

PARLAMENT EUROPEJSKI

2004



2009

Dokument z posiedzenia

A6-0120/2009

6.3.2009

*****I**

SPRAWOZDANIE

w sprawie wniosku dotyczącego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę 2002/15/WE w sprawie organizacji czasu pracy osób wykonujących czynności w trasie w zakresie transportu drogowego (COM(2008)0650 – C6-0354/2008 – 2008/0195(COD))

Komisja Zatrudnienia i Spraw Socjalnych

Sprawozdawczyni: Marie Panayotopoulos-Cassiotou

Objaśnienie używanych znaków

- * Procedura konsultacji
większość oddanych głosów
- **I Procedura współpracy (pierwsze czytanie)
większość oddanych głosów
- **II Procedura współpracy (drugie czytanie)
*większość oddanych głosów by zatwierdzić wspólne stanowisko
wymagana większość głosów ogólnej liczby posłów PE by odrzucić
wspólne stanowisko lub wprowadzić do niego poprawki*
- *** Procedura zgody
*większość głosów ogólnej liczby posłów do PE, za wyjątkiem
przypadków ujętych w art. 105, 107, 161 i 300 Traktatu WE oraz w
art. 7 Traktatu UE*
- ***I Procedura współdecyzji (pierwsze czytanie)
większość oddanych głosów
- ***II Procedura współdecyzji (drugie czytanie)
*większość oddanych głosów by zatwierdzić wspólne stanowisko
wymagana większość głosów ogólnej liczby posłów PE by odrzucić
wspólne stanowisko lub wprowadzić do niego poprawki*
- ***III Procedura współdecyzji (trzecie czytanie)
większość oddanych głosów, by zatwierdzić wspólny projekt

(Wskazana procedura opiera się na podstawie prawnej zaproponowanej przez Komisję.)

Poprawki do tekstu legislacyjnego

W poprawkach Parlamentu zmiany zaznaczone są **wytłuszczonym drukiem i kursywą**. W aktach zmieniających powtórzone bez zmian fragmenty obowiązującego przepisu, do którego Parlament - w przeciwieństwie do Komisji - proponuje poprawki, zaznaczane są **wytłuszczonym drukiem**. Ewentualne skreślenia w obrębie takich fragmentów zaznaczane są w sposób następujący: [...]. Oznakowanie *zwykłą kursywą* jest wskazówką dla służb technicznych dotyczącą propozycji korekty elementów tekstu legislacyjnego w celu ustalenia tekstu końcowego (np. elementów w oczywisty sposób błędnych lub pominiętych w danej wersji językowej). Sugestie korekty wymagają zgody właściwych służb technicznych.

SPIS TREŚCI

	Strona
PROJEKT REZOLUCJI LEGISLACYJNEJ PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO	5
UZASADNIENIE	6
OPINIA KOMISJI TRANSPORTU I TURYSTYKI	8
PROCEDURA	17

PROJEKT REZOLUCJI LEGISLACYJNEJ PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO

w sprawie wniosku dotyczącego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie organizacji czasu pracy osób wykonujących czynności w trasie w zakresie transportu drogowego

(COM(2008)0650 – C6-0354/2008 – 2008/0195(COD))

(Procedura współdecyzji: pierwsze czytanie)

Parlament Europejski,

- uwzględniając wniosek Komisji przedstawiony Parlamentowi Europejskiemu i Radzie (COM(2008)0650),
 - uwzględniając art. 251 ust. 2 oraz art. 71 i art. 137 ust. 2 traktatu WE, zgodnie z którymi wniosek został przedstawiony przez Komisję (C6-0354/2008),
 - uwzględniając art. 51 Regulaminu,
 - uwzględniając sprawozdanie Komisji Zatrudnienia i Spraw Socjalnych oraz opinię Komisji Transportu i Turystyki (A6-0120/2009),
1. odrzuca wniosek Komisji;
 2. zwraca się do Komisji o wycofanie wniosku oraz o rozpoczęcie wraz z Parlamentem odpowiednich działań mających na celu przedstawienie nowego wniosku;
 3. zobowiązuje swojego przewodniczącego do przekazania stanowiska Parlamentu Radzie i Komisji.

