



FRAGEN UND ANTWORTEN

ZUM ARTIKEL 15 DES GESETZES VOM 10. JULI 2014 GEGEN DEN UNLAUTEREN SOZIALEN WETTBEWERBS

ÜBER DIE BEDINGUNGEN DER NORMALEN WÖCHENTLICHEN RUHEZEIT

1 Die rechtlichen Auswirkungen des Artikels 15 des Gesetzes vom 10. Juli 2014 und seine Ziele in Bezug auf die regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeiten

1.1 Auf welche Bestimmungen der Verordnung 561/2006 vom 15. März 2006 stützt sich der Artikel 15 des Gesetzes vom 10. Juli 2014?

Artikel 8.8 der Verordnung 561/2006 vom 15. März 2006 verlangt, dass die Fahrer ihre regelmäßige wöchentliche Ruhezeit außerhalb des Fahrzeugs verbringen (nur die reduzierten wöchentlichen Ruhezeiten und die tägliche Ruhezeit kann der Fahrer - der die Wahl hat - im stehenden Fahrzeug, das mit einer geeigneten Schlafmöglichkeit ausgestattet ist, verbringen). Artikel 10 der Verordnung sieht in Absatz 2 und 3 vor:

- dass die Transportunternehmen die Arbeit der Fahrer so organisieren, dass sie die Vorschriften in Bezug auf die Lenk- und Ruhezeiten einhalten können;
- dass die Unternehmen den Fahrern die entsprechenden Anweisungen geben und regelmäßige Kontrollen durchführen, um die Einhaltung dieser Verordnung zu gewährleisten;
- das Prinzip, dass der Arbeitgeber für vom Fahrer begangene Verstöße haftbar ist, selbst wenn der Verstoß im Hoheitsgebiet eines anderen Mitgliedstaats oder eines Drittstaats begangen wurde.

Die Verordnung verlangt nicht ausdrücklich Sanktionen, fordert aber in Artikel 19, dass die Mitgliedstaaten Regeln für die Bestrafung von Verstößen gegen die Bestimmungen aufstellen. Der gleiche Artikel besagt, dass die Sanktionen wirksam, verhältnismäßig, abschreckend, jedoch nicht diskriminierend sein müssen.

1.2 Welche Verpflichtungen verlangt dieses Gesetz konkret von den Fahrern und den Arbeitgebern im Straßengüterverkehr in Bezug auf die wöchentlichen Ruhezeiten?

Für Fahrer nimmt das Gesetz vom 10. Juli 2014 Bezug auf die Verpflichtung gemäß der Verordnung 561/2006 vom 15. März 2006, die regelmäßige wöchentliche Ruhezeit außerhalb des Fahrzeugs zu verbringen. **Es beinhaltet keinen zusätzlichen Zwang und sieht keine Sanktionen bei einem Verstoß vor.**

Für Arbeitgeber, um sicherzustellen, dass die Fahrer, ihrer Verpflichtung nachkommen können, ihre regelmäßige wöchentliche Ruhezeit außerhalb des Fahrzeugs zu verbringen,

schaft das Gesetz im französischen Recht die Verpflichtung, *"sicherzustellen, dass die Organisation der Arbeit der Fahrer im Straßenverkehr die Bestimmungen in Bezug auf das Recht auf regelmäßige wöchentliche Ruhezeiten"* einhält, die Artikel 10 der Verordnung 561/2006 vom 15. März 2006 vorsieht, und Sanktionen für die Nichteinhaltung der Bestimmung. So ist die Sanktion für die Arbeitgeber ein Vergehen, das mit einem Jahr Gefängnis und 30.000 € Geldstrafe geahndet wird.

Diese Bestimmungen sind in den Artikeln L. 3313-3 (Verpflichtung hinsichtlich der Organisation der Arbeit durch die Arbeitgeber) und L. 3315-4-1 (Bestrafung der Arbeitgeber bei Verstößen gegen diese Verpflichtung) des Transportgesetzes festgelegt.

1.3 Was sind die Ziele dieser Maßnahme?

Das Gesetz wird Arbeitgeber, die LKWs als dauerhafte Form der Unterkunft der von ihnen beschäftigten Fahrer einsetzen, strafrechtlich verfolgen.

