



Dokument z posiedzenia

A9-0115/2020

10.6.2020

*****II**

ZALECENIE DO DRUGIEGO CZYTANIA

w sprawie stanowiska Rady w pierwszym czytaniu z myślą o przyjęciu rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 561/2006 w odniesieniu do minimalnych wymogów dotyczących maksymalnego dziennego i tygodniowego czasu prowadzenia pojazdu, minimalnych przerw oraz dziennego i tygodniowego czasu odpoczynku oraz rozporządzenie (UE) nr 165/2014 w odniesieniu do określania położenia za pomocą tachografów
(05114/1/2020 – C9-0104/2020 – 2017/0122(COD))

Komisja Transportu i Turystyki

Sprawozdawczyni: Henna Virkkunen

Objaśnienie używanych znaków

- * Procedura konsultacji
- *** Procedura zgody
- ***I Zwykła procedura ustawodawcza (pierwsze czytanie)
- ***II Zwykła procedura ustawodawcza (drugie czytanie)
- ***III Zwykła procedura ustawodawcza (trzecie czytanie)

(Wskazana procedura opiera się na podstawie prawnej zaproponowanej w projekcie aktu)

Poprawki do projektu aktu

Poprawki Parlamentu w postaci dwóch kolumn

Skreślenia zaznacza się **wytłuszczonym drukiem i kursywą** w lewej kolumnie. Zmianę brzmienia zaznacza się **wytłuszczonym drukiem i kursywą** w obu kolumnach. Nowy tekst zaznacza się **wytłuszczonym drukiem i kursywą** w prawej kolumnie.

Pierwszy i drugi wiersz nagłówka każdej poprawki wskazuje element rozpatrywanego projektu aktu, którego dotyczy poprawka. Jeżeli poprawka odnosi się do obowiązującego aktu, do którego zmiany zmierza projekt aktu, nagłówek zawiera dodatkowo trzeci wiersz wskazujący obowiązujący akt i czwarty wiersz wskazujący przepis tego aktu, którego dotyczy poprawka.

Poprawki Parlamentu w postaci tekstu skonsolidowanego

Nowe fragmenty tekstu zaznacza się **wytłuszczonym drukiem i kursywą**. Fragmenty tekstu, które zostały skreślone, zaznacza się za pomocą symbolu **■** lub przekreśla. Zmianę brzmienia zaznacza się przez wyróżnienie nowego tekstu **wytłuszczonym drukiem i kursywą** i usunięcie lub przekreślenie zastąpionego tekstu.

Tytułem wyjątku nie zaznacza się zmian o charakterze ściśle technicznym wprowadzonych przez służby w celu opracowania końcowej wersji tekstu.

SPIS TREŚCI

	Strona
PROJEKT REZOLUCJI USTAWODAWCZEJ PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO	4
ZWIĘZŁE UZASADNIENIE.....	6
PROCEDURA W KOMISJI PRZEDMIOTOWO WŁAŚCIWEJ	9
GŁOSOWANIE KOŃCOWE W FORMIE GŁOSOWANIA IMIENNEGO W KOMISJI PRZEDMIOTOWO WŁAŚCIWEJ	10

PROJEKT REZOLUCJI USTAWODAWCZEJ PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO

w sprawie stanowiska Rady w pierwszym czytaniu z myślą o przyjęciu rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 561/2006 w odniesieniu do minimalnych wymogów dotyczących maksymalnego dziennego i tygodniowego czasu prowadzenia pojazdu, minimalnych przerw oraz dziennego i tygodniowego czasu odpoczynku oraz rozporządzenie (UE) nr 165/2014 w odniesieniu do określania położenia za pomocą tachografów (05114/1/2020 – C9-0104/2020 – 2017/0122(COD))

(Zwykła procedura ustawodawcza: drugie czytanie)