UZASADNIENIE

i) Dyrektywa 2002/15/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie organizacji czasu pracy osób wykonujących czynności w trasie w zakresie transportu drogowego

Dyrektywa 2002/15/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 marca 2002 r., która weszła w życie w dniu 23 marca 2005 r., była ważnym krokiem na drodze do poprawy ochrony zdrowia i bezpieczeństwa pracowników wykonujących czynności związane z przewozem w sektorze transportu drogowego. Stanowi ona przepisy szczególne w stosunku do ogólnej dyrektywy 2003/88/WE dotyczącej organizacji czasu pracy i uzupełnia rozporządzenie (WE) nr 561/2006 z dnia 15 marca 2006 r. ustanawiające wspólne zasady w zakresie czasu prowadzenia pojazdu i okresów odpoczynku dla kierowców (Dz.U. E 102 z 11.4.2006).

Zgodnie z dyrektywą 2002/15/WE, a zwłaszcza z postanowieniem, że od 23 marca 2009 r. ma ona stosować się do kierowców pracujących na własny rachunek, Komisja przedstawiła Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie (COM(2007)0266 wersja ostateczna), które przedstawia prawdopodobne konsekwencje włączenia kierowców pracujących na własny rachunek w zakres stosowania tej dyrektywy lub wyłączenia z ich jej zakresu. W sprawozdaniu oceniono również konsekwencje wdrożenia przepisów dotyczących pracy w porze nocnej. Ponadto dokonano w nim analizy bardziej ogólnych skutków wdrożenia dyrektywy dla bezpieczeństwa drogowego, warunków konkurencji, struktury branży i kwestii społecznych.

Ze sprawozdania wynika, że:

- a) Nie ma decydujących powodów, by włączać kierowców pracujących na własny rachunek w zakres stosowania dyrektywy.
 - b) Rozróżnienie na pracowników wykonujących czynności związane z przewozem i kierowców pracujących na własny rachunek jest niejasne, co powoduje wzrost ryzyka szerszenia się zjawiska kierowców pozornie pracujących na własny rachunek, którzy nie są związani z pracodawcą na podstawie umowy o pracę, by uniknąć objęcia zakresem dyrektywy, ale nie mają swobody utrzymywania stosunków z wieloma klientami.
 - c) Komisja stwierdziła, że przepisy dotyczące pracy w porze nocnej nie wymagają zmiany ani dalszego ujednoczenia; trzeba jedynie zmienić definicję „pracy w porze nocnej” (art. 3 lit. i) dyrektywy 2002/15/WE), ponieważ jej obecne sformułowanie obejmuje nawet bardzo krótkie okresy pracy w godzinach nocnych, w tym zaledwie kilkuminutowe.
- Zdaniem Komisji przepis ten jest ekonomicznie i społecznie niewspółmierny i zbędny.

II) Wniosek w sprawie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę 2002/15/WE w sprawie organizacji czasu pracy osób wykonujących czynności w trasie w zakresie transportu drogowego (COM(2008)0650)

Po konsultacji z zainteresowanymi stronami i dokonaniu oceny skutków w celu uniknięcia niepotrzebnego obciążenia administracyjnego przy równoczesnym wspieraniu celów polityki transportowej UE uznano omawiany wniosek dotyczący zmiany dyrektywy 2002/15/WE za

najlepszy wariant polityczny. Zdaniem Komisji nie zmienił się ogólny cel dyrektywy, czyli ochrona zdrowia i bezpieczeństwa pracowników transportu drogowego, a przy tym ograniczono zakłócenia konkurencji oraz koszty administracyjne i gospodarcze ponoszone przez państwa członkowskie.

Propozycje:

a) Wyjaśnienie zakresu stosowania

- Wyłączenie osób wykonujących czynności związane z przewozem rzeczywiście pracujących na własny rachunek (skreślenie art. 3 lit. e)).
- Zastosowanie dyrektywy do wszystkich pracowników wykonujących czynności związane z przewozem oraz do osób niemogących swobodnie organizować swoich czynności pracowniczych, czyli kierowców pozornie pracujących na własny rachunek (art. 2 ust. 1, art. 3 lit. d)).
- Skreślenie definicji „czasu pracy” w odniesieniu do kierowców pracujących na własny rachunek i dodanie bardziej precyzyjnej definicji „pracowników wykonujących czynności związane z przewozem”.

b) Praca w porze nocnej (art. 3 lit. i))

- Zaproponowano definicję „pracy w porze nocnej”, która zdaniem Komisji jest możliwa do zastosowania w praktyce: ponownie wprowadzono minimalny okres pracy w porze nocnej, wynoszący dwie godziny.

c) Wykonanie

- Artykuł 11 lit. a) (nowa) wprowadza wspólne zasady mające zapewnić większą przejrzystość i skuteczność krajowych systemów egzekwowania.
- Wezwano do ściślejszej współpracy między organami egzekwowania państw członkowskich.
- Zaproponowano również wsparcie Komisji na rzecz ułatwiania dialogu między zainteresowanymi podmiotami.

