

Czwartek, 9 października 2008 r.

Wdrożenie przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego

P6_TA(2008)0475

Rezolucja Parlamentu Europejskiego z dnia 9 października 2008 r. w sprawie wdrożenia przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego (2008/2062(INI))

(2010/C 9 E/08)

Parlament Europejski,

- uwzględniając sprawozdanie Komisji dla Rady i Parlamentu Europejskiego z dnia 23 maja 2007 r. w sprawie konsekwencji wyłączenia kierowców pracujących na własny rachunek z zakresu dyrektywy 2002/15/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 marca 2002 r. w sprawie organizacji czasu pracy osób wykonujących czynności w trasie w zakresie transportu drogowego (COM(2007)0266),
- uwzględniając 23. sprawozdanie Komisji z dnia 12 października 2007 r. w sprawie wykonania w latach 2003-2004 rozporządzenia (EWG) nr 3820/85 w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego (COM(2007)0622),
- uwzględniając rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 z dnia 20 grudnia 1985 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego ⁽¹⁾,
- uwzględniając dyrektywę 2002/15/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 marca 2002 r. w sprawie organizacji czasu pracy osób wykonujących czynności w trasie w zakresie transportu drogowego ⁽²⁾,
- uwzględniając rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego oraz zmieniające rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) 2135/98, jak również uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 ⁽³⁾,
- uwzględniając dyrektywę 2006/22/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie minimalnych warunków wykonania rozporządzeń Rady (EWG) nr 3820/85 i (EWG) nr 3821/85 dotyczących przepisów socjalnych odnoszących się do działalności w transporcie drogowym oraz uchylającą dyrektywę Rady 88/599/EWG ⁽⁴⁾,
- uwzględniając orzeczenie z dnia 24 września 2004 r. w połączonych sprawach C-184/02 i C-223/02 *Królestwo Hiszpanii i Republika Finlandii przeciwko Parlamentowi Europejskiemu i Radzie Unii Europejskiej* ⁽⁵⁾, w którym Trybunał Sprawiedliwości Wspólnot Europejskich uznał, że kierowcy pracujący na własnych rachunek nie mogą być trwale wykluczeni z zakresu stosowania dyrektywy 2002/15/WE,
- uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie komunikatu Komisji dla Rady i Parlamentu Europejskiego pt. „Utrzymać Europę w ruchu — zrównoważona mobilność dla naszego kontynentu. Przegląd średniookresowy białej księgi Komisji Europejskiej dotyczącej transportu z 2001 r.” ⁽⁶⁾,
- uwzględniając pisma przewodniczącego Komisji Zatrudnienia i Spraw Socjalnych skierowane do komisarza Vladimira Špidli i do wiceprzewodniczącego Jacques'a Barrota z 21 czerwca 2007 r. i 29 czerwca 2007 r. oraz odpowiedź wiceprzewodniczącego J. Barrota z 3 października 2007 r.,

⁽¹⁾ Dz.U. L 370 z 31.12.1985, s. 1.

⁽²⁾ Dz.U. L 80 z 23.3.2002, s. 35.

⁽³⁾ Dz.U. L 102 z 11.4.2006, s. 1.

⁽⁴⁾ Dz.U. L 102 z 11.4.2006, s. 35.

⁽⁵⁾ Zb.Orz. [2004] I-7789.

⁽⁶⁾ Dz.U. C 161 z 13.7.2007, s. 89.

Czwartek, 9 października 2008 r.