Es hat insbesondere das Ziel, die Lebensbedingungen der LKW-Fahrer unabhängig von ihrem Wohnort oder ihrem Einsatz aufrechtzuerhalten. Die Verordnung 561/2006 vom 15. März 2006 berechtigt nur dazu, die täglichen Ruhezeiten und die reduzierten wöchentlichen Ruhezeiten im stehenden Fahrzeug zu verbringen und zwar unter Voraussetzung angemessener Komfortbedingungen und der freien Wahl des Fahrers.

1.4 Warum ist dieses Gesetz ist es notwendig, wo doch die Verordnung 561/2006 vom 15. März 2006 in die Mitgliedstaaten der Europäischen Union direkt gültig ist?

Artikel 8.8 und 10 der Verordnung 561/2006 vom 15. März 2006 legen die Bedingungen für die regelmäßige wöchentliche Ruhezeit fest, überlassen aber den Mitgliedstaaten die Zuständigkeit für die Festlegung der Sanktionen für Verstöße gegen diese Verpflichtungen (Artikel 19 der Verordnung).

Dieses Gesetz wird dazu beitragen, Arbeitgeber zu bestrafen und zu verfolgen, die unter Verstoß gegen Artikel 10.2 die Arbeit ihrer Fahrer nicht so organisieren, dass diese die Möglichkeit haben, ihre regelmäßige wöchentliche Ruhezeit außerhalb der ihnen anvertrauten Fahrzeuge zu verbringen und ihre Fahrer so dazu zwingen, Artikel 8.8 der Verordnung 561/2006 vom 15. März 2006 nicht einzuhalten.

2 Inkrafttreten und Geltungsbereich

2.1 Wann tritt das Gesetz in Kraft?

Artikel 15 des Gesetzes, kodifiziert in Artikel L. 3313-3 und L. 3315-4-1 des Transportgesetzes legt keinen Durchführungsrechtsakt fest. Ebenso ist darin keine Frist für das Inkrafttreten vorgesehen.

Die neuen Artikel L. 3313-3 und L. 3315-4-1 des Transportgesetzes gelten daher seit der Veröffentlichung des Gesetzes vom 10. Juli 2014 im Amtsblatt vom 11. Juli 2014.

2.2 Gilt das Gesetz in Frankreich für ausländische Fahrer?

Das Gesetz gilt in Frankreich unabhängig von der Nationalität des Fahrers, des Arbeitgebers oder des Zulassungsstaates des Fahrzeuges.

2.3 Gilt das Gesetz für Transporte im Rahmen des Geltungsbereiches des europäischen Übereinkommens über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR)?

Artikel 15 des Gesetzes vom 10. Juli 2014 sieht vor, dass die regelmäßige wöchentliche Ruhezeit gemäß Artikel 4 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 vom 15. März 2006 festgelegt wird; die Definition des AETR ist genau gleich.

Die Regelungen des Artikels 15 des Gesetzes vom 10. Juli 2014 gelten auch für Transportunternehmen, für die das AETR gilt.

2.4 Gilt das Gesetz für Fahrer von Kraftfahrzeugen für den Warentransport unter 3,5 Tonnen?

Das Gesetz vom 10. Juli 2014 gilt nicht für leichte Nutzfahrzeuge unter 3,5 Tonnen.

Es gilt für Fahrzeuge, die in den Geltungsbereich der Verordnung 561/2006 vom 15. März 2006, wie in Artikel 2 festgelegt, fallen und insbesondere für schwere LKW für den Warentransport mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 Tonnen.

Man sollte auf europäischer Ebene damit beginnen, über die Möglichkeit einer Ausweitung der Anforderungen der Verordnung 561/2006 vom 15. März 2006 auf leichte Nutzfahrzeuge nachzudenken.

2.5 Gilt das Gesetz in Frankreich für selbständige Fahrer?

Das Gesetz bestraft die Arbeitgeber, die für die Organisation der Arbeit verantwortlich sind, und gilt daher nicht für selbständige Fahrer.

Allerdings gilt es für denjenigen, der die Arbeit der selbständigen Fahrer organisiert (sollte er es selbst sein), wenn dieser als Arbeitgeber für andere Fahrer handelt.

2.6 Gilt das Gesetz für Fahrer, die einem Arbeitgeber zur Verfügung gestellt werden, für Spediteure, für Vermieter von Fahrzeugen mit Fahrer?

Die Bestimmungen der Verordnung 561/2006 vom 15. März 2006 hinsichtlich der regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeit gelten für Fahrer, die einem Unternehmen "zur Verfügung gestellt" werden.