III. Stanowisko Parlamentu Europejskiego

- Niezależnie od strukturalnych środków aktualizujących sprawozdawczynie uznaje niebezpieczeństwo wzrostu liczby osób pozornie pracujących na własny rachunek w wyniku odmiennych interpretacji dyrektywy 2002/15/WE.
- Sprawozdawczynie definiuje stosunki między osobami pozornie pracującymi na własny rachunek a klientami jako stosunki handlowe.
- Sprawozdawczynie łączy definicję pracy w porze nocnej z wynagrodzeniem za łączny czas pracy i nie akceptuje definicji minimalnego okresu pracy w porze nocnej wynoszącego dwie godziny, co przewiduje art. 7 ust. 1, stanowiący, że maksymalny limit czasu pracy kierowców wykonujących pracę w porze nocnej wynosi dziesięć godzin w ciągu doby.
- Sprawozdawczynie wyraża opinię, że ustanawianie systemów wymiany informacji jest niewspółmierne do celów dyrektywy.
- Sprawozdawczynie wzywa do ułatwienia i poprawy dostępu do informacji dotyczących

przepisów socjalnych w dziedzinie transportu drogowego.

17.2.2009

OPINIA KOMISJI TRANSPORTU I TURYSTYKI

dla Komisji Zatrudnienia i Spraw Socjalnych

w sprawie wniosku dotyczącego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę 2002/15/WE w sprawie organizacji czasu pracy osób wykonujących czynności w trasie w zakresie transportu drogowego
(COM(2008)0650 – C6-0354/2008 – 2008/0195(COD))

Sprawozdawca: Johannes Blokland

ZWIĘZŁE UZASADNIENIE

Wniosek Komisji

Dyrektywa 2002/15/WE reguluje czas pracy osób świadczących usługi w transporcie drogowym. Dotyczy ona przede wszystkim pracowników zatrudnionych przez przedsiębiorstwa, lecz od 23 marca 2009 r. będzie miała również zastosowanie do kierowców prowadzących samodzielną działalność gospodarczą, chyba że wcześniej zostanie podjęta decyzja o wyłączeniu tej ostatniej kategorii z zakresu dyrektywy. Przepisy dotyczące czasu pracy zawarte w ww. dyrektywie mają charakter uzupełniający w stosunku do przepisów będących przedmiotem postanowień rozporządzenia 561/2006 (wcześniej 3820/85), które odnoszą się do czasu prowadzenia pojazdów oraz przerw na odpoczynek osób zatrudnionych w transporcie drogowym.

Rozróżnienie pomiędzy osobami zatrudnionymi w transporcie oraz kierowcami prowadzącymi samodzielną działalność gospodarczą rodzi problemy praktyczne ze względu na pojawienie się kierowców pozornie samozatrudnionych. Są to osoby, które posiadają formalnie zarejestrowaną działalność gospodarczą i prowadzą ją samodzielnie, jednak de facto świadczą usługi wyłącznie dla jednego przedsiębiorstwa. W rzeczywistości pracują tak, jak gdyby byli zatrudnieni przez to właśnie przedsiębiorstwo.

W celu rozwiązania tego problemu Komisja proponuje w swoim wniosku COM(2008)0650 poprawienie definicji „pracowników wykonujących czynności związane z przewozem”, tak aby w przyszłości dotyczyła ona również kierowców pozornie prowadzących samodzielną działalność gospodarczą, którzy musieliby wówczas również przestrzegać postanowień dotyczących czasu pracy. Komisja dochodzi do wniosku, że nie warto rozszerzać zakresu

dyrektywy również na kierowców rzeczywiście prowadzących samodzielną działalność gospodarczą. Są to przedsiębiorcy samozatrudniający się, którym należy pozostawić wybór co do czasu pracy. Zakres dyrektywy winien obejmować kierowców pozornie prowadzących samodzielną działalność gospodarczą, na co pozwoli rozszerzenie definicji „pracownika wykonującego czynności związane z przewozem” o osoby, które nie są formalnie związane umową o pracę, lecz de facto:

- nie podejmują samodzielnych decyzji o organizacji swojej pracy, lub
- ich dochód nie zależy bezpośrednio od wypracowanego zysku, lub
- nie mogą podejmować współpracy z wieloma klientami.