- uwzględniając sprawozdanie Europejskiej Fundacji na rzecz Poprawy Warunków Życia i Pracy pt. „Impact of the working time directive on collective bargaining in the road transport sector” („Wpływ dyrektywy w sprawie czasu pracy na rokowania zbiorowe w sektorze transportu”) ⁽¹⁾,
- uwzględniając art. 45 Regulaminu,
- uwzględniając sprawozdanie Komisji Zatrudnienia i Spraw Socjalnych oraz opinię Komisji Transportu i Turystyki (A6-0357/2008),
- A. mając na uwadze, że niektóre państwa członkowskie nie dostarczyły w wyznaczonym terminie danych dotyczących działań kontrolnych i wykonawczych przeprowadzonych w latach 2003-2004 zgodnie z rozporządzeniem Rady (EWG) nr 3820/85, w wyniku czego sprawozdanie Komisji z wykonania niniejszego rozporządzenia we wspomnianym okresie (COM(2007)0622) zostało przedłożone z półtorarocznym opóźnieniem,
- B. mając na uwadze, że średnia liczba wykrytych wykroczeń utrzymuje się na stałym poziomie, chociaż ogólna liczba wykroczeń zarejestrowanych w niektórych państwach członkowskich wzrosła znacząco, przy czym generalnie zwiększyła się liczba naruszeń przepisów dotyczących przerw i okresów wypoczynku, podczas gdy spadła liczba naruszeń przepisów dotyczących okresów prowadzenia pojazdu,
- C. mając na uwadze, że następne sprawozdanie za okres dwóch lat po raz pierwszy musi zawierać dane dotyczące wdrożenia dyrektywy 2002/15/WE,
- D. mając na uwadze, że w interesie publicznym leży właściwe stosowanie przepisów dotyczących czasu pracy, czasu jazdy i odpoczynku zarówno pracowników wykonujących pracę w trasie, jak i osób pracujących na własny rachunek,
- E. mając na uwadze, że celem dyrektywy 2002/15/WE jest ustanowienie minimalnych wymagań związanych z organizacją czasu pracy zmierzających do poprawy ochrony zdrowia i bezpieczeństwa osób wykonujących czynności w trasie w zakresie transportu drogowego, do poprawy bezpieczeństwa drogowego i do harmonizacji warunków konkurencji,
- F. mając na uwadze, że dyrektywa 2002/15/WE weszła w życie w dniu 23 marca 2002 r. i że przyznano w niej państwom członkowskim trzy lata, do dnia 23 marca 2005 r., na wdrożenie jej przepisów, jednak większość państw członkowskich nie zdołała dokonać transpozycji dyrektywy w tym trzyletnim okresie przejściowym,
- G. mając na uwadze, że dwa lata po zakończeniu okresu przejściowego przewidzianego na transpozycję dyrektywy 2002/15/WE niektóre państwa członkowskie nadal nie przeniosły wszystkich przepisów dyrektywy na grunt prawa krajowego,
- H. mając na uwadze, że kierowcy pracujący na własny rachunek są wyłączeni z zakresu stosowania dyrektywy 2002/15/WE przynajmniej do dnia 23 marca 2009 r.,
- I. mając na uwadze, że sprawozdanie Komisji dotyczące konsekwencji wyłączenia kierowców pracujących na własny rachunek z zakresu dyrektywy 2002/15/WE przedstawia zalety i wady zarówno włączenia, jak i wyłączenia z zakresu jej obowiązywania kierowców pracujących na własny rachunek, ale nie zawiera ostatecznych wniosków,
- J. mając na uwadze, że Parlament stwierdził w wielu momentach konieczność rozwiązania problemu występujących w branży nadużyć polegających na niezgodnym z prawdą rejestrowaniu wielu pracowników jako kierowców pracujących na własny rachunek,
- K. mając na uwadze, że należy wyeliminować rozbieżności między państwami członkowskimi i przyczynić się do zagwarantowania sprawiedliwych warunków konkurencji w sektorze transportu drogowego, uwzględniając kierowców pracujących na własny rachunek,
- L. mając na uwadze, że zakres rozporządzenia (EWG) nr 3820/85 powinien zachować spójność pod względem czasu pracy i odpoczynku kierowców, bez rozróżnienia między kierowcami,
- M. mając na uwadze, że ograniczenie czasu pracy w sektorze transportu drogowego dużo bardziej zwiększy bezpieczeństwo na drogach, jeśli objęci nim zostaną kierowcy pracujący na własny rachunek,

⁽¹⁾ <http://www.eurofound.europa.eu/docs/eiro/tn0704039s/tn0704039s.pdf>.

Czwartek, 9 października 2008 r.

