

Alle Imprese Associate
Loro Sedi

Orio al Serio, 21 maggio 2015

CIRCOLARE: INT 008.15

**Oggetto: FRANCIA. IMPORTANTI CHIARIMENTI SUL DIVIETO DI RIPOSO
SETTIMANALE IN CABINA**

A quasi un anno di distanza dall'entrata in vigore, in Francia, della normativa che vieta agli autisti di effettuare il riposo settimanale ordinario all'interno della cabina del camion (art.15 della Legge n. 790 del 10 Luglio 2014 contro il dumping sociale, il Ministero dei Trasporti Francese ha reso disponibile (anche in lingue italiana) una sorta di vademecum in cui, sotto forma di F.A.Q, detta alcuni chiarimenti a proposito dell'applicazione della predetta normativa.

Dalla lettura delle risposte è possibile ricavare le seguenti conclusioni:

- Il divieto oggetto del provvedimento riguarda il riposo settimanale ordinario (almeno 45 h), mentre non si estende al riposo giornaliero e al riposo settimanale ridotto (almeno 24 h) che, pertanto, possono essere presi in cabina purché adeguatamente attrezzata (risposte 1.1 e 1.3);
- La violazione del divieto in esame, non comporta nessuna sanzione per il conducente. La sanzione è stata prevista soltanto nei confronti dell'impresa datoriale, per il fatto di non aver vigilato affinché l'organizzazione del lavoro dei conducenti fosse conforme alle disposizioni sul diritto al riposo settimanale, come prescritto dall'art. 10.2 del Regolamento 561/2006. La sanzione, ricordiamo, consiste in una multa di 30.000 € e in un anno di reclusione (risposte 1.2 e 2.7).
- La normativa si applica a prescindere dalla nazionalità del conducente, del datore di lavoro e del Paese di immatricolazione del veicolo, ed include anche i mezzi immatricolati in Paesi extra U.E soggetti all'accordo AETR. **Non si applica, invece, ai padroncini e ai veicoli di massa fino a 3,5 ton** (risposte 2.2, 2.3, 2.4, 2.5). Sarebbe applicabile – precisa la risposta 2.5- a chi organizza il lavoro dei padroncini, qualora agisca come datore di lavoro nei confronti di altri conducenti.
- Particolarmente interessanti appaiono i paragrafi dedicati alle modalità di accertamento della violazione. In particolare, viene chiarito che:
 - La violazione del divieto di riposo settimanale in cabina **può essere accertata soltanto in "flagranza" del fatto** e, quindi, nel caso in cui all'atto di un controllo su strada, venga appurato che un autista si trova sul mezzo nonostante, in quel momento, avrebbe dovuto effettuare un periodo di riposo settimanale ordinario. In tal caso, la risposta 3.3 evidenzia che *"la sua presenza (n.d.r. del conducente) a bordo del veicolo costituisce da sola un elemento materiale per constatare che non effettua il riposo all'esterno del veicolo..."*. Questa conclusione viene suffragata anche dalle risposte ai numeri 2.8 e 3.4, in cui viene affermato che i controlli su strada **non possono verificare** le condizioni in cui è stato preso il riposo settimanale ordinario nei 28 giorni precedenti il controllo;

Aderente a:

- L'accertamento di una singola violazione **non comporta** in automatico l'applicazione, nei confronti dell'impresa datoriale, delle pesanti sanzioni previste dalla normativa, **ma rappresenta soltanto un indizio**. Infatti, nella risposta 4.1 si legge che *"una constatazione isolata di effettuazione del riposo settimanale normale a bordo del veicolo da parte del conducente non sembra sufficiente, in mancanza di altri elementi, per considerare che si possa configurare l'illecito punito dall'art.15 della Legge 10 Luglio 2014 (per errore, nelle F.A.Q viene indicato il 2015). Gli elementi di fatto raccolti in occasione dei controlli su strada potranno dare vita a ulteriori indagini sulle imprese che hanno alle loro dipendenze i conducenti in oggetto"*. Pertanto, tenuto conto che l'onere della prova è a carico dell'autorità francese incaricata delle indagini, il presupposto per applicare la sanzione in esame è quello che, in più di un'occasione, i conducenti della stessa impresa siano stati sorpresi ad effettuare il riposo settimanale ordinario sul camion: infatti, *"è soprattutto il reiterarsi di queste constatazioni sui luoghi di stazionamento che potrà condurre, al termine di eventuali indagini complementari, a stabilire l'intenzione delittuosa relativamente all'organizzazione del lavoro"* (risposta 4.3).
- Quindi, di fronte a ripetute violazioni della normativa in esame da parte della stessa impresa, spetta al giudice il compito di applicare la sanzione, al termine di un procedimento svolto in contraddittorio con l'impresa, in cui quest'ultima potrà fornire delle prove a discarico (risposte 3.6 e 4.2). La risposta 4.3 chiarisce che non è stato previsto un elenco di documenti giustificativi che provino lo svolgimento del riposo settimanale all'esterno della cabina. E consigliabile che il datore di lavoro fornisca istruzioni appropriate al suo autista sul divieto in esame, verificandone con regolarità il rispetto (risposta 4.5).
- La risposta 5.1 specifica che il riposo settimanale ordinario deve essere preso in alloggi che garantiscano condizioni di igiene e comfort adeguate ai conducenti (le caratteristiche degli alloggi sono riportate negli articoli da R 4228-26 a R.4228-34 del codice del lavoro francese). Non rispetta il divieto di riposo settimanale ordinario in cabina, il datore di lavoro che si limiti ad imporre al conducente di fermare il veicolo su una zona stradale, *"indipendentemente dalle condizioni di accesso e del livello di attrezzatura perché, così facendo, i conducenti avrebbero a disposizione solo il veicolo per dormire"*.
- L'esigenza di dover sorvegliare il veicolo, non esonera il conducente dal divieto in esame visto che a quest'ultimo, durante il riposo, non può essere affidato alcun compito o attività da parte del suo datore di lavoro. Spetta all'impresa il compito di prevedere le condizioni di sicurezza dei veicoli in sosta e del loro carico, compresi quelli pericolosi, durante i periodi di riposo dei suoi autisti.

Il testo delle F.A.Q del Ministero dei Trasporti francese, è disponibile nelle pagine che seguono.

Cordiali saluti.

Aderente a:

DOMANDE FREQUENTI

SULL'ARTICOLO 15 DELLA LEGGE DEL 10 LUGLIO 2014 VOLTA A CONTRASTARE LA CONCORRENZA SOCIALE SLEALE

RIGUARDANTE LE CONDIZIONI DI EFFETTUAZIONE DEL RIPOSO SETTIMANALE NORMALE

1 Gli effetti giuridici dell'articolo 15 della legge del 10 luglio 2014 e i suoi obiettivi in materia di riposo settimanale normale

1.1 Su quali disposizioni del regolamento 561/2006 del 15 marzo 2006 si basa l'articolo 15 della legge del 10 luglio 2014?

L'articolo 8.8 del regolamento 561/2006 del 15 marzo 2006 dispone che i conducenti trascorrono il riposo settimanale normale all'esterno del veicolo (il conducente, se sceglie di farlo, può trascorrere unicamente il riposo settimanale ridotto e i riposi giornalieri a bordo del veicolo in sosta purché questo sia dotato delle opportune attrezzature per il riposo). L'articolo 10 del regolamento, ai punti 2 e 3 prevede:

- che le imprese di trasporti organizzino il lavoro dei conducenti in modo tale che essi possano rispettare il regolamento relativo ai tempi di guida e di riposo;
- che le imprese forniscano ai conducenti istruzioni appropriate ed effettuino controlli regolari per vigilare sul rispetto di tale regolamentazione;
- il principio della responsabilità del datore di lavoro per le infrazioni commesse dal conducente, anche se l'infrazione è stata commessa sul territorio di un altro Stato membro o di un paese terzo.

Il regolamento non prevede esplicitamente delle sanzioni ma, attraverso l'articolo 19, chiede agli Stati membri di definire regole che sanzionino le infrazioni commesse in violazione delle disposizioni. Questo stesso articolo indica che le sanzioni devono essere effettive, proporzionate, dissuasive e non discriminatorie.