Po drugie Komisja proponuje szerszą interpretację określenia „praca w porze nocnej”. W rozumieniu dyrektywy 2002/15/WE „pora nocna” oznacza okres co najmniej czterech godzin, w rozumieniu prawa krajowego, między godziną 00.00 a godziną 7.00. „Pracę w porze nocnej” definiuje się obecnie jako każdą pracę wykonywaną w porze nocnej, niezależnie od jej rozciągłości w czasie. Komisja proponuje, aby pracę definiować jako pracę w porze nocnej tylko wówczas, jeżeli praca ta była wykonywana co najmniej przez dwie godziny w tej właśnie porze.

Po trzecie Komisja proponuje wprowadzenie nowego artykułu dotyczącego egzekwowania przepisów. Należy pamiętać, że właściwe organy egzekwują przestrzeganie przepisów dotyczących godzin pracy w kraju, gdzie przedsiębiorstwo ma zarejestrowaną siedzibę. Dlatego godziny pracy nie będą podlegać kontroli drogowej, która może mieć miejsce w innych państwach członkowskich, lecz wyłącznie w kraju, gdzie przedsiębiorstwo ma zarejestrowaną siedzibę.

Stanowisko sprawozdawcy oraz poprawki

Sprawozdawca zasadniczo popiera wniosek Komisji. Jest to pozytywna zmiana w odniesieniu do kierowców pozornie prowadzących samodzielną działalność gospodarczą, którzy będą traktowani tak jak pracownicy, jeśli chodzi o godziny pracy, ponieważ de facto pracują oni tak, jakby byli zatrudnieni przez dane przedsiębiorstwo. Niemniej jednak sprawozdawca popiera pogląd Komisji, że zakres niniejszej dyrektywy nie powinien obejmować kierowców rzeczywiście prowadzących samodzielną działalność gospodarczą. Dlatego poprawki wprowadzone w tym zakresie przez Komisję w art. 2 ust. 1 są zasadne.

Sprawozdawca wyraża głębokie ubolewanie z powodu tak późnego opublikowania wniosku Komisji. Nawet jeżeli Parlament Europejski i Rada uzgodniłyby wszystko w trakcie pierwszego szybkiego czytania, zmieniona dyrektywa nie weszłaby w życie przed 23 marca 2009 r. W oczekiwaniu na wejście w życie zmienionej dyrektywy sprawozdawca wzywa państwa członkowskie do kontynuowania wdrażania postanowień w duchu obecnie obowiązującej dyrektywy po 23 marca 2009 r., dopóki poprawiona dyrektywa nie wejdzie w życie.

Jeżeli chodzi o „pracę w porze nocnej”, sprawozdawca zgadza się z Komisją, iż potrzebna jest większa niż w obecnie obowiązującej dyrektywie elastyczność. Przekroczenie limitu o kilka minut, a nawet do dwóch godzin, powinno być możliwe. Jednakże sprawozdawca uważa, że w związku z tym należy poprawić definicję „pory nocnej”. Obecnie obowiązująca dyrektywa mówi, że okres ten nie może być dłuższy niż cztery godziny, co oznacza, że przekroczenie

limitu o dwie godziny mogłyby de facto zredukować ten okres do dwóch godzin. Jest to zbyt krótki okres na prawidłowy nocny wypoczynek. W związku z powyższym sprawozdawca proponuje definiowanie „pory nocnej” jako ustalonego okresu od 00.00 do 6.00.

Sprawozdawca popiera wprowadzenie artykułu dotyczącego egzekwowania przepisów w brzmieniu proponowanym przez Komisję. W celu zachęcenia państw członkowskich do rzetelnego i wolnego od dyskryminacji egzekwowania przepisów sprawozdawca proponuje zaostrenie nowego art. 11a.

Ponadto sprawozdawca uznaje, że w celu zagwarantowania właściwej organizacji czasu pracy i odpoczynku w ciągu tygodnia należy również uzupełnić definicję „tygodnia”. W celu ustalenia okresu odpoczynku korzystnie wpływającego na jakość wykonywanej pracy, bezpieczeństwo na drogach oraz dobrobyt społeczny większość niedziel powinna zostać wyłączona z tej definicji.