Jede Person, die in welcher Eigenschaft auch immer die Arbeit der Fahrer organisiert, kann haftbar gemacht werden.

2.7 Bestraft das Gesetz den Fahrer, der seine regelmäßige wöchentliche Ruhezeit im Fahrzeug verbracht hat, oder seinen Arbeitgeber? Wer muss die Geldbuße zahlen?

Es ist immer der Arbeitgeber, niemals der Fahrer, der die Sanktionen im Rahmen des EU-Sozialrechts zu tragen hat. Das ist bei den durch das Gesetz vom 10. Juli 2014 festgelegten Strafen (Bußgeld von bis zu 30.000 € und Freiheitsstrafe bis zu einem Jahr) der Fall, da es sich um eine Straftat bei der Organisation der Arbeit der Fahrer handelt dahingehend, dass sie die Verpflichtung, die regelmäßige wöchentliche Ruhezeit außerhalb des Fahrzeugs zu verbringen, nicht einhalten können.

2.8 Kann das Verbringen einer regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeit im Fahrzeug im Ausland, das aber bei einer Kontrolle in Frankreich festgestellt wurde, verfolgt werden?

Die Kontrollbeamten des Landtransports, die in Artikel L.3315-1 des Transportgesetzes genannt werden, sind befugt, Verstöße gegen die Verordnung 561/2006 vom 15. März 2006 festzustellen. In diesem Zusammenhang kann das Verbringen der regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeit im Fahrzeug bei einer Straßenkontrolle festgestellt werden, bei der die Einhaltung aller Bestimmungen des Straßenverkehrs überprüft wird.

Straßenkontrollen sind nicht dazu vorgesehen, die Bedingungen für die regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeiten für die Zeit vor der laufenden Kontrolle zu überprüfen.

3 Kontroll- und Sanktionsmöglichkeiten

3.1 Wie werden die kontrollierten Fahrzeuge und Fahrer festgelegt? Gibt es Prioritäten je nach Nationalität?

Die Kontrollverfahren werden durch das Gesetz vom 10. Juli 2014 nicht geändert. Die Kontrollen gelten für alle Fahrzeuge, die im Land unterwegs sind, unabhängig von ihrer Herkunft.

3.2 Kann ein Fahrer in seinem Fahrzeug während der täglichen und/oder der wöchentlichen Ruhezeit kontrolliert werden?

Die Kontrollverfahren werden durch das Gesetz vom 10. Juli 2014 nicht geändert. Im Allgemeinen, wie es derzeit der Fall ist, werden die Kontrollen unter Bedingungen durchgeführt, die die Qualität der Ruhezeit des Fahrers nicht beeinträchtigen.

3.3 Wie werden die Kontrollbeamten konkret überprüfen, dass die Fahrer ihre regelmäßige wöchentliche Ruhezeit außerhalb des Fahrzeugs verbringen?

Die Kontrollen der Kontrollbeamten für den Landtransport haben das Ziel, die Einhaltung der europäischen und nationalen Vorschriften zu kontrollieren (siehe Punkt 2-8).

Sobald feststeht, dass ein Fahrer gerade seine regelmäßige wöchentliche Ruhezeit nimmt, ist seine bloße Anwesenheit im Fahrzeug ein ausreichender, konkreter Hinweis, dass er seine Ruhezeit nicht wie in Artikel 8.8 der Verordnung 561/2006 vom 15. März 2006 festgelegt außerhalb des Fahrzeugs verbringt.

3.4 Können die Behörden bei den Kontrollen die Tage der regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeiten über einen längeren Zeitraum als die 28 Tage, die auf der Karte des Fahrtenschreibers zur Verfügung stehen, kontrollieren?

Die in Frankreich von den Kontrollbeamten für den Straßentransport durchgeführten Straßenkontrollen (Beamte des Verkehrsministeriums, der nationalen Polizei, Gendarmerie...) beschränken sich auf die Feststellung der Einhaltung der aktuellen Bedingungen beim Verbringen der Ruhezeit. Diese Kontrollen haben nicht das Ziel, die Bedingungen beim Verbringen der regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeiten in der Zeit vor den 28 Tagen, die der Kontrolle vorangehen, zu kontrollieren.

3.5 Wie gehen die Aufsichtsbehörden bei einer manuellen Dateneingabe in den digitalen Fahrtenschreiber vor?

Das Gesetz vom 10. Juli 2014 sieht keine Änderungen der Bedingungen für die Kontrolle der Fahrtenschreiber vor.