1.2 Quali obblighi impone concretamente questa legge ai conducenti e ai datori di lavoro del trasporto su strada in materia di riposo settimanale?

Con riferimento ai conducenti, la legge del 10 luglio 2014 rammenta l'obbligo di rispettare, come stabilito dal regolamento 561/2006 del 15 marzo 2006, il riposo settimanale **normale** all'esterno del veicolo. **Non prevede alcun obbligo supplementare né sanzioni nei loro confronti.**

Per i datori di lavoro, al fine di garantire che i conducenti rispettino l'obbligo di effettuare il riposo settimanale normale all'esterno del veicolo, nel diritto francese la legge stabilisce l'obbligo di *"vigilare che l'organizzazione del lavoro dei conducenti di veicoli stradali sia conforme alle disposizioni relative al diritto al riposo settimanale normale"*, previsto dall'articolo 10 del regolamento 561/2006 del 15 marzo 2006 e la pena che sanziona il

mancato rispetto della disposizione. La sanzione nella quale incorrono i datori di lavoro è una pena correzionale di un anno di prigione e una multa di 30.000 euro.

Tali disposizioni sono indicate agli articoli L. 3313-3 (obbligo relativo all'organizzazione del lavoro da parte dei datori di lavoro) e L. 3315-4-1 (sanzione delle violazioni commesse dai datori di lavoro a detto obbligo) del codice dei trasporti.

1.3 Quali sono gli obiettivi di questa misura?

La legge consentirà di perseguire i datori di lavoro che utilizzano i veicoli pesanti come alloggio permanente dei conducenti dei veicoli che essi impiegano.

Mira soprattutto a proteggere le condizioni di vita dei conducenti di veicoli stradali, indipendentemente dal loro luogo di residenza o sede di servizio. Il regolamento 561/2006 del 15 marzo 2006 autorizza unicamente l'effettuazione dei riposi giornalieri e dei riposi settimanali ridotti a bordo del veicolo in sosta, a patto che siano rispettate condizioni di comfort adeguate e la scelta del conducente.

1.4 Qual è la necessità di questa misura legislativa dal momento che il regolamento 561/2006 del 15 marzo 2006 si applica direttamente negli Stati membri dell'Unione europea?

Gli articoli 8.8 e 10 del regolamento 561/2006 del 15 marzo 2006 definiscono le condizioni di effettuazione del riposo settimanale normale ma lasciano agli Stati membri la responsabilità di fissare le sanzioni per inadempienza a tale obbligo (articolo 19 del regolamento).

Questa legge permetterà di perseguire e sanzionare i datori di lavoro che, in violazione dell'articolo 10.2, non organizzano il lavoro dei loro conducenti in modo che essi abbiano la possibilità di effettuare il loro riposo settimanale normale all'esterno dei veicoli che sono affidati loro, imponendo così ai conducenti di non conformarsi all'articolo 8.8 del regolamento 561/2006 del 15 marzo 2006.

2 Entrata in vigore e campo di applicazione

2.1 Qual è la data di entrata in vigore della legge?

L'articolo 15 della legge, di cui agli articoli L. 3313-3 e L. 3315-4-1 del codice dei trasporti, non prevede un testo normativo di applicazione. Non prevede un termine di entrata in vigore.

I nuovi articoli L. 3313-3 e L. 3315-4-1 del codice dei trasporti sono pertanto applicabili dalla pubblicazione della legge del 10 luglio 2014 sulla Gazzetta ufficiale del 11 luglio 2014.

2.2 La legge si applica in Francia ai conducenti stranieri?

La legge si applica sul territorio francese qualunque sia la nazionalità del conducente, del datore di lavoro o lo stato di immatricolazione del veicolo.

2.3 La legge si applica ai trasporti che ricadono nel campo di applicazione dell'accordo europeo riguardante il lavoro in equipaggi dei veicoli che effettuano trasporti internazionali su strada (AETR)?

L'articolo 15 della legge del 10 luglio 2014 rammenta che il riposo settimanale normale è definito dall'articolo 4 del regolamento (CE) n° 561/2006 del 15 marzo 2006; la definizione dell'AETR è perfettamente identica.