POPRAWKI

Komisja Transportu i Turystyki zwraca się do Komisji Zatrudnienia i Spraw Socjalnych, jako do komisji przedmiotowo właściwej, o uwzględnienie w swoim sprawozdaniu następujących poprawek:

Poprawka 1

Wniosek dotyczący dyrektywy – akt zmieniający Punkt 1a preambuły (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(1a) Osoby wykonujące czynności w trasie nie objęte zakresem zastosowania rozporządzenia (WE) nr 561/2006 należy objąć zakresem zastosowania niniejszej dyrektywy.

Uzasadnienie

Fakt, że niektórzy pracownicy wykonujący czynności w trasie nie są objęci zakresem zastosowania rozporządzenia 561/2006/WE dotyczącego czasu prowadzenia pojazdu i okresów odpoczynku, jak również dyrektywy dotyczącej organizacji czasu pracy, prowadzi z jednej strony do zakłócenia konkurencji, z drugiej zaś do zmniejszenia bezpieczeństwa na drogach.

Poprawka 2

Wniosek dotyczący dyrektywy – akt zmieniający Punkt 14a preambuły (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(14a) Przestrzegając ogólnych zasad prawa wspólnotowego, państwa członkowskie powinny zadbać o to, by kary nakładane za nieprzestrzeganie przepisów niniejszej dyrektywy były odpowiednie, skuteczne, proporcjonalne i odstraszające.

Poprawka 3

Wniosek dotyczący dyrektywy – akt zmieniający Artykuł 1 – punkt 2 – litera b) Dyrektywa 2002/15/WE Artykuł 3 – litera d)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

„pracownik wykonujący czynności związane z przewozem” oznacza również każdą osobę, która nie jest związana z pracodawcą umową o pracę lub jakimkolwiek innym hierarchicznym stosunkiem pracy, lecz:

skreślona

i) która nie może samodzielnie organizować odnośnych czynności pracowniczych;

ii) której dochód nie zależy bezpośrednio od wypracowanego zysku;

iii) która nie ma swobody, indywidualnie lub w drodze współpracy między kierowcami pracującymi na własny rachunek, utrzymywania stosunków handlowych z wieloma klientami.”

Uzasadnienie

Problem fikcyjnego samozatrudnienia kierowców jest zagadnieniem kontrolowanym już przez państwa członkowskie, nie ma zatem potrzeby stanowienia przepisów w tym zakresie na

szczeblu europejskim.

Poprawka 4

Wniosek dotyczący dyrektywy – akt zmieniający

Artykuł 1 – punkt 2 – litera ba) (nowa)

Dyrektywa 2002/15/WE

Artykuł 3 – litera d) – akapit pierwszy a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Państwa członkowskie winny zasadniczo brać pod uwagę wszelkie odnośne informacje. Z tego względu osoby uznawane za przedsiębiorców prowadzących działalność na własny rachunek przez inne przepisy krajowe lub europejskie (w zakresie takim, jak na przykład opodatkowanie ubezpieczenia społeczne) nie powinny być uznawane za osoby wykonujące czynności związane z przewozem w rozumieniu niniejszej dyrektywy.

Uzasadnienie

Kryteria określające, czy dany przewoźnik jest osobą wykonującą czynności związane z przewozem, czy osobą prowadzącą działalność na własny rachunek, muszą być elastyczne w celu zapewnienia, że przedsiębiorcy będą zainteresowani podejmowaniem inicjatyw i rozwijaniem nowych przedsiębiorstw. Przewoźnicy o niezależnym statusie, uznanym już przez prawo innego państwa członkowskiego lub przepisy unijne, winni zachować ten status, również w rozumieniu niniejszej dyrektywy.

