełnienia wykroczenia muszą zostać przedstawione przez służby odpowiedzialne za prowadzenie postępowania wyjaśniającego lub sądowego.

Stanowiące przedmiot takiego postępowania firmy będące pracodawcami mogą - z własnej inicjatywy i zgodnie z obowiązującymi ogólnymi przepisami prawa karnego - przedstawiać elementy dowodowe lub dokumenty potwierdzające, że wykroczenie nie zostało popełnione. Uprawnione władze sądowe dokonują analizy prawdziwości przedstawionych elementów dowodowych lub dokumentów pod kontrolą sędziego orzekającego w ostatniej instancji.

4.3 Jakie elementy dowodowe lub dokumenty mogą umożliwić firmie udowodnienie, że organizuje pracę swoich kierowców w sposób umożliwiający im systematyczne spędzanie okresu regularnego odpoczynku tygodniowego poza pojazdem?

Nie została opracowana żadna lista elementów dowodowych lub dokumentów, wymaganych w celu udowodnienia, że kierowcom udostępniona została możliwość spędzania okresu regularnego odpoczynku tygodniowego poza pojazdem.

Dowody popełnienia wykroczenia muszą zostać przedstawione przez władze śledcze, które powinny wykazać, że zasady organizacji pracy w przedsiębiorstwie są nieprawidłowe (wykroczenie polega jedynie na nieprawidłowej organizacji pracy, w sposób zmuszający kierowców do spędzania okresu ich regularnego odpoczynku tygodniowego w pojeździe. Popełnienie wykroczenia może zostać stwierdzone na przykład poprzez wielokrotne stwierdzenie spędzania okresu regularnego odpoczynku tygodniowego w pojeździe przez kierowców zatrudnianych przez określonego pracodawcę. W szczególności wielokrotne stwierdzenie takiego stanu rzeczy w miejscach parkowania pojazdów może doprowadzić - po przeprowadzeniu w razie konieczności dodatkowych czynności śledczych - do stwierdzenia świadomego popełnienia wykroczenia dotyczącego przepisów organizacji pracy.

Brak sporządzenia jakiegokolwiek listy obowiązujących elementów dowodowych lub dokumentów umożliwia pracodawcom wykorzystanie jakichkolwiek wiarygodnych elementów lub dokumentów w celu udowodnienia, że prawidłowo wypełniają postanowienia przepisów dotyczących obowiązku organizacji pracy w sposób zapewniający, iż kierowcy nie są zmuszeni do spędzania ich okresu regularnego odpoczynku tygodniowego w pojeździe.

4.4 Czy w okresie swojego regularnego odpoczynku tygodniowego kierowca powinien pozostawić swoją kartę kierowcy w tachografie, czy też należy ją wyjąć? Czy konieczne jest przedstawienie jakiegokolwiek potwierdzenia czynności prowadzonych przez kierowcę?

Ustawa z dnia 10 lipca 2014 roku nie wprowadza żadnych modyfikacji zasad dotyczących korzystania z karty kierowcy.

4.5 Czy pracodawca może zostać pociągnięty do odpowiedzialności w przypadku, jeżeli kierowca preferuje spędzenie swojego okresu regularnego odpoczynku tygodniowego w pojeździe, chociaż zostało mu zapewnione odpowiednie miejsce zakwaterowania?

Zgodnie z postanowieniami artykułu 10.2 rozporządzenia 561/2006 z dnia 15 marca 2006 roku, pracodawca jest zobowiązany do zapewnienia organizacji pracy swoich kierowców w taki sposób, aby mieli oni możliwość przestrzegania przepisów dotyczących między innymi okresów odpoczynku. W związku z powyższym, firmy transportowe powinny wydawać swoim kierowcom odpowiednie zalecenia i systematycznie sprawdzać ich przestrzeganie. Biorąc pod uwagę określone powyżej zobowiązania, pracodawca nie może zostać zwolniony z odpowiedzialności twierdząc, że popełnienie wykroczenia wynika ze „swobodnego wyboru” swojego pracownika. Poprzez przeprowadzanie systematycznych czynności kontrolnych, pracodawca musi upewniać się, że wydawane przez niego polecenia są rzeczywiście przestrzegane przez pracowników, a w razie stwierdzenia braku ich przestrzegania, powinien podejmować odpowiednie sankcje dyscyplinarne w stosunku do kierowców korzystających z powierzonego im pojazdu w sposób niezgodny z zaleceniami wydawanymi przez przedsiębiorstwo.