3.6 Wie wird die Verhältnismäßigkeit der Strafen in Bezug zur Straftat sichergestellt?

Die Höhe der im Gesetz genannten Geldstrafe und Haftstrafe sind Höchststrafen.

Die Strafen werden von den Richtern nach einer Untersuchung und einem kontradiktorischen Verfahren, in dem die Verteidigung gehört wird, verhängt.

Die Strafen werden gemäß den Bestimmungen des Artikels 132-24 des Strafgesetzbuches verhängt:

"Innerhalb der gesetzlich festgelegten Grenzen verhängt die Gerichtsbarkeit die Strafen und legt deren Form je nach den Umständen des Verstoßes und der Persönlichkeit des Täters fest. Wenn das Gericht eine Geldstrafe verhängt, legt es die Höhe auch unter Berücksichtigung der finanziellen Mittel und Belastungen des Täters fest.

Art, Umfang und Form der Bestrafung werden so festgelegt, dass der wirksame Schutz der Gesellschaft, die Bestrafung des Verurteilten und die Interessen des Opfers mit der Notwendigkeit, die Eingliederung oder Wiedereingliederung des Verurteilten zu fördern und zu verhindern und das Begehen weiterer Straftaten zu verhindern, in Einklang gebracht wird.

Als Korrekturmaßnahme, abgesehen von den Verurteilungen für Wiederholungstaten unter Anwendung des [Artikels 132-19-1](#), kann eine Gefängnisstrafe ohne Bewährung nur als letztes Mittel verhängt werden, wenn die Schwere der Tat und die Persönlichkeit des

Täters diese Strafe notwendig machen und jede andere Sanktion unzureichend ist; in diesem Fall muss die Gefängnisstrafe, wenn es die Persönlichkeit und die Situation des Verurteilten es zulassen, und es nicht in materieller Hinsicht unmöglich ist, unter eine der Bestimmungen in [Artikel 132-25 bis 132-28](#) fallen..

3.7 Mit welchen Mitteln können die französischen Behörden Arbeitgeber mit Sitz im Ausland verfolgen und die von der französischen Gesetzgebung vorgesehenen Strafen vollziehen lassen?

Die Verfolgung von Arbeitgebern in anderen Mitgliedstaaten hängt von den Möglichkeiten der administrativen, polizeilichen und justiziellen Zusammenarbeit in Strafsachen ab, die auf europäischer Ebene vorgesehen sind.

Die administrative Zusammenarbeit zwischen den für die Kontrolle zuständigen Administrationen und Abteilungen ist in Artikel 22.2 der Verordnung 561/2006 vom 15. März 2006 festgelegt.

Diese Verfolgungen stützen sich auf den Grundsatz des Artikels 19 dieser Verordnung, der die Mitgliedstaaten ermächtigt, *"eine Strafe gegen ein Unternehmen und/oder einen Fahrer zu verhängen bei einem Verstoß gegen diese Verordnung, die in seinem Hoheitsgebiet festgestellt wird und noch nicht mit einer Sanktion geahndet wurde, selbst wenn dieser Verstoß in einem anderen Mitgliedstaat oder in einem Drittland begangen wurde"*. Da es sich um Straftaten handelt, kann sich die Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten auf die Instrumente der europäischen justiziellen Zusammenarbeit stützen.

4 Nachweismöglichkeiten der Vorschriftsmäßigkeit für Fahrer und Transportunternehmer

4.1 Aufgrund welcher konkreter Hinweise kann die Nichteinhaltung der Verpflichtung, die regelmäßige wöchentliche Ruhezeit außerhalb des Fahrzeugs zu verbringen, festgestellt werden?

Durch bei Straßenkontrollen gesammelte Hinweise, insbesondere die wiederholte Feststellung, dass Fahrer derselben Firma die regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeiten wiederholt im Fahrzeug verbracht haben, kann eine Sammlung von Hinweisen zum Verstoß gegen die Verpflichtung, die Arbeit so zu organisieren, dass die Fahrer hier regelmäßige Ruhezeit außerhalb des Fahrzeugs verbringen, erstellt werden.