- N. mając na uwadze, że włączenie osób pracujących na własny rachunek nie wpłynie niekorzystnie na ich możliwości i potrzeby związane z wykonywaniem czynności administracyjnych lub zarządczych dotyczących ich przedsiębiorstwa, ponieważ czas pracy w rozumieniu dyrektywy 2002/15/WE obejmuje czynności związane bezpośrednio z transportem drogowym,
- O. mając na uwadze, że podmioty społeczne reprezentowane w Europejskim Komitecie Ekonomiczno-Społecznym wyrażają powszechną zgodę co do włączenia w zakres dyrektywy pracujących na własny rachunek, aby w ten sposób zapewnić równe traktowanie wszystkich pracowników sektora, uniknąć zakłóceń konkurencji i wspierać lepsze warunki pracy,
- P. mając na uwadze, że Trybunał Sprawiedliwości Wspólnot Europejskich stwierdził wyraźnie, że art. 71 traktatu WE stanowi wystarczającą podstawę prawną dla stosowania dyrektywy 2002/15/WE do pracujących na własnych rachunek właśnie dlatego, że przyczynia się to do osiągnięcia celu, jakim jest bezpieczeństwo ruchu drogowego i zbliżenie warunków konkurencji,
- Q. mając na uwadze, że wspomniane wyżej komunikat Komisji i sprawozdanie Komisji dotyczące wyłączenia kierowców pracujących na własny rachunek z zakresu dyrektywy 2002/15/WE odzwierciedlają utrzymujące się zaniepokojenie opóźnieniami w transpozycji i stosowaniu dyrektywy 2002/15/WE w niektórych państwach członkowskich, a także innych przepisów socjalnych w transporcie drogowym,
- R. mając na uwadze, że chociaż niektóre państwa członkowskie dotąd nie przeniosły dyrektywy 2002/15/WE na grunt prawa krajowego, dwuletnie sprawozdania na temat wdrażania powinny być przedkładane w terminach przewidzianych w dyrektywie,
1. ubolewa z powodu występujących nadal znaczących różnic w stosowaniu i wykonywaniu rozporządzenia (EWG) nr 3820/85; uważa, że państwa członkowskie muszą zwiększyć wysiłki w celu zagwarantowania skutecznego i jednolitego wdrażania ulepszonych przepisów socjalnych;
 2. wyraża zaniepokojenie brakami i opóźnieniami w transpozycji i wdrażaniu dyrektywy 2002/15/WE w niektórych państwach członkowskich; domaga się, aby państwa członkowskie szybko przedstawiły wyjaśnienia i komentarze dotyczące przyczyn, dla których nie wdrożono dyrektywy, wraz ze wskazaniem, jakie przeszkody mogą nadal występować;
 3. podkreśla, że dyrektywa 2002/15/WE ustanawia minimalne wymagania, a jej transpozycja nie może prowadzić do obniżenia poziomu ochrony pracowników lub do mniejszej zgodności z korzystniejszymi warunkami obowiązującymi w niektórych państwach członkowskich, wynikającymi z ogólnych przepisów prawnych dotyczących zatrudnienia lub z układów zbiorowych;
 4. zwraca się do państw członkowskich o przyspieszenie procesu transpozycji i większą rzetelność we wprowadzaniu w życie przepisów socjalnych dotyczących transportu drogowego, aby w sposób właściwy zapewnić poszanowanie interesu publicznego, jakim jest bezpieczeństwo ruchu drogowego oraz zdrowie i bezpieczeństwo kierowców, a także aby wyznaczyć jednoznaczne ramy uczciwej konkurencji;
 5. zwraca się do Komisji o przygotowanie sprawozdań z wdrożenia wymaganych zgodnie z dyrektywą 2002/15/WE w przewidzianym dwuletnim okresie, pomimo że niektóre państwa członkowskie dotąd nie przeniosły przepisów dyrektywy na grunt prawa krajowego;
 6. wyraża zaniepokojenie utrzymującą się wysoką średnią liczbą wykroczeń, szczególnie w dziedzinie transportu pasażerskiego, i oczekuje od państw członkowskich lepszego wdrożenia przepisów; apeluje do państw członkowskich o wzmocnienie wspólnych inicjatyw w celu zachęcania do wymiany informacji i personelu, a także do koordynacji kontroli;
 7. zwraca się do Komisji o maksymalną stanowczość wobec uchybień państw członkowskich w stosowaniu prawa wspólnotowego dotyczącego aspektów socjalnych transportu drogowego, o zapewnienie środków przymusu w razie nieprzestrzegania przepisów i o działania zapobiegawcze, w razie konieczności na drodze sądowej, w celu zapewnienia surowego przestrzegania prawodawstwa wspólnotowego;
 8. zgodnie z procedurą komitologii określoną w rozporządzeniu (WE) nr 561/2006 apeluje do Komisji o przedstawienie wytycznych dotyczących jednolitej definicji i klasyfikacji wykroczeń do października 2008 r.;

Czwartek, 9 października 2008 r.