Poprawka 5

Wniosek dotyczący dyrektywy – akt zmieniający

Artykuł 1 – punkt 2 – litera da) (nowa)

Dyrektywa 2002/15/WE

Artykuł 3 – litera g)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

da) w lit. g) wprowadza się następujące zmiany:

g) „tydzień” oznacza okres między godziną 00.00 w poniedziałek i godziną

24.00 w niedzielę; niemniej jednak definicja ta pozostaje bez wpływu na ustawodawstwo krajowe, które uznaje niedzielę za dzień wolny od pracy, co skutkuje zakazem ruchu pojazdów w tym dniu;

Poprawka 6

Wniosek dotyczący dyrektywy – akt zmieniający

Artykuł 1 – punkt 2 – litera db) (nowa)

Dyrektywa 2002/15/WE

Artykuł 3 – litera h)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

db) do lit. h) wprowadza się następujące zmiany:

h) „pora nocna” oznacza okres od godz. 24.00 do 06.00;

Uzasadnienie

W obecnej postaci wniosek pozwalałby państwom członkowskim na redukcję pory nocnej do dwóch godzin. Nie jest to wystarczający okres na nocny wypoczynek. Elastyczne standardy zaproponowane w lit. h) mogą zostać zaakceptowane tylko wówczas, gdy powiąże się je z rozsądną definicją „pory nocnej”. Dodatkowo poprawka ta wyeliminuje błędną interpretację przepisów dotyczących pory nocnej przez państwa członkowskie.

Poprawka 7

Wniosek dotyczący dyrektywy – akt zmieniający

Artykuł 1 – punkt 2 – litera e)

Dyrektywa 2002/15/WE

Artykuł 3 – litera i)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Nie dotyczy wersji polskiej.

Poprawka 8

Wniosek dotyczący dyrektywy – akt zmieniający

Artykuł 1 – punkt 6

Dyrektywa 2002/15/WE

Artykuł 11a – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

(1) Państwa członkowskie *zorganizują* system odpowiedniego i systematycznego monitorowania i kontroli w celu zapewnienia poprawnego i spójnego wdrażania przepisów niniejszej dyrektywy. Państwa członkowskie gwarantują, że krajowe organy odpowiedzialne za egzekwowanie przepisów niniejszej dyrektywy mają odpowiednią liczbę wykwalifikowanych inspektorów i podejmują wszelkie niezbędne działania.

Poprawka

(1) Państwa członkowskie *organizują* system odpowiedniego, **wolnego od dyskryminacji** i systematycznego monitorowania i kontroli w celu zapewnienia poprawnego i spójnego wdrażania przepisów niniejszej dyrektywy. Państwa członkowskie gwarantują, że krajowe organy odpowiedzialne za egzekwowanie przepisów niniejszej dyrektywy mają odpowiednią liczbę wykwalifikowanych inspektorów i podejmują wszelkie niezbędne działania.

Uzasadnienie

Należy chronić przedsiębiorstwa przed dyskryminującym traktowaniem.

Poprawka 9

Wniosek dotyczący dyrektywy – akt zmieniający

Artykuł 1 – punkt 6

Dyrektywa 2002/15/WE

Artykuł 11a – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

(1) Państwa członkowskie *zorganizują* system odpowiedniego i systematycznego monitorowania i kontroli w celu zapewnienia poprawnego i spójnego wdrażania przepisów niniejszej dyrektywy. **Państwa** członkowskie gwarantują, że krajowe organy odpowiedzialne za egzekwowanie przepisów niniejszej dyrektywy mają odpowiednią liczbę wykwalifikowanych inspektorów i podejmują wszelkie niezbędne działania.

Poprawka

(1) Państwa członkowskie *organizują* system odpowiedniego i systematycznego monitorowania i kontroli w celu zapewnienia poprawnego i spójnego wdrażania przepisów niniejszej dyrektywy. **Jeżeli przepisy dotyczące godzin prowadzenia pojazdu oraz przerw na odpoczynek zawarte w rozporządzeniu WE nr 561/2006 zostaną naruszone do takiego stopnia, iż naruszane będą również przepisy dotyczące czasu pracy, państwa członkowskie będą dokładnie**

monitorować oraz egzekwować przestrzeganie zasad dotyczących czasu pracy. Ponadto państwa członkowskie gwarantują, że krajowe organy odpowiedzialne za egzekwowanie przepisów niniejszej dyrektywy mają odpowiednią liczbę wykwalifikowanych inspektorów i podejmują wszelkie niezbędne działania.

Uzasadnienie

Obecnie nie ma powiązania między egzekwowaniem przepisów dotyczących godzin prowadzenia pojazdów oraz przerw na odpoczynek a egzekwowaniem przepisów związanych z godzinami pracy, choć zagadnienia te pozostają ze sobą w logicznym związku. Sprawozdawca uważa, że godziny pracy powinny być monitorowane, a przepisy ich dotyczące egzekwowane, jednak nie tylko wówczas, gdy naruszenie przepisów dotyczących godzin prowadzenia pojazdów oraz przerw na odpoczynek, w tym zbyt długie prowadzenie pojazdu, oznacza automatycznie, że naruszono przepisy dotyczące godzin pracy.

