

Poprawka 20
Dragoş Pîslaru
w imieniu Komisji Zatrudnienia i Spraw Socjalnych

Sprawozdanie
Henna Virkkunen

A9-0370/2023

Minimalne wymogi dotyczące minimalnych przerw oraz dziennego i tygodniowego okresu odpoczynku w sektorze okazjonalnego przewozu osób
(COM(2023)0256 – C9-0178/2023 – 2023/0155(COD))

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 1

Tekst proponowany przez Komisję

(1) Dobre warunki pracy kierowców i uczciwe warunki prowadzenia działalności dla przedsiębiorstw transportowych mają podstawowe znaczenie dla utworzenia efektywnego, bezpiecznego i społecznie odpowiedzialnego sektora transportu drogowego, zapewnienia niedyskryminacji i przyciągnięcia wykwalifikowanych pracowników. Konieczne jest zatem, aby unijne przepisy socjalne w transporcie drogowym były jasne, proporcjonalne, adekwatne do zakładanych celów, łatwe do stosowania i **egzekwowania oraz wprowadzane w życie** w skuteczny i spójny sposób w całej Unii.

Poprawka

(1) Dobre warunki pracy kierowców i uczciwe warunki prowadzenia działalności dla przedsiębiorstw transportowych mają podstawowe znaczenie dla utworzenia efektywnego, bezpiecznego i społecznie odpowiedzialnego sektora transportu drogowego, zapewnienia niedyskryminacji i przyciągnięcia wykwalifikowanych pracowników. Konieczne jest zatem, aby unijne przepisy socjalne w transporcie drogowym były jasne, proporcjonalne, adekwatne do zakładanych celów, **a także łatwe do wprowadzenia w życie**, stosowania i **egzekwowania** w skuteczny i spójny sposób w całej Unii. **Chociaż poczyniono postępy w egzekwowaniu obowiązujących przepisów, nadal istnieje pole do ulepszeń, na przykład w odniesieniu do rejestrowania godzin pracy w sytuacjach, gdy wykonywane są różnego rodzaju zadania. Partnerzy społeczni na szczeblu unijnym i krajowym mogą odegrać zasadniczą rolę w poprawie egzekwowania obowiązujących przepisów. Należy ich zachęcać, aby podejmowali wspólne działania, opracowywali wytyczne i wydawali zalecenia w tym zakresie. Komisja powinna regularnie monitorować warunki pracy i egzekwowanie obowiązujących przepisów w sektorze okazjonalnego przewozu osób. W ocenie**

należy uwzględnić także wpływ przepisów dotyczących bezpieczeństwa ruchu drogowego w tym kontekście.

Or. en

6.12.2023

A9-0370/21

Poprawka 21

Dragoş Pişlaru

w imieniu Komisji Zatrudnienia i Spraw Socjalnych

Sprawozdanie

A9-0370/2023

Henna Virkkunen

Minimalne wymagania dotyczące minimalnych przerw oraz dziennego i tygodniowego okresu odpoczynku w sektorze okazjonalnego przewozu osób (COM(2023)0256 – C9-0178/2023 – 2023/0155(COD))

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Motyw 3

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(3) Specyfika **sektora** okazjonalnego drogowego przewozu osób nie jest jednak podobna do sytuacji **sektora** transportu drogowego towarów ani **sektora** regularnego drogowego przewozu osób. Okazjonalny drogowy przewóz osób **charakteryzuje** się **dużą** sezonowością i różnymi okresami prowadzenia pojazdu, które zależą od aktywności **turystycznej** podejmowanej przez pasażerów. W ramach tego rodzaju przewozów należy w miarę możliwości uwzględniać prośby pasażerów dotyczące nieplanowanych i doraźnych dodatkowych przystanków i zmian trasy lub programu. W porównaniu z transportem towarowym lub regularnymi przewozami autobusowymi okazjonalne drogowe przewozy osób **zasadniczo obejmują** krótszy czas prowadzenia pojazdu. Kierowcy również zwykle śpią w hotelach i **rzadko** prowadzą pojazdy nocą. **Z drugiej strony, kierowcy mogą** w czasie **pracy wykonywać pewne** dodatkowe czynności, **często wynikające z interakcji** z pasażerami.