Pertanto le regole definite all'articolo 15 della legge del 10 luglio 2014 si applicano ai trasportatori soggetti all'AETR.

2.4 La legge si applica ai conducenti dei veicoli di trasporto merci inferiori a 3,5 tonnellate?

La legge del 10 luglio 2014 non riguarda i veicoli commerciali leggeri inferiori a 3,5 tonnellate.

Riguarda i veicoli che rientrano nel campo di applicazione del regolamento 561/2006 del 15 marzo 2006, quale definito all'articolo 2, e più specificamente i veicoli pesanti per il trasporto merci superiori a 3,5 tonnellate di massa massima autorizzata.

Sarebbe opportuno avviare una riflessione a livello europeo per valutare la possibilità di estendere i requisiti del regolamento 561/2006 del 15 marzo 2006 ai veicoli commerciali leggeri.

2.5 La legge si applica ai conducenti indipendenti?

La legge sanziona i datori di lavoro responsabili dell'organizzazione del lavoro e pertanto non si applica ai conducenti indipendenti in quanto tali.

Tuttavia, sarebbe applicabile a chi organizza il lavoro di conducenti indipendenti (essendolo esso stesso), qualora agisca come datore di lavoro nei confronti di altri conducenti.

2.6 La legge si applica ai conducenti "messi a disposizione" di un datore di lavoro, ai commissionari, ai locatari di veicoli con conducente?

Le disposizioni del regolamento 561/2006 del 15 marzo 2006 relative al riposo settimanale normale si applicano ai conducenti "*messi a disposizione*" di un'impresa.

Chiunque, a qualsivoglia titolo, organizzi il lavoro dei conducenti di veicoli stradali può essere ritenuto responsabile.

2.7 La legge punisce il conducente che ha effettuato il riposo settimanale normale a bordo del veicolo o il suo datore di lavoro? Chi deve pagare la sanzione?

Le sanzioni che rientrano nel campo della regolamentazione sociale europea sono imputabili unicamente al datore di lavoro e mai al conducente. È il caso delle pene previste dalla legge del 10 luglio 2014 (multa che può arrivare fino a 30.000 € e imprigionamento fino a un anno) che riguarda il reato di organizzazione del lavoro dei conducenti in maniera tale da impedire loro di rispettare l'obbligo di trascorrere il periodo di riposo settimanale normale all'esterno del veicolo.

2.8 L'effettuazione del riposo settimanale normale a bordo del veicolo all'estero ma constatato in occasione di un controllo in Francia può essere sanzionato?

Gli agenti di controllo dei trasporti terrestri citati dall'articolo L.3315-1 del codice dei trasporti sono abilitati ad accertare le infrazioni al regolamento 561/2006 del 15 marzo 2006. In tale contesto, l'effettuazione del riposo settimanale normale a bordo del veicolo potrà essere constatato durante un'operazione di controllo a bordo strada, nel quale sarà verificato il rispetto di tutte le regole afferenti il trasporto su strada.

I controlli su strada non vertono sulle condizioni in cui viene effettuato il riposo settimanale normale nei periodi antecedenti il controllo.

3 Mezzi di controllo e di applicazione delle sanzioni

3.1 Come saranno determinati i veicoli e i conducenti da sottoporre a controllo? Saranno definite delle priorità per nazionalità?

Le modalità di controllo non sono modificate dalla legge del 10 luglio 2014. I controlli interessano tutti i veicoli che circolano sul territorio nazionale, indipendentemente dalla loro origine.

3.2 Un conducente potrà subire un controllo a bordo del veicolo durante il riposo giornaliero e/o settimanale?

Le modalità di controllo non sono modificate dalla legge del 10 luglio 2014. In linea generale, come avviene attualmente, i controlli sono effettuati in condizioni che non nuocciano alla qualità del riposo dei conducenti.

3.3 In che modo gli agenti di controllo verificheranno in concreto che i conducenti effettuino il riposo settimanale normale all'esterno del veicolo?

Le operazioni di controllo dei controllori dei trasporti terrestri hanno come obiettivo di verificare il rispetto della regolamentazione europea e nazionale (cfr. punto 2-8).