PROCEDURA

Tytuł	Organizacja czasu pracy osób wykonujących czynności w trasie w zakresie transportu drogowego
Odsyłacze	COM(2008)0650 – C6-0354/2008 – 2008/0195(COD)
Komisja przedmiotowo właściwa	EMPL
Opinia wydana przez Data ogłoszenia na posiedzeniu	TRAN 21.10.2008
Sprawozdawca komisji opiniodawczej Data powołania	Johannes Blokland 4.11.2008
Rozpatrzenie w komisji	21.1.2009 16.2.2009
Data przyjęcia	17.2.2009
Wynik głosowania końcowego	+ : 21 - : 20 0 : 0
Posłowie obecni podczas głosowania końcowego	Gabriele Albertini, Inés Ayala Sender, Etelka Barsi-Pataky, Paolo Costa, Michael Cramer, Luis de Grandes Pascual, Arūnas Degutis, Petr Duchoň, Saïd El Khadraoui, Emanuel Jardim Fernandes, Francesco Ferrari, Georg Jarzembowski, Stanisław Jałowiecki, Timothy Kirkhope, Jaromír Kohlíček, Sepp Kusstatscher, Jörg Leichtfried, Bogusław Liberadzki, Eva Lichtenberger, Marian-Jean Marinescu, Erik Meijer, Josu Ortuondo Larrea, Reinhard Rack, Ulrike Rodust, Luca Romagnoli, Brian Simpson, Renate Sommer, Dirk Sterckx, Ulrich Stockmann, Michel Teychenné, Silvia-Adriana Țicău
Zastępca(y) obecny(i) podczas głosowania końcowego	Zsolt László Becsey, Johannes Blokland, Philip Bradbourn, Luigi Cocilovo, Jas Gawronski, Pedro Guerreiro, Lily Jacobs, Rosa Miguélez Ramos, Dominique Vlasto, Corien Wortmann-Kool

PROCEDURA

Tytuł	Organizacja czasu pracy osób wykonujących czynności w trasie w zakresie transportu drogowego		
Odsyłacze	COM(2008)0650 – C6-0354/2008 – 2008/0195(COD)		
Data przedstawienia w PE	15.10.2008		
Komisja przedmiotowo właściwa Data ogłoszenia na posiedzeniu	EMPL 21.10.2008		
Komisja(e) wyznaczona(e) do wydania opinii Data ogłoszenia na posiedzeniu	TRAN 21.10.2008		
Sprawozdawca(y) Data powołania	Marie Panayotopoulos-Cassiotou 2.12.2008		
Rozpatrzenie w komisji	21.1.2009	11.2.2009	2.3.2009
Data przyjęcia	2.3.2009		
Wynik głosowania końcowego	+: 23	–: 17	0: 0
Posłowie obecni podczas głosowania końcowego	Jan Andersson, Edit Bauer, Iles Braghetto, Philip Bushill-Matthews, Milan Cabrnoch, Alejandro Cercas, Luigi Cocilovo, Jean Louis Cottigny, Jan Cremers, Richard Falbr, Joel Hasse Ferreira, Roger Helmer, Karin Jöns, Jean Lambert, Bernard Lehideux, Elizabeth Lynne, Thomas Mann, Siiri Oviir, Marie Panayotopoulos-Cassiotou, Rovana Plumb, Bilyana Ilieva Raeva, Elisabeth Schroedter, Gabriele Stauner, Ewa Tomaszewska, Anne Van Lancker, Gabriele Zimmer		
Zastępca(y) obecny(i) podczas głosowania końcowego	Herbert Bösch, Maddalena Calia, Françoise Castex, Anna Ibrisagic, Rumiana Jeleva, Sepp Kusstatscher, Jamila Madeira, Viktória Mohácsi, Ljudmila Novak, Gianluca Susta, Silvia-Adriana Țicău, Georgios Toussas		
Zastępca(y) (art. 178 ust. 2) obecny(i) podczas głosowania końcowego	Glenn Bedingfield, Herbert Bösch, Maddalena Calia, Ljudmila Novak, Gianluca Susta, Silvia-Adriana Țicău		