(3) Specyfika okazjonalnego drogowego przewozu osób nie jest jednak podobna do sytuacji transportu drogowego towarów ani regularnego drogowego przewozu osób. Okazjonalny drogowy przewóz osób **może charakteryzować** się sezonowością i różnymi okresami prowadzenia pojazdu, które zależą od aktywności podejmowanej przez pasażerów. W ramach tego rodzaju przewozów należy w miarę możliwości uwzględniać prośby pasażerów dotyczące nieplanowanych i doraźnych dodatkowych przystanków i zmian trasy lub programu. W porównaniu z transportem towarowym lub regularnymi przewozami autobusowymi okazjonalne drogowe przewozy osób **mogą obejmować** krótszy czas prowadzenia pojazdu. **Kierowcy wykonujący sezonowe okazjonalne drogowe przewozy osób mogą jednak również często uczestniczyć w innych operacjach transportowych poza sezonami szczytu. Kierowcy wykonujący okazjonalne przewozy drogowe** również zwykle śpią w hotelach i **rzadziej** prowadzą pojazdy nocą. **Jednakże całkowita liczba przepracowanych godzin – w tym czynności wykonywane w czasie przerw w prowadzeniu pojazdu – może łącznie wpływać na stres i zmęczenie kierowcy^{1a},**

co może zagrażać bezpieczeństwu ruchu drogowego oraz zdrowiu i bezpieczeństwu kierowców. Dodatkowe czynności obejmują częste interakcje z pasażerami, konserwację i czyszczenie pojazdu oraz załadunek i rozładunek bagażu. Odpowiedzialność kierowców za bezpieczeństwo pasażerów wymaga nie tylko dobrej sprawności fizycznej i psychicznej, ale także wysokiego poziomu koncentracji i wysokiego poziomu odporności na stres.

^{1a} Katrin Vitols i Eckhard Voss (2021): Driving fatigue in European Road Transport [Zmęczenie jazdą w europejskim transporcie drogowym]. <https://www.etf-europe.org/wp-content/uploads/2023/04/Driver-Fatigue-in-European-Road-Transport-Report-.pdf>

Or. en

6.12.2023

A9-0370/22

Poprawka 22

Dragoş Pişlaru

w imieniu Komisji Zatrudnienia i Spraw Socjalnych

Sprawozdanie

A9-0370/2023

Henna Virkkunen

Minimalne wymagania dotyczące minimalnych przerw oraz dziennego i tygodniowego okresu odpoczynku w sektorze okazjonalnego przewozu osób (COM(2023)0256 – C9-0178/2023 – 2023/0155(COD))

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Motyw 4

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(4) W wyniku oceny ex post rozporządzenia (WE) nr 561/2006 stwierdzono, że niektóre jednolite przepisy dotyczące minimalnych przerw i okresów odpoczynku nie są odpowiednie w kontekście specyfiki okazjonalnych drogowych przewozów osób. Z dalszej oceny przeprowadzonej przez Komisję w tym zakresie wynika, że niektóre określone w rozporządzeniu (WE) nr 561/2006 wymagania dotyczące przerw oraz dziennych i tygodniowych okresów odpoczynku **są nieodpowiednie i niepraktyczne z punktu widzenia kierowców i przewoźników wykonujących okazjonalny drogowy przewóz osób, ponieważ wymagania te niekorzystnie wpływają na zdolność do organizacji efektywnych, wysokiej jakości okazjonalnych przewozów osób, na warunki pracy kierowców i tym samym na bezpieczeństwo ruchu drogowego.**

(4) W wyniku oceny ex post rozporządzenia (WE) nr 561/2006 stwierdzono, że niektóre jednolite przepisy dotyczące minimalnych przerw i okresów odpoczynku nie są odpowiednie w kontekście specyfiki okazjonalnych drogowych przewozów osób. Z dalszej oceny przeprowadzonej przez Komisję w tym zakresie wynika, że niektóre określone w rozporządzeniu (WE) nr 561/2006 wymagania dotyczące przerw oraz dziennych i tygodniowych okresów odpoczynku **mogą niekorzystnie wpływać na warunki pracy kierowców oraz świadczenie efektywnych, wysokiej jakości okazjonalnych przewozów osób.**