Eine einmalige Feststellung, dass ein Fahrer die regelmäßige wöchentliche Ruhezeit im Fahrzeug verbracht hat, reicht bei fehlenden weiteren Hinweisen nicht für die Annahme, dass der Tatbestand gemäß Artikel 15 des Gesetzes vom 15. Juli 2014 gegeben ist. Die bei Straßenkontrollen gesammelten Hinweise können zu weiteren Untersuchungen der Firmen führen, die die betreffenden Fahrer beschäftigen.

4.2 Werden Nachweise verlangt, die beweisen, dass der Fahrer seine regelmäßige wöchentliche Ruhezeit außerhalb des Fahrzeugs verbracht hat (Hotelrechnung, Rechnung Campingplatz, Camping, Übernachtungsnachweis eines Verwandten ..)?

Die geltenden Bestimmungen sehen die Vorlage von speziellen Nachweisen, die beweisen, dass die regelmäßige wöchentliche Ruhezeit außerhalb des Fahrzeugs verbracht wurde, nicht vor.

Die Form des Nachweises ist in Artikel 42 der Strafprozessordnung festgelegt: *"Sofern das Gesetz nichts anderes vorsieht, können Verstöße durch jede Art von Beweisen festgestellt werden und der Richter entscheidet nach seiner persönlichen Überzeugung. Das Gericht darf seine Entscheidung nur auf Beweise stützen, die es während der Verhandlung erhält und widersprüchlich erörtert wurden"*.

Wenn es Hinweise auf einen Verstoß gegen die Bestimmungen der regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeit gibt, liegt wie bei anderen Straftaten, die Beweislast bei den für die Untersuchung zuständigen Behörden und ggf. bei den für die Umsetzung der gerichtlichen Verfolgung zuständigen Behörden.

Arbeitgeber, die Gegenstand einer Untersuchung oder Strafverfolgung sind, können auf eigene Initiative und in Übereinstimmung mit den allgemeinen Grundsätzen des Strafrechts, Beweismittel oder Dokumente beibringen, die nachweisen, dass sie des vorgeworfenen Verstoßes nicht schuldig sind. Die Behörden werden unter gerichtlicher Kontrolle letztlich die Beweiskraft solcher Dokumente bewerten.

4.3 Mit welchen Nachweisen kann die Firma beweisen, dass sie die regelmäßige wöchentliche Ruhezeit der Fahrer in der Kabine nicht systematisch organisiert?

Eine Liste der Nachweise, die erforderlich sind, um zu beweisen, dass die Fahrer ihre Ruhezeit nicht in der Kabine verbringen, wird nicht erstellt.

Die Beweislast liegt bei der verfolgenden Behörde, die nachweisen muss, dass ein Fehler bei der Arbeitsorganisation vorliegt (die Straftat betrifft nur Arbeitsorganisationen, die die Fahrer dazu zwingen, die regelmäßige wöchentliche Ruhezeit in der Kabine zu verbringen). Dies erfolgt vor allem durch wiederholte Feststellungen, dass die Fahrer des gleichen Arbeitgebers in flagranti dabei erwischt werden, dass sie die regelmäßige wöchentliche Ruhezeit in der Kabine verbringen. Vor allem die wiederholte Feststellung auf Parkplätzen kann gegebenenfalls dazu führen, dass nach weiteren Untersuchungen der Vorsatz bei der Organisation der Arbeit nachgewiesen werden kann.

Aufgrund der Tatsache, dass eine Liste von Beweismitteln als Nachweis für den Firma nicht vorgesehen ist, haben die Arbeitgeber die Möglichkeit, alle ihnen zur Verfügung stehenden beweiskräftigen Dokumente geltend zu machen, um zu untermauern, dass sie ihrer Verpflichtung, die Arbeit so zu organisieren, dass der Fahrer nicht gezwungen ist, die regelmäßige Ruhezeit in der Kabine zu verbringen, nachgekommen sind.

4.4 Muss der Fahrer seine Fahrerkarte im Fahrtenschreiber lassen oder muss er sie während der regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeit herausnehmen? Muss er also einen Aktivitätsnachweis liefern?

Das Gesetz vom 10. Juli 2014 sieht keine Änderung der Regeln für den Umgang mit der Fahrerkarte vor.

4.5 Kann der Arbeitgeber haftbar gemacht werden, wenn ein Fahrer seine regelmäßige wöchentliche Ruhezeit lieber im Fahrzeug verbringt, obwohl ihm eine angemessene Unterkunft zur Verfügung steht?

