



**SENAT
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
IX KADENCJA**

Warszawa, dnia 26 lipca 2017 r.

Druk nr E32

OPINIA

KOMISJI SPRAW ZAGRANICZNYCH I UNII EUROPEJSKIEJ

Wniosek dotyczący 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 rozporządzenia (UE) nr 165/2014 w odniesieniu do określania położenia za pomocą tachografów

Marszałek Senatu skierował do komisji projekt aktu prawnego UE; projekt stanowiska RP w sprawie tego dokumentu został przekazany w dniu 4 lipca 2017 r.

Komisja rozpatrzyła wniosek na posiedzeniu w dniu 26 lipca 2017 r.

Sygnatura dokumentu	Komisja Europejska	COM(2017) 277
	Rada UE	

(-) Marek Rocki
Przewodniczący Komisji
Spraw Zagranicznych i Unii Europejskiej

OPINIA

Komisji Spraw Zagranicznych i Unii Europejskiej Senatu RP

**dotycząca projektu 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 rozporządzenia (UE) nr 165/2014 w odniesieniu do określania położenia za pomocą tachografów
COM(2017)277**

przyjęta na posiedzeniu w dniu 26 lipca 2017 r.

1. Komisja Spraw Zagranicznych i Unii Europejskiej (KSZUE) pozytywnie ocenia te propozycje zmian zawarte w projekcie rozporządzenia, które przyczyniają się do jednolitego stosowania przepisów przez wszystkie podmioty sektora transportowego, podniesienia efektywności ich egzekwowania przez służby kontrolne państw członkowskich, poprawy ekonomiki transportu drogowego oraz poprawy warunków socjalnych kierowców.
2. KSZUE jednocześnie wyraża wątpliwość, czy propozycja zmiany w art. 6 ust. 5 rozporządzenia (WE) nr 561/2006 ma służyć skutecznemu monitorowaniu wzorców pracy kierowców, czy w istocie jest próbą zbierania danych w celu poddania pracowników sektora transportowego regulacjom dotyczącym pracowników delegowanych.
3. KSZUE kwestionuje celowość przyjęcia zmiany w art. 8 ust. 8 lit. b rozporządzenia (WE) nr 561/2006, nakładającej na przedsiębiorców transportowych obowiązek umożliwienia kierowcom spędzenia w miejscach stałego pobytu w ciągu 3 kolejnych tygodni co najmniej jednego okresu odpoczynku, trwającego co najmniej 45 godzin. Zdaniem KSZUE, jest to rozwiązanie niekonsekwentne i niefunkcjonalne, przyczyniające się do osłabienia konkurencyjności pracowników firm transportowych z państw granicznych UE, takich jak państwa bałtyckie, Polska, Rumunia.
4. KSZUE uważa, że proponowana zmiana w art. 12 rozporządzenia (WE) nr 561/2006, zaostrzająca warunki skorzystania z odstępstwa od przepisów dotyczących minimalnego okresu wypoczynku i maksymalnego czasu prowadzenia pojazdu w celu znalezienia odpowiedniego miejsca postojowego, jest działaniem o charakterze dyskryminującym. Ma ona bowiem negatywne konsekwencje dla tych państw, które nie mają odpowiedniej infrastruktury, jeśli chodzi o miejsca postojowe. W konsekwencji może znacząco utrudnić prowadzenie działalności transportowej w tych państwach członkowskich. Stanowi ona zatem nieracjonalny i niemożliwy do zrealizowania warunek prowadzenia usług transportowych.
5. KSZUE jest przeciwna nadmiernej ingerencji prawodawcy unijnego w regulacje dotyczące wspólnej polityki transportowej. Przyjęte propozycje legislacyjne nie uwzględniają specyfiki rozwoju infrastruktury drogowej państw regionu Europy Środkowej, dodatkowo mają charakter dyskryminacyjny przez osłabianie konkurencyjności firm transportowych mających swoją siedzibę w tych państwach.

.....
T ł o c z o n o z p o l e c e n i a M a r s z a ł k a S e n a t u
.....