Or. en

6.12.2023

A9-0370/23

Poprawka 23

Dragoş Pişlaru

w imieniu Komisji Zatrudnienia i Spraw Socjalnych

Sprawozdanie

A9-0370/2023

Henna Virkkunen

Minimalne wymagania dotyczące minimalnych przerw oraz dziennego i tygodniowego okresu odpoczynku w sektorze okazjonalnego przewozu osób (COM(2023)0256 – C9-0178/2023 – 2023/0155(COD))

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Motyw 5

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(5) Należy zatem tak dostosować wymagania dotyczące minimalnych przerw i okresów odpoczynku, aby były one odpowiednie ***również*** z punktu widzenia szczególnych wymagań dotyczących okazjonalnych drogowych przewozów osób. ***Należy również dostosować mające zastosowanie przepisy dotyczące krajowych i międzynarodowych okazjonalnych drogowych przewozów osób.***

(5) Należy zatem tak dostosować wymagania dotyczące minimalnych przerw i okresów odpoczynku, aby były one ***bardziej*** odpowiednie z punktu widzenia szczególnych wymagań dotyczących okazjonalnych drogowych przewozów osób.

Or. en

Poprawka 24**Dragoş Pişlaru**

w imieniu Komisji Zatrudnienia i Spraw Socjalnych

Sprawozdanie**A9-0370/2023****Henna Virkkunen**

Minimalne wymagania dotyczące minimalnych przerw oraz dziennego i tygodniowego okresu odpoczynku w sektorze okazjonalnego przewozu osób (COM(2023)0256 – C9-0178/2023 – 2023/0155(COD))

Wniosek dotyczący rozporządzenia**Motyw 6***Tekst proponowany przez Komisję**Poprawka*

(6) ***Bardziej elastyczne*** przepisy dotyczące planowania przerw i okresów odpoczynku kierowców wykonujących okazjonalne drogowe przewozy osób nie ***mogą*** w żaden sposób zagrażać bezpieczeństwu kierowców ani bezpieczeństwu ruchu drogowego ani skutkować większym zmęczeniem kierowców czy też pogorszeniem warunków pracy. ***W ramach zapewnienia tego typu elastyczności nie można zatem zmieniać obecnie obowiązujących przepisów dotyczących łącznych minimalnych przerw, maksymalnych dziennych i tygodniowych okresów prowadzenia pojazdu oraz maksymalnego dwutygodniowego czasu prowadzenia pojazdu.***

(6) Przepisy dotyczące planowania ***i rozłożenia*** przerw i okresów odpoczynku kierowców wykonujących okazjonalne drogowe przewozy osób ***powinny umożliwić jak najlepszą organizację czasu pracy, w szczególności w okresach szczytowego zapotrzebowania na przewozy, oraz skracać czas spędzany przez kierowców poza domem, również, co istotne, w celu przyciągnięcia pracowników do sektora transportu. Przepisy nie powinny*** w żaden sposób zagrażać bezpieczeństwu kierowców ani bezpieczeństwu ruchu drogowego ani skutkować większym zmęczeniem ***i stresem*** kierowców, ***zagrożeniem ich zdrowia psychicznego lub fizycznego i bezpieczeństwa*** czy też pogorszeniem warunków pracy. ***Należy zatem tak dostosować wymagania dotyczące minimalnych przerw i okresów odpoczynku, aby były one bardziej odpowiednie z punktu widzenia szczególnych wymogów dotyczących okazjonalnych drogowych przewozów osób.***

Or. en

6.12.2023

A9-0370/25

Poprawka 25

Dragoș Pișlaru

w imieniu Komisji Zatrudnienia i Spraw Socjalnych

Sprawozdanie

A9-0370/2023

Henna Virkkunen

Minimalne wymagania dotyczące minimalnych przerw oraz dziennego i tygodniowego okresu odpoczynku w sektorze okazjonalnego przewozu osób (COM(2023)0256 – C9-0178/2023 – 2023/0155(COD))

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Motyw 7

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(7) Aby zapewnić jednolitą definicję okazjonalnych przewozów osób, należy wyjaśnić, że definicja zawarta w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1073/2009²³ obejmuje zarówno przewozy krajowe, jak i przewozy międzynarodowe. Należy ponadto zapewnić aktualne odesłanie do rozporządzenia (WE) nr 1073/2009, którym uchylono rozporządzenie Rady (EWG) nr 684/92²⁴.