Nel momento in cui viene accertato che un conducente si trova in periodo di riposo settimanale normale, la sua presenza a bordo del veicolo costituisce da sola un elemento materiale sufficiente per constatare che non effettua il riposo all'esterno del veicolo come previsto dall'articolo 8.8 del regolamento 561/2006 del 15 marzo 2006.

3.4 Le autorità potranno controllare i giorni di riposo settimanale normali in un periodo più esteso rispetto ai 28 giorni verificabili al momento dei controlli sul cronotachigrafo?

I controlli effettuati sul territorio francese a brodo strada da agenti incaricati del controllo dei trasporti su strada (agente del ministero responsabile dei trasporti, polizia nazionale, gendarmeria...) si limiteranno alla constatazione della conformità delle condizioni di effettuazione del riposo in corso. Questi controlli non avranno come scopo di verificare le condizioni di effettuazione dei riposi settimanali nei 28 giorni precedenti al giorno del controllo.

3.5 Come procederanno le autorità addette al controllo in caso di inserimento manuale dei dati nel tachigrafo digitale?

La legge del 10 luglio 2014 non modifica le condizioni di controllo dei cronotachigrafi.

3.6 Come sarà garantita la proporzionalità delle pene in rapporto all'infrazione?

L'importo della sanzione e la pena di imprigionamento menzionate nella legge rappresentano le pene massime.

Le pene sono stabilite dai giudici al termine di un'inchiesta e di un procedimento in contraddittorio nel corso del quale verrà audita la difesa.

Le pene saranno pronunciate conformemente alle disposizioni dell'articolo 132-24 del codice penale:

"Nei limiti stabiliti dalla legge, l'autorità giudiziaria stabilisce le pene e ne fissa il regime in funzione delle circostanze dell'infrazione e della personalità dell'autore. Quando l'autorità giudiziaria si pronuncia a favore del pagamento di una multa, ne determina l'importo tenendo conto delle risorse e degli oneri dell'autore dell'infrazione.

La natura, il quantum e il regime delle pene sono fissati in modo tale da conciliare la protezione effettiva della società, la sanzione del condannato e gli interessi della vittima con la necessità di favorire l'inserimento o il reinserimento del condannato e prevenire la reiterazione del reato.

In ambito penale, fatta eccezione per le condanne per recidiva pronunciate in applicazione dell'[articolo 132-19-1](#), una pena detentiva senza sospensione condizionale può essere pronunciata solo in ultima istanza se la gravità dell'infrazione e la personalità dell'autore rendono necessaria tale pena e se qualsivoglia altra sanzione risulti inadeguata; in tal caso, la pena detentiva deve, se la personalità e la condizione del condannato lo consentono, e tranne in caso di impossibilità materiale, essere oggetto delle misure di alleggerimento previste agli [articoli 132-25 à 132-28](#) ».

3.7 Con quali mezzi le autorità francesi potranno perseguire datori di lavoro con sedi all'estero e rendere esecutive le pene previste dalla legislazione francese?

I procedimenti a carico dei datori di lavoro con sede in altri Stati membri si basano sui mezzi di cooperazione amministrativa, poliziesca e giudiziaria in materia penale previsti a livello europeo.

La cooperazione amministrativa tra amministrazioni o servizi competenti in materia di controllo è prevista dall'articolo 22.2 del regolamento 561/ 2006 del 15 marzo 2006.

Tali procedimenti potranno basarsi sul principio affermato dall'articolo 19 di tale regolamento che attribuisce agli Stati membri la competenza di *"comminare una sanzione a un'impresa e/o a un conducente per un'infrazione al presente regolamento constatata sul suo territorio e per la quale la sanzione non sia già stata comminata, anche se l'infrazione è stata commessa sul territorio di un altro Stato membro o di un paese terzo"*. Analogamente, in caso di infrazioni di natura penale, la cooperazione tra Stati membri potrà avvalersi degli strumenti di cooperazione giudiziaria europea.

4 Mezzi di prova di regolarità per i conducenti e i trasportatori

4.1 A partire da quali elementi materiali potrà essere constatato il mancato rispetto dell'obbligo di effettuare il riposo settimanale normale all'esterno del veicolo?