9. wzywa Komisję, aby odpowiednio priorytetowo traktowała społeczne aspekty bezpieczeństwa drogowego oraz zdrowia i bezpieczeństwa kierowców i innych użytkowników dróg w połączeniu z wszelkimi innymi odnośnymi kwestiami, sporządzając oficjalną ocenę skutków z myślą o wniosku legislacyjnym zmieniającym dyrektywę 2002/15/WE zgodnie z wymogiem jej art. 2 ust. 1;
10. wzywa Komisję, aby opracowując wspomnianą wyżej oficjalną analizę skutków, uwzględniła trudne warunki pracy, jakich doświadczają kierowcy ciężarówek podróżujący na terenie Europy, wynikające z niewystarczającej dostępności odpowiednich miejsc wypoczynku, pomimo że art. 12 rozporządzenia (WE) nr 561/2006 wyraźnie uznaje znaczenie dostatecznej liczby bezpiecznych miejsc odpoczynku dla zawodowych kierowców w ramach całej sieci autostrad Unii; w związku z tym wzywa Komisję, aby monitorowała projekt pilotażowy dotyczący bezpiecznych miejsc wypoczynku, zainicjowany przez Parlament Europejski, uwzględniając środki zalecone w opinii Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego pt. „Europejska polityka dotycząca bezpieczeństwa ruchu drogowego i kierowców zawodowych — bezpieczne miejsca parkingowe”⁽¹⁾;
11. zwraca się do Komisji, aby we wspomnianej wyżej oficjalnej analizie skutków w pełni uwzględniła stanowisko i argumenty Parlamentu, tak aby osoby pracujące na własny rachunek zostały w pełni objęte zakresem dyrektywy 2002/15/WE;
12. zwraca się do Komisji, aby we wspomnianej wyżej oficjalnej analizie skutków uwzględniła powszechną opinię sektora transportu na temat zalet włączenia kierowców pracujących na własnych rachunek w zakres dyrektywy, i uważa, że ogromnych trudności nastęrczyłoby prawne rozróżnienie i ściganie procederu fikcyjnego samozatrudnienia, nie zapominając o praktycznych i biurokratycznych trudnościach, które należałoby przewyciężyć, aby mieć pewność, że taki proceder nie będzie masowo wykorzystywany w celu uniknięcia ograniczeń czasu pracy;
13. zwraca się do Komisji o przedstawienie z wystarczającym wyprzedzeniem odpowiednich inicjatyw, tak aby 23 marca 2009 r. dyrektywa 2002/15/WE mogła w pełni wejść w życie jako całość, ze wszystkimi jej elementami, i aby jej zakres został rozszerzony na osoby pracujące na własny rachunek;
14. wzywa Komisję do zapewnienia pilnego ukończenia ocen skutków, tak aby można było bez dalszych opóźnień uzyskać obiektywną analizę dotyczącą tego, czy i jakie zmiany należy rozważyć;
15. wzywa Komisję do dokonania przeglądu procedur inspekcji ruchu w każdym państwie członkowskim i do przekazania Parlamentowi sprawozdania w tej sprawie; w razie wykrycia procedur inspekcji ograniczających swobodny przepływ towarów lub osób wzywa Komisję do dokonania przeglądu obowiązującego prawodawstwa i złożenia poprawek, tak aby zagwarantować jednolite procedury inspekcji ruchu;
16. wzywa państwa członkowskie i Komisję do znacznie szybszego przedstawiania danych i sporządzonych na tej podstawie sprawozdań z wdrożenia, aby można było bezzwłocznie przystąpić do wprowadzenia niezbędnych korekt prawnych, które mogą wynikać z analizy wdrażania przepisów;
17. uważa, że dane liczbowe dotyczące wykroczeń ponownie potwierdzają jego pogląd, zgodnie z którym istnieje pilna potrzeba dostosowania przepisów; w związku z wejściem w życie dyrektywy 2006/22/WE w maju 2006 r. oraz rozporządzenia (WE) nr 561/2006 w kwietniu 2007 r. wierzy, że przepisy będą odtąd wdrażane w sposób jednolity i bardziej rygorystyczny;
18. zobowiązuje swojego Przewodniczącego do przekazania niniejszej rezolucji Radzie, Komisji, rządóm i parlamentóm państw członkowskich oraz Europejskiemu Komitetowi Ekonomiczno-Społecznemu i Komitetowi Regionów.

⁽¹⁾ Dz.U. C 175 z 27.7.2007, s. 88.