Parlament Europejski,

- uwzględniając stanowisko Rady w pierwszym czytaniu (05114/1/2020 – C9-0104/2020),
 - uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego z dnia 18 stycznia 2018 r.¹,
 - uwzględniając opinię Komitetu Regionów z dnia 1 lutego 2018 r.²,
 - uwzględniając opinię Komisji (COM(2020)0151),
 - uwzględniając swoje stanowisko przyjęte w pierwszym czytaniu³ dotyczące wniosku Komisji przedstawionego Parlamentowi Europejskiemu i Radzie (COM(2017)0277),
 - uwzględniając art. 294 ust. 7 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,
 - uwzględniając wstępne porozumienie zatwierdzone przez komisję przedmiotowo właściwą na podstawie art. 74 ust. 4 Regulaminu,
 - uwzględniając art. 67 Regulaminu,
 - uwzględniając zalecenie do drugiego czytania przedstawione przez Komisję Transportu i Turystyki (A9-0115/2020),
1. zatwierdza stanowisko Rady przyjęte w pierwszym czytaniu;
 2. stwierdza, że akt prawny zostaje przyjęty zgodnie ze stanowiskiem Rady;
 3. zobowiązuje swojego przewodniczącego do podpisania wraz z przewodniczącym Rady aktu prawnego zgodnie z art. 297 ust. 1 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej;
 4. zobowiązuje swojego sekretarza generalnego do podpisania aktu prawnego po

¹ Dz.U. C 197 z 8.6.2018, s. 45.

² Dz.U. C 176 z 23.5.2018, s. 57.

³ Teksty przyjęte z dnia 4.4.2019 r., P8_TA(2019)0340.

stwierdzeniu, że wszystkie procedury zostały prawidłowo zakończone, oraz do przygotowania, w porozumieniu z sekretarzem generalnym Rady, jego publikacji w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*;

5. zobowiązuje swojego przewodniczącego do przekazania stanowiska Parlamentu Radzie i Komisji oraz parlamentom narodowym.

ZWIĘZŁE UZASADNIENIE

1. Przepisy socjalne w międzynarodowym transporcie drogowym

Sektor transportu drogowego jest ważnym elementem wspólnej polityki transportowej, ponieważ zatrudnia ponad 11 mln osób i odpowiada za prawie połowę całkowitego transportu towarów w UE. Przepisy socjalne w dziedzinie transportu drogowego mają trzy uzupełniające się cele: (1) poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego, (2) zapobieganie zakłóceniom konkurencji oraz (3) poprawa warunków pracy kierowców.

Rozporządzenie (WE) nr 561/2006 ustanawia przepisy dotyczące czasu prowadzenia pojazdu, przerw i czasu odpoczynku kierowców wykonujących przewozy drogowe rzeczy i osób. Proces wdrażania tego rozporządzenia ujawnił szereg wyzwań. Obejmują one rozbieżne praktyki w zakresie egzekwowania przepisów, stosowane w poszczególnych państwach członkowskich UE, jasność tekstu rozporządzenia, szeroki margines swobody państw członkowskich oraz różne odstępstwa dozwolone na mocy rozporządzenia. Wyzwania te wpływają na harmonizację transportu drogowego i pewność prawa oraz ograniczają realizację celu rozporządzenia.

Aby sprostać tym wyzwaniom, 31 maja 2017 r. Komisja przyjęła – w ramach pakietu „Europa w ruchu” na rzecz czystej i konkurencyjnej mobilności opartej na sieci – zestaw wniosków ustawodawczych obejmujących aspekty unijnego transportu drogowego związane z kwestiami socjalnymi i rynkiem wewnętrznym. Pakiet miał na celu zapewnienie uczciwej konkurencji i uproszczenie obowiązujących przepisów przy jednoczesnym utrzymaniu rynku wewnętrznego UE i zagwarantowaniu praw pracowników w sektorze transportu drogowego.

2. Wniosek Komisji

Wniosek zmieniający rozporządzenia (WE) nr 561/2006 w sprawie czasu prowadzenia pojazdu i okresów odpoczynku oraz (UE) nr 165/2014 w sprawie tachografów miał ogólnie na celu wyjaśnienie niektórych przepisów i dostosowanie ich do zmieniających się potrzeb sektora oraz usprawnienie inteligentnego egzekwowania przepisów socjalnych w sektorze transportu drogowego.