skreśla się

²³ **Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1073/2009 z dnia 21 października 2009 r. w sprawie wspólnych zasad dostępu do międzynarodowego rynku usług autokarowych i autobusowych i zmieniające rozporządzenie (WE) nr 561/2006 (wersja przekształcona) (Dz.U. L 300 z 14.11.2009, s. 88).**

²⁴ **Rozporządzenie Rady (EWG) nr 684/92 z dnia 16 marca 1992 r. w sprawie wspólnych zasad międzynarodowego przewozu osób autokarem i autobusem (Dz.U. L 74 z 20.3.1992, s. 1).**

Or. en

6.12.2023

A9-0370/26

Poprawka 26

Dragoş Pişlaru

w imieniu Komisji Zatrudnienia i Spraw Socjalnych

Sprawozdanie

Henna Virkkunen

A9-0370/2023

Minimalne wymagania dotyczące minimalnych przerw oraz dziennego i tygodniowego okresu odpoczynku w sektorze okazjonalnego przewozu osób (COM(2023)0256 – C9-0178/2023 – 2023/0155(COD))

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Motyw 9

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(9) W celu zapobiegnięcia nadużywaniu bardziej elastycznych zasad planowania okresów odpoczynku w przypadku kierowców wykonujących okazjonalne drogowe przewozy osób konieczne jest wyraźne określenie zakresu takiej elastyczności i zapewnienie odpowiednich kontroli. Kierowcy powinni zatem móc odroczyć rozpoczęcie dziennych okresów odpoczynku maksymalnie o 1 godzinę **lub 2 godziny** w przypadkach, w których okres prowadzenia pojazdu w danym dniu nie przekracza **odpowiednio 5 lub 7** godzin, i jedynie wówczas, gdy wykonywana podróż trwa co najmniej 8 dni. Elastyczność **te** należy **ponadto** ograniczyć przez określenie, że z **danego** odstępstwa można skorzystać tylko jeden raz w czasie trwania podróży. **Musi również istnieć możliwość** sprawdzenia takich okoliczności **nie tylko na podstawie zapisów tachografu, ale również na podstawie** wydruku z urządzenia rejestrującego lub planu pracy.

(9) W celu zapobiegnięcia nadużywaniu bardziej elastycznych zasad planowania okresów odpoczynku w przypadku kierowców wykonujących okazjonalne drogowe przewozy osób konieczne jest wyraźne określenie zakresu takiej elastyczności i zapewnienie odpowiednich kontroli **prowadzonych przez właściwe organy krajowe przy wsparciu ze strony Europejskiego Urzędu ds. Pracy (ELA)**. Kierowcy powinni zatem móc odroczyć rozpoczęcie dziennych okresów odpoczynku maksymalnie o 1 godzinę w przypadkach, w których okres prowadzenia pojazdu w danym dniu nie przekracza 7 godzin, i jedynie wówczas, gdy wykonywana podróż trwa co najmniej 8 dni. **Jeżeli podróż trwa co najmniej 8 dni, kierowcy powinni mieć możliwość jednokrotnego odroczenia dziennego okresu odpoczynku o 1 godzinę. Ta** elastyczność **nie powinna zagrażać bezpieczeństwu ruchu drogowego oraz** należy **ją** ograniczyć przez określenie, że z odstępstwa można skorzystać tylko jeden raz w czasie trwania podróży. **W celu skutecznego i sprawnego egzekwowania przepisów oraz** sprawdzenia takich okoliczności **przed rozpoczęciem podróży należy rejestrować elektronicznie cyfrowy formularz przejazdu – dodatkowy w**

AM\1292198PL.docx

PE756.666v01-00

stosunku do zapisów tachografu oraz
wydruku z urządzenia rejestrującego lub
planu pracy.