5 Miejsca zakwaterowania kierowców i parkowania pojazdów

5.1. Jakie rodzaje miejsc zakwaterowania mogą być wykorzystywane przez pracodawców dla kierowców, którzy spędzają okres regularnego odpoczynku tygodniowego poza miejscem zamieszkania?

Pracodawcy są zobowiązani do zapewnienia właściwych miejsc zakwaterowania, umożliwiających kierowcom korzystanie z odpowiednich warunków higieny i komfortu podczas spędzania ich okresów regularnego odpoczynku tygodniowego poza miejscem zamieszkania.

Postanowienia artykułów R. 4228-26 do R. 4228-34 francuskiego kodeksu pracy zawierają szczegółowe zalecenia dotyczące charakterystyki miejsc zakwaterowania proponowanych przez pracodawców ich pracownikom (minimalna powierzchnia, niezbędne wyposażenie itd.).

Zwraca się szczególną uwagę pracodawców na zobowiązania wstępne dotyczące złożenia w urzędzie prefekta departamentu deklaracji dotyczącej miejsca zakwaterowania, o której mowa we francuskiej ustawie nr 73-548 z dnia 27 czerwca 1973 roku, dotyczącej miejsc zakwaterowania zbiorowego.

Dla uściślenia, postanowienia artykułu 8.8 rozporządzenia 561/2006 z dnia 15 marca 2006 roku nie są spełnione przez pracodawcę, który organizuje okres regularnego odpoczynku tygodniowego swoich kierowców, nakazując im zaparkowanie pojazdu na wyznaczonym parkingu, niezależnie od warunków dojazdu i wyposażenia tego parkingu, jeżeli jedynym miejscem noclegu dostępnym dla kierowcy jest jego pojazd.

Ponadto przypomina się, że postanowienia artykułu R. 111-41 francuskiego kodeksu urbanistyki zabraniają kempingu na terenie pasa dróg i ulic publicznych. Ponadto, obowiązujące postanowienia francuskiego kodeksu karnego zawierają zakaz dotyczący niegodnych warunków zakwaterowania oraz pracy.

5.2. W jaki sposób kierowca może pilnować swojego pojazdu i jego ładunku, jeżeli nie spędza okresu odpoczynku w kabinie lub w pobliżu miejsca zaparkowania samochodu?

Zgodnie z postanowieniami punktu h) artykułu 2 rozporządzenia 561/2006 z dnia 15 marca 2006 roku, w okresie swojego odpoczynku kierowca musi „swobodnie dysponować swoim czasem wolnym od pracy”. W związku z powyższym, pracodawca nie może wymagać od niego prowadzenia w tym czasie jakichkolwiek zadań lub czynności służbowych. W przypadku wymagania od kierowców pilnowania lub nadzorowania ich pojazdów, określone powyżej prawo do swobodnego dysponowania swoim czasem wolnym od pracy nie byłoby zapewnione.

W związku z powyższym, pracodawcy są zobowiązani do zapewnienia odpowiednich rozwiązań dotyczących zapewnienia bezpieczeństwa zaparkowanych pojazdów wraz z ich ładunkiem, również w przypadku przewozu materiałów niebezpiecznych, przez cały przysługujący kierowcy okres odpoczynku.

5.3. Jeżeli kierowcy nie mogą zostać zobowiązani do nadzorowania ich pojazdów, w jaki sposób możliwe jest zapewnienie bezpieczeństwa tychże pojazdów podczas obowiązującego okresu odpoczynku kierowców w sytuacji, kiedy liczba dostępnych parkingów strzeżonych jest wyraźnie niewystarczająca?

Nowa ustawa nie wprowadza żadnych modyfikacji warunków nadzorowania pojazdów, ponieważ obowiązujące już od kwietnia 2007 roku przepisy rozporządzenia 561/2006 z dnia 15 marca 2006 roku wymagają zapewnienia kierowcom możliwości swobodnego korzystania z przysługującego im czasu wolnego od pracy.