Gemäß Artikel 10.2 der Verordnung 561/2006 vom 15. März 2006, obliegt es dem Arbeitgeber, die Arbeit der Fahrer so zu organisieren, dass sie die Vorschriften insbesondere hinsichtlich der Ruhezeiten einhalten können; zu diesem Zweck geben die Transportunternehmen den Fahrern entsprechende Anweisungen und führen regelmäßige Kontrollen durch. Angesichts dieser Verpflichtungen kann sich der Arbeitgeber nicht unter Berufung auf die "freie Wahl" seines Mitarbeiters der Verantwortung entziehen. Er muss auch durch regelmäßige Kontrollen sicherstellen, dass die Anweisungen, die er erteilt hat, damit die Bestimmungen der Verordnung eingehalten werden, von seinen Mitarbeitern genau befolgt werden, und falls dies nicht der Fall ist, alle Maßnahmen ergreifen, damit sie eingehalten werden, gegebenenfalls durch Disziplinarmaßnahmen für die Mitarbeiter, die das Fahrzeug unter Missachtung der ihnen erteilten Anweisungen benutzen.

5 Unterbringung von Fahrer und Parken des Fahrzeugs

5.1. Welche Art der Unterkunft dürfen Arbeitgeber für die Fahrer vorsehen, die sie bitten, ihre regelmäßige wöchentliche Ruhezeit nicht an ihrem Standort zu verbringen?

Die Arbeitgeber müssen ihren Fahrern, die die regelmäßige wöchentliche Ruhezeit nicht an ihrem Standort verbringen können, akzeptable Unterkunftsbedingungen mit entsprechender Hygiene und Komfort zur Verfügung stellen.

Die Artikel R. 4228-26 bis R. 4228-34 des Arbeitsgesetzes enthalten Details zu den Eigenschaften der Unterkünfte, die Arbeitgeber ihren Mitarbeitern anbieten können (Mindestgröße, Mindestausstattung, usw.).

Die Arbeitgeber müssen bei Kollektivunterkünften besonders auf die Anmeldepflichten beim Präfekten des Departements gemäß Gesetz Nr. 73-548 vom 27. Juni 1973 bezüglich Kollektivunterkünften achten.

Es wird darauf hingewiesen, dass der Arbeitgeber, der die regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeiten der Fahrer organisiert, indem er von ihnen verlangt, die Fahrzeuge ohne Rücksicht auf Zufahrtsbedingungen und Ausstattung auf einer Fläche zu parken, so dass die Fahrer nur das Fahrzeug zum Schlafen haben, die Bestimmungen des Artikels 8.8 der Verordnung 561/2006 vom 15. März 2006 nicht einhält.

Es wird darauf hingewiesen, dass Artikel R. 111-41 des Stadtentwicklungsgesetzes Camping auf Straßenflächen und öffentlichen Straßen verbietet; außerdem werden unwürdige Unterkunfts- und Arbeitsbedingungen laut Strafgesetzbuch bestraft.

5.2. Wie kann der Fahrer Fahrzeug und Ladung überwachen, wenn er seine Ruhezeit nicht im Fahrzeug oder in der Nähe des Parkplatzes verbringt?

Während seiner Ruhezeiten muss ein Fahrer in Übereinstimmung mit den Bedingungen des Absatzes h), Artikel 2 der Verordnung 561/2006 vom 15. März 2006 *"frei über seine Zeit verfügen"*. Sein Arbeitgeber kann ihm in dieser Zeit keine Aufgabe oder Tätigkeit übertragen. Wenn sich herausstellen würde, dass die Fahrer auf ihr Fahrzeug aufpassen müssen, würden sie der wichtigen Möglichkeit beraubt, ihre Ruhezeit zu nehmen.

Es obliegt den Arbeitgebern, während der Ruhezeiten für der Definition Ruhezeit entsprechende Bedingungen zur Sicherung der geparkten Fahrzeuge und ihrer Ladungen einschl. Gefahrstoffe zu sorgen.

5.3. Wenn die Fahrer die Überwachung der Fahrzeuge nicht garantieren können, wie soll die Sicherheit der Fahrzeuge während der Ruhezeiten gewährleistet werden, obwohl die Zahl der sicheren Parkplätze bei weitem nicht ausreicht?

Das Gesetz ändert die Überwachungsbedingungen der Fahrzeuge nicht, da die Verordnung 561/2006 vom 15. März 2006 seit dem Inkrafttreten im April 2007 verlangt, dass die Fahrer während der Ruhezeit frei über ihre Zeit verfügen können.