Or. en

6.12.2023

A9-0370/27

Poprawka 27

Dragoș Pișlaru

w imieniu Komisji Zatrudnienia i Spraw Socjalnych

Sprawozdanie

A9-0370/2023

Henna Virkkunen

Minimalne wymagania dotyczące minimalnych przerw oraz dziennego i tygodniowego okresu odpoczynku w sektorze okazjonalnego przewozu osób (COM(2023)0256 – C9-0178/2023 – 2023/0155(COD))

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Motyw 10

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(10) Ograniczenie możliwości odroczenia tygodniowego okresu odpoczynku o maksimum 12 kolejnych okresów dwudziestoczerogodzinnych wyłącznie w przypadku okazjonalnych międzynarodowych przewozów osób ma niekorzystny wpływ, jeżeli chodzi o niezakłóconą i uczciwą konkurencję między przewoźnikami, szczególnie z punktu widzenia małych i średnich przedsiębiorstw. Okazjonalne krajowe przewozy osób można by wykonywać na tych samych zasadach co okazjonalne międzynarodowe przewozy osób, jeśli chodzi o przebytą odległość lub czas świadczenia usług dla pasażerów. Taką możliwość należy zatem zapewnić również w przypadku okazjonalnych krajowych przewozów osób.

skreśla się

Or. en

6.12.2023

A9-0370/28

Poprawka 28

Dragoş Pişlaru

w imieniu Komisji Zatrudnienia i Spraw Socjalnych

Sprawozdanie

A9-0370/2023

Henna Virkkunen

Minimalne wymagania dotyczące minimalnych przerw oraz dziennego i tygodniowego okresu odpoczynku w sektorze okazjonalnego przewozu osób (COM(2023)0256 – C9-0178/2023 – 2023/0155(COD))

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 3 – litera a

Rozporządzenie (WE) nr 561/2006

Artykuł 8 – ustęp 2 a – akapit 1

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

2a. ***Jeżeli nie zagraża to bezpieczeństwu ruchu drogowego, kierowca wykonujący okazjonalny przewóz osób*** trwający co najmniej 8 dni może odstąpić od przepisów ust. 2 akapit pierwszy w ***następujący sposób***:

2a. ***Kierowca wykonujący pojedynczy okazjonalny przewóz osób ujęty w jednym formularzu przejazdu, trwający co najmniej 8 dni może odstąpić od przepisów ust. 2 akapit pierwszy, odraczając dzienny okres odpoczynku o maksymalnie 1 godzinę, pod warunkiem że łączny czas prowadzenia pojazdu w tym dniu nie przekroczył 7 godzin i przestrzegany jest maksymalny dzienny czas pracy zgodnie z obowiązującym prawem krajowym.***

Or. en

Uzasadnienie

Odniesienie do bezpieczeństwa ruchu drogowego skreślono w tym artykule i przeniesiono do odpowiedniego motywu. Według Wydziału Prawnego PE odniesienie do „bezpieczeństwa drogowego” w tym artykule nakładałoby na kierowcę ciężar oceny, czy zastosowanie tego odstępstwa zagrażałoby bezpieczeństwu ruchu drogowego, co wydaje się raczej nieproporcjonalne. Ponadto pozostałe systemy odstępstw przewidziane w analogicznym artykule dyrektywy głównej nie zawierają takiego przepisu.

6.12.2023

A9-0370/29

Poprawka 29

Dragoş Pişlaru

w imieniu Komisji Zatrudnienia i Spraw Socjalnych

Sprawozdanie

A9-0370/2023

Henna Virkkunen

Minimalne wymogi dotyczące minimalnych przerw oraz dziennego i tygodniowego okresu odpoczynku w sektorze okazjonalnego przewozu osób (COM(2023)0256 – C9-0178/2023 – 2023/0155(COD))

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 3 – litera b

Rozporządzenie (WE) nr 561/2006

Artykuł 8 – ustęp 6 a – wprowadzenie i litera a

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

b) w ust. 6a formuła wprowadzająca i lit. a) otrzymują brzmienie:

skreśla się

„W drodze odstępstwa od ust. 6 kierowca wykonujący pojedynczą usługę okazjonalnego przewozu osób może odroczyć tygodniowy okres odpoczynku o maksimum 12 kolejnych okresów dwudziestoczerogodzinnych po poprzednim regularnym tygodniowym okresie odpoczynku, pod warunkiem że:

a) usługa trwa co najmniej 24 kolejne godziny;”.

Or. en