Gli indizi raccolti al momento dei controlli a bordo strada, soprattutto il reiterarsi della constatazione dell'effettuazione del riposo settimanale normale a bordo del veicolo da parte dei conducenti dipendenti di una stessa impresa, rappresenterà una raccolta di indizi costitutivi dell'infrazione delittuosa all'obbligo di organizzare il lavoro vigilando a che i conducenti effettuino il riposo normale all'esterno del veicolo.

Una constatazione isolata di effettuazione del riposo settimanale normale a bordo del veicolo da parte del conducente non sembra sufficiente, in mancanza di altri elementi, per considerare che si possa configurare l'illecito punito dall'articolo 15 della legge del 10 luglio 2015. Gli elementi di fatto raccolti in occasione dei controlli su strada potranno dare vita a ulteriori indagini sulle imprese che hanno alle loro dipendenze i conducenti in oggetto.

4.2 Saranno richiesti documenti giustificativi a dimostrazione del fatto che il conducente abbia effettuato il riposo settimanale normale all'esterno del veicolo (fattura dell'hotel, del camping, attestati di alloggio presso un conoscente...)?

I testi vigenti non prevedono la presentazione di documenti giustificativi specifici attestanti che il riposo settimanale normale è stato effettuato all'esterno del veicolo.

Il regime dell'onere della prova è previsto dall'articolo 427 del codice di procedura penale: *"Eccetto i casi nei quali diversamente previsto dalla legislazione vigente, le infrazioni possono essere provate con qualsivoglia mezzo e il giudice decide in base al proprio intimo convincimento. Il giudice può basare la propria decisione solo sulle prove presentate nel corso del dibattimento e discusse in contraddittorio in sua presenza"*.

In caso di indizio di infrazione alle regole di effettuazione del riposo settimanale normale, come per altre infrazioni, l'onere della prova spetta alle autorità incaricate delle indagini e, eventualmente, a quelle competenti dell'attuazione dei procedimenti giudiziari.

I datori di lavoro sottoposti a indagine o azione legale potranno produrre, su loro iniziativa e conformemente ai principi generali del diritto penale, prove o documenti tesi a dimostrare che non si sono resi colpevoli dell'infrazione contestata. Le autorità valuteranno, sotto il controllo del giudice in ultima istanza, il carattere probatorio di tali documenti.

4.3 Quali sono i documenti giustificativi che permetteranno all'impresa di provare che non organizza sistematicamente il riposo settimanale normale dei conducenti nella cabina del veicolo?

Non sarà redatto un elenco di documenti giustificativi esigibili che provino l'effettuazione da parte del conducente del riposo all'esterno della cabina.

L'onere della prova spetta all'autorità che agisce in giudizio e che deve dimostrare l'esistenza di una mancanza di organizzazione del lavoro (l'illecito riguarda unicamente l'organizzazione del lavoro che costringe i conducenti a effettuare il riposo settimanale normale in cabina). Avverrà soprattutto attraverso la constatazione in flagranza del reiterarsi dell'effettuazione del riposo settimanale normale in cabina da parte di conducenti che lavorano per lo stesso datore di lavoro. È soprattutto il reiterarsi di queste constatazioni sui luoghi di stazionamento che potrà condurre, al termine di eventuali indagini complementari, a stabilire l'intenzione delittuosa relativamente all'organizzazione del lavoro.

Il fatto che non sia previsto un elenco di documenti giustificativi che costituiscono la prova per l'impresa permette ai datori di lavoro di avvalersi di tutti i documenti probativi a loro disposizione per dimostrare di aver rispettato l'obbligo di organizzare il lavoro in modo tale che il conducente non sia costretto a effettuare il riposo normale in cabina.

4.4 Il conducente dovrà lasciare la scheda conducente nel cronotachigrafo o dovrà toglierla durante il riposo settimanale normale? Dovrà in questo caso fornire un attestato di attività?

La legge del 10 luglio 2014 non modifica minimamente le regole di manipolazione della scheda conducente.

