

Transport drogowy: przepisy socjalne i rynkowe

Oprócz liberalizacji transportu i ustanowienia rynku wewnętrznego w sektorze transportu UE wprowadziła też środki społeczne i rynkowe. W celu wzmocnienia tych środków w sektorze transportu drogowego towarów 31 maja 2017 r. Komisja Europejska przyjęła w ramach pakietu „Europa w ruchu” zestaw trzech wniosków ustawodawczych dotyczących czasu prowadzenia pojazdu i czasu odpoczynku, delegowania kierowców oraz dostępu do zawodu i kabotażu. Głosowanie w drugim czytaniu w Parlamencie Europejskim nad zestawem tekstów uzgodnionych z Radą w rozmowach trójstronnych ma się odbyć w czasie sesji plenarnej w lipcu. Ich przyjęcie po trzech latach intensywnej negocjacji doprowadziłoby do poprawy warunków pracy i odpoczynku kierowców, lepszego egzekwowania przepisów oraz uczciwszej konkurencji między przewoźnikami drogowymi.

Informacje ogólne

Aby zapewnić przewoźnikom drogowym akceptowalne warunki pracy i poprawić bezpieczeństwo ruchu drogowego, w 2006 r. UE przyjęła [przepisy dotyczące czasu prowadzenia pojazdu i czasu odpoczynku](#). Aby zapewnić uczciwszą konkurencję, ustanowiono zestaw [norm](#), których muszą przestrzegać przedsiębiorstwa transportu drogowego, przepisy dotyczące [kierowców delegowanych](#) oraz [dostępu](#) do rynku międzynarodowego w UE przez kierowców niebędących rezydentami (tzw. kabotażu).

Wnioski Komisji Europejskiej – pakiet na rzecz mobilności

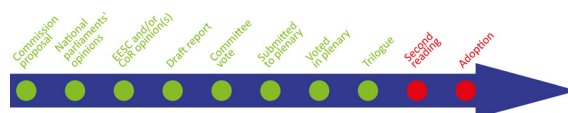
Wnioski mają na celu doprecyzowanie przepisów oraz poprawę ich wdrażania i egzekwowania. Na przykład jeśli chodzi o [warunki pracy](#) kierowców, Komisja proponuje wprowadzenie zakazu odpoczynku w kabinie samochodu ciężarowego przez ponad 45 godzin. Aby skuteczniej walczyć z firmami przykrywkami, Komisja proponuje wzmocnienie wymogów dotyczących posiadania przez przewoźników drogowych [rzeczywistej siedziby](#). W odniesieniu do [kierowców delegowanych](#) na okres dłuższy niż trzy dni w ramach działalności międzynarodowej proponuje się przepisy socjalne, które mają się przyczynić do poprawy konkurencji.

Stanowisko Parlamentu Europejskiego

Parlament [przyjął stanowisko w pierwszym czytaniu](#) 4 kwietnia 2019 r. po ponownym rozpatrzeniu przez Komisję Transportu i Turystyki (TRAN) jej pierwotnych sprawozdań, które odrzucono na posiedzeniu plenarnym w lipcu 2018 r. Negocjacje międzyinstytucjonalne rozpoczęły się we wrześniu 2019 r., po wyborach europejskich, i 12 grudnia 2019 r. Rada i Parlament osiągnęły wstępne porozumienie w sprawie tych wniosków. Po zatwierdzeniu przez komisję TRAN tego tekstu 21 stycznia 2020 r. Rada przyjęła uzgodniony tekst w [pierwszym czytaniu](#) 7 kwietnia 2020 r. Podczas negocjacji do tekstów włączono główne postulaty Parlamentu, na przykład możliwość powrotu kierowców do domu co trzy lub cztery tygodnie, zakaz regularnego cotygodniowego odpoczynku w kabinie samochodu ciężarowego, zmniejszenie obciążeń administracyjnych nakładanych na przedsiębiorstwa transportu drogowego oraz zwalczanie regularnego kabotażu. Parlament przyczynił się również do przyjęcia środków wspierających sprawiedliwszą konkurencję między przewoźnikami drogowymi z UE i spoza UE oraz między dużymi i lżejszymi samochodami ciężarowymi, a także budowę bezpiecznych parkingów. Pracował również nad wprowadzeniem nowego harmonogramu stosowania tachografów.

8 czerwca 2020 r. komisja TRAN przegłosowała zalecenie, by w drugim czytaniu Parlament przyjął wynegocjowane teksty tych trzech wniosków. Ich przyjęcie na sesji plenarnej, które ma nastąpić w lipcu, oznaczałoby zakończenie trzech lat dyskusji i negocjacji w sprawie złożonego i kontrowersyjnego zestawu wniosków.

Sprawozdania w drugim czytaniu: [2017/0122\(COD\)](#), [2017/0121\(COD\)](#), [2017/0123\(COD\)](#); komisja przedmiotowo właściwa: TRAN; sprawozdawcy: Henna Virkkunen (PPE, Finlandia), Kateřina Konečná (GUE/NGL, Czechy), Ismail Ertug (S&D, Niemcy). Więcej informacji można znaleźć w notach informacyjnych dotyczących wniosków pt. „Opracowywanie prawa UE”: [1](#) – [2](#) – [3](#).



Niniejszy dokument został przygotowany z myślą o posłach do Parlamentu Europejskiego i członkach personelu parlamentarnego. Zawiera informacje, które mogą być pomocne w pracach parlamentarnych. Wyłączną odpowiedzialność za jego treść ponoszą autorzy, a wyrażonych w nim opinii nie należy traktować jako oficjalnego stanowiska Parlamentu. Powielanie i tłumaczenie dokumentu do celów niekomercyjnych jest dozwolone, pod warunkiem że podane zostanie źródło, a Parlament Europejski zostanie wcześniej powiadomiony i otrzyma egzemplarz publikacji. © Unia Europejska, 2020.