Aby osiągnąć ten ogólny cel, Komisja zaproponowała m.in.:

- umożliwienie bardziej elastycznej organizacji tygodniowego czasu odpoczynku kierowców, tak aby na przestrzeni czterech tygodni mogli oni skrócić okresy odpoczynku w dwóch kolejnych tygodniach i korzystać ze skumulowanego tygodniowego odpoczynku;
- uściślenie, że tygodniowy odpoczynek kierowcy trwający co najmniej 45 godzin nie może mieć miejsca w pojeździe, a pracodawca ma obowiązek zapewnienia kierowcy stosownego zakwaterowania z odpowiednimi warunkami do spania i urządzeniami sanitarnymi, jeśli kierowca nie może spędzić okresu tygodniowego odpoczynku w wybranym przez siebie miejscu prywatnym; miało to na celu poprawę warunków pracy kierowców i zapewnienie im dobrych warunków odpoczynku;
- zobowiązanie przedsiębiorstw transportowych do organizowania pracy kierowców w taki sposób, aby byli oni w stanie wrócić do domu na tygodniowy odpoczynek co najmniej raz w

ciągu trzech kolejnych tygodni; miało to zapobiec pracy kierowców za granicą przez długi czas bez możliwości regularnego powrotu do domu;

- ulepszenie właściwości „inteligentnych” tachografów, aby umożliwić bardziej precyzyjne określanie położenia pojazdów używanych w operacjach transportu transgranicznego, oraz wprowadzenie obowiązku rejestrowania przez kierowców w tachografie położenia pojazdu po przekroczeniu granicy na najbliższym możliwym miejscu postoju.

3. Negocjacje międzyinstytucjonalne

Parlament przyjął swoje stanowisko w pierwszym czytaniu 4 kwietnia 2019 r. Natomiast od października do grudnia 2019 r. pod przewodnictwem fińskiej prezydencji Rady odbywały się negocjacje międzyinstytucjonalne (mające na celu zawarcie wczesnego porozumienia w drugim czytaniu). Po czterech rundach rozmów trójstronnych (przeprowadzonych po części razem) zespół negocjacyjny Parlamentu osiągnął wstępne porozumienie z prezydencją Rady podczas ostatnich rozmów trójstronnych 11–12 grudnia 2019 r.

Tekst wstępnego porozumienia został przedstawiony Komisji Transportu i Turystyki (TRAN) i zatwierdzony 21 stycznia 2020 r. Po zatwierdzeniu tekstu przez komisję TRAN jej przewodnicząca – w piśmie skierowanym do przewodniczącego Komitetu Stałych Przedstawicieli (COREPER I) – poinformowała, że zaleci zgromadzeniu plenarnemu, aby zatwierdziło stanowisko Rady bez poprawek, pod warunkiem że będzie ono zgodne z porozumieniem osiągniętym między obiema instytucjami. Po weryfikacji prawno-językowej Rada formalnie przyjęła swoje stanowisko 7 kwietnia 2020 r. (w drodze procedury pisemnej), odpowiadające wstępnemu porozumieniu.

4. Główne elementy porozumienia

Ogólne porozumienie osiągnięte przez Parlament Europejski z Radą i Komisją ma na celu dalszą poprawę obowiązujących unijnych przepisów socjalnych i zasad rynku wewnętrznego w odniesieniu do transportu drogowego. W szczególności uzgodniono, co następuje:

- W kwestii tygodniowych okresów odpoczynku w porozumieniu utrzymany zostaje przewidziany przez Komisję cel zwiększenia elastyczności w dalekobieżnym transporcie drogowym towarów przy jednoczesnym zapewnieniu, by kierowcy regularnie wracali do domu na długi odpoczynek. Możliwość ta jest przewidziana jako wyjątek od obecnej zasady zakładającej możliwość skracania tygodniowego okresu odpoczynku co drugi tydzień. Ogranicza się ona do kierowców wykonujących międzynarodowe przewozy towarów i jest obwarowana pewnymi warunkami: dwa kolejne skrócone okresy odpoczynku muszą mieć miejsce poza państwem członkowskim siedziby przewoźnika, muszą zostać zrekompensowane przed następnym regularnym okresem odpoczynku, a kierowca musi mieć możliwość powrotu do domu co trzy tygodnie.