4.5 Può essere invocata la responsabilità del datore di lavoro qualora un conducente preferisca effettuare il riposo settimanale normale nel proprio veicolo pur avendo a sua disposizione un alloggio adeguato?

Ai sensi dell'articolo 10.2 del regolamento 561/2006 del 15 marzo 2006 spetta al datore di lavoro organizzare il lavoro dei conducenti in maniera tale che essi possano conformarsi alle regole relative in particolare al tempo di riposo; a tal fine, le imprese di trasporto forniscono istruzioni appropriate ai loro conducenti ed effettuano controlli regolari. Tenuto conto di tali obblighi, il datore di lavoro non può esonerarsi da qualsivoglia responsabilità invocando la "libera scelta" del suo dipendente. Spetta a lui vigilare, mediante controlli regolari, sul rispetto delle istruzioni che ha fornito volte a rispettare le prescrizioni del regolamento da parte dei suoi preposti e in caso contrario adottare tutte le iniziative perché siano rispettate con, eventualmente, l'avvio di azioni disciplinari contro i dipendenti che utilizzano il veicolo in violazione degli ordini che sono stati impartiti loro.

5 L'alloggio dei conducenti e lo stazionamento dei veicoli

5.1. Che tipo di alloggio possono prevedere i datori di lavoro per i conducenti ai quali chiedono di trascorrere il riposo settimanale normale lontano dal punto di stazionamento?

I datori di lavoro devono prevedere condizioni di alloggio decenti che garantiscano condizioni di igiene e comfort adeguate ai conducenti che devono trascorrere il riposo settimanale normale lontani dal loro punto di stazionamento.

Gli articoli R. 4228-26 à R. 4228-34 del codice del lavoro forniscono delle precisazioni sulle caratteristiche degli alloggi che possono essere proposti dai datori di lavoro ai lavoratori (dimensioni minime, livello di attrezzature, ecc.).

La legge n°73-548 del 27 giugno 1973 relativa all'alloggio collettivo attira l'attenzione dei datori di lavoro in particolare sull'obbligo di dichiarazione preventiva a loro carico presso il prefetto del dipartimento in caso di alloggio collettivo.

Si precisa che non rispetterà le disposizioni dell'articolo 8.8 del regolamento 561/ 2006 del 16 marzo 2006, il datore di lavoro che organizzerà il riposo settimanale normale dei conducenti imponendo loro di stazionare i veicoli su una zona stradale, indipendentemente dalle condizioni di accesso e dal livello di attrezzatura, perché così facendo i conducenti avrebbero a disposizione solo il veicolo per dormire.

Si rammenta inoltre che l'articolo R. 111-41 del codice di urbanismo vieta di campeggiare nelle zone stradali e nelle vie pubbliche; inoltre, il codice penale reprime le condizioni di alloggio e di lavoro indegne.

5.2. In che modo il conducente potrà controllare il veicolo e il suo carico se non effettua il riposo a bordo o nelle vicinanze del luogo di stazionamento?

Durante i periodi di riposo un conducente deve poter, ai sensi dei termini del comma h) dell'articolo 2 del regolamento 561/2006 del 15 marzo 2006, "*disporre liberamente del suo tempo*". Pertanto non può essergli affidato alcun compito o attività dal suo datore di lavoro. Se dovesse accadere che i conducenti devono sorvegliare o custodire il veicolo, sarebbero privati di questa facoltà essenziale di effettuare il riposo.

Spetta pertanto ai datori di lavoro prevedere le condizioni di sicurezza dei veicoli in sosta e del loro carico, compresi carichi pericolosi, durante i periodi di riposo dei conducenti compatibili con la definizione di riposo.

5.3. Se i conducenti non possono assicurare la sorveglianza dei loro veicoli, come garantire la sicurezza dei veicoli nei periodi di riposo dal momento che il numero di parcheggi protetti è ampiamente insufficiente?

La legge non modifica minimamente le condizioni di sorveglianza dei veicoli poiché il regolamento 561/2006 del 15 marzo 2006 dalla sua entrata in vigore ad aprile 2007 obbliga di lasciare ai conducenti la possibilità di disporre liberamente del loro tempo durante il periodo di riposo.