- W kwestii regularnego powrotu kierowcy porozumienie precyzuje, że przedsiębiorstwa powinny organizować pracę kierowców w taki sposób, aby w ciągu czterech kolejnych tygodni kierowca mógł wrócić do centrum operacyjnego pracodawcy, w którym jest zasadniczo zatrudniony, lub do swojego miejsca zamieszkania. W jednym z motywów wyjaśniono, że „kierowcy powinni mieć swobodę wyboru, gdzie spędzą okres odpoczynku”. Odstęp

ograniczono do trzech tygodni w przypadku, gdy kierowca skorzystał z dwóch skróconych tygodniowych okresów odpoczynku z rzędu. Na tym postanowieniu mogliby skorzystać kierowcy wykonujący przewozy międzynarodowe, ponieważ zapobiega ono pracy kierowców za granicą przez długi czas bez możliwości powrotu do domu do swojej rodziny.

- Zwiększono elastyczność dzięki wprowadzeniu możliwości przekraczania dziennego i tygodniowego czasu prowadzenia pojazdu w wyjątkowych okolicznościach, aby móc dotrzeć do centrum operacyjnego pracodawcy lub do miejsca zamieszkania kierowcy na tygodniowy odpoczynek. W takich wyjątkowych okolicznościach kierowca mógłby przekroczyć czas prowadzenia pojazdu maksymalnie o godzinę albo o dwie godziny, jeżeli przed dodatkowym czasem jazdy zrobił trzydziestominutową przerwę. Większą elastyczność umożliwia również spędzenie przez kierowcę co najmniej 8 godzin w pociągu lub na promie w czasie regularnego tygodniowego odpoczynku, pod warunkiem że ma dostęp do miejsca sypialnego.

- W porozumieniu podtrzymano zakaz spędzania regularnego tygodniowego odpoczynku w pojeździe. W dążeniu do zagwarantowania kierowcom odpowiednich warunków odpoczynku posunięto się jeszcze dalej, upoważniając Komisję do opracowania szczegółowych przepisów dotyczących bezpiecznych i chronionych parkingów, tj. regulujących poziom usług oraz procedurę certyfikacji tych parkingów.

- Nowym elementem jest objęcie zakresem rozporządzeń operatorów lekkich pojazdów użytkowych o masie przekraczającej 2,5 tony. Ponieważ wymóg ten obejmuje wyłącznie pojazdy wykorzystywane w działalności gospodarczej i w transporcie międzynarodowym, miałby on zastosowanie do operacji wymagających równych warunków działania. Przyczyni się on do dalszego zwiększenia bezpieczeństwa ruchu drogowego z udziałem tego typu pojazdów wykorzystywanych w międzynarodowym transporcie zarobkowym.

- W celu należytego i skutecznego egzekwowania nowych przepisów dotyczących kwestii socjalnych i rynku wewnętrznego w porozumieniu wprowadza się „inteligentne” tachografy nowej generacji umożliwiające precyzyjniejsze określanie położenia pojazdów wykorzystywanych w transgranicznych operacjach transportowych. Wzywa się również do określenia ambitnego, ale realistycznego harmonogramu wprowadzenia tej nowej technologii. Harmonogram przewidziano zarówno dla nowych pojazdów (dwa lata od daty przyjęcia specyfikacji technicznych), jak i dla istniejącej floty (modernizacja w ciągu trzech lat od daty przyjęcia specyfikacji technicznych dla wszystkich pojazdów wyposażonych w tachograf inny niż pierwsza wersja inteligentnego tachografu; modernizacja w ciągu czterech lat od daty przyjęcia specyfikacji technicznych dla wszystkich pojazdów wyposażonych w pierwszą wersję inteligentnego tachografu).

5. Zalecenie

Ponieważ stanowisko Rady w pierwszym czytaniu jest zgodne z wstępnym porozumieniem osiągniętym w trakcie negocjacji międzyinstytucjonalnych, sprawozdawczyni zaleca przyjęcie go bez zmian.

PROCEDURA W KOMISJI PRZEDMIOTOWO WŁAŚCIWEJ

Tytuł	Zmiana rozporządzenia (WE) nr 561/2006 w odniesieniu do minimalnych wymogów dotyczących maksymalnego dziennego i tygodniowego czasu prowadzenia pojazdu, minimalnych przerw oraz dziennego i tygodniowego czasu odpoczynku oraz rozporządzenia (UE) nr 165/2014 w odniesieniu do określania położenia za pomocą tachografów
Odsyłacze	05114/1/2020 – C9-0104/2020 – 2017/0122(COD)
Data pierwszego czytania w Parlamencie Europejskim – Numer P	4.4.2019 T8-0340/2019
Wniosek Komisji	COM(2017)0277 - C8-0167/2017
Data ogłoszenia na posiedzeniu wpłynięcia stanowiska Rady w pierwszym czytaniu	17.4.2020
Komisja przedmiotowo właściwa Data ogłoszenia na posiedzeniu	TRAN 17.4.2020
Sprawozdawcy Data powołania	Henna Virkkunen 18.7.2019
Poprzedni sprawozdawcy	Henna Virkkunen
Rozpatrzenie w komisji	28.4.2020
Data przyjęcia	8.6.2020
Wynik głosowania końcowego	+: 33 –: 15 0: 1
Posłowie obecni podczas głosowania końcowego	Magdalena Adamowicz, Andris Ameriks, José Ramón Bauzá Díaz, Izaskun Bilbao Barandica, Marco Campomenosi, Ciarán Cuffe, Jakop G. Dalunde, Johan Danielsson, Andor Deli, Karima Delli, Anna Deparnay-Grunenberg, Ismail Ertug, Gheorghe Falcă, Giuseppe Ferrandino, Mario Furore, Søren Gade, Isabel García Muñoz, Elsi Katainen, Kateřina Konečná, Elena Kountoura, Julie Lechanteux, Bogusław Liberadzki, Peter Lundgren, Benoît Lutgen, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Marian-Jean Marinescu, Tilly Metz, Giuseppe Milazzo, Cláudia Monteiro de Aguiar, Caroline Nagtegaal, Jan-Christoph Oetjen, Philippe Olivier, Rovana Plumb, Tomasz Piotr Poręba, Dominique Riquet, Dorien Rookmaker, Massimiliano Salini, Sven Schulze, Vera Tax, Barbara Thaler, István Ujhelyi, Petar Vitanov, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Lucia Vuolo, Roberts Zīle, Kosma Złotowski
Zastępcy obecni podczas głosowania końcowego	Leila Chaibi, Roman Haider, Henna Virkkunen
Data złożenia	10.6.2020

GŁOSOWANIE KOŃCOWE W FORMIE GŁOSOWANIA IMIENNEGO W KOMISJI PRZEDMIOTOWO WŁAŚCIWEJ

33	+
ECR	Peter Lundgren
GUE/NGL	Leila Chaïbi, Kateřina Konečná, Elena Kountoura
ID	Marco Campomenosi, Roman Haider, Julie Lechanteux, Philippe Olivier, Lucia Vuolo
NI	Mario Furore
PPE	Benoît Lutgen, Giuseppe Milazzo, Massimiliano Salini, Sven Schulze, Henna Virkkunen, Elissavet Vozemberg-Vrionidi
Renew	José Ramón Bauzá Díaz, Izaskun Bilbao Barandica, Søren Gade, Elsi Katainen, Caroline Nagtegaal, Jan-Christoph Oetjen, Dominique Riquet
S&D	Johan Danielsson, Ismail Ertug, Giuseppe Ferrandino, Isabel García Muñoz, Vera Tax
Verts/ALE	Ciarán Cuffe, Jakop G. Dalunde, Karima Delli, Anna Deparnay-Grunenberg, Tilly Metz

15	-
ECR	Tomasz Piotr Poręba, Roberts Zile, Kosma Złotowski
NI	Dorian Rookmaker
PPE	Magdalena Adamowicz, Andor Deli, Gheorghe Falcă, Marian-Jean Marinescu, Barbara Thaler, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska
S&D	Andris Ameriks, Bogusław Liberadzki, Rovana Plumb, István Ujhelyi, Petar Vitanov

1	0
PPE	Cláudia Monteiro de Aguiar

Objaśnienie używanych znaków:

+ : za

- : przeciw

0 : wstrzymało się