

Czwartek, 25 listopada 2021 r.

P9_TA(2021)0480

Bezpieczeństwo parkingów dla samochodów ciężarowych w UE**Rezolucja Parlamentu Europejskiego z dnia 25 listopada 2021 r. w sprawie bezpieczeństwa parkingów dla samochodów ciężarowych w UE (2021/2918(RSP))**

(2022/C 224/09)

Parlament Europejski,

- uwzględniając art. 2 i 3 Traktatu o Unii Europejskiej,
- uwzględniając art. 4, 26, 67, 73, 87, 88 i 91 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,
- uwzględniając dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/96/WE z dnia 19 listopada 2008 r. w sprawie zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej ⁽¹⁾, zmienioną dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1936 z dnia 23 października 2019 r. zmieniającą dyrektywę 2008/96/WE w sprawie zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej ⁽²⁾,
- uwzględniając dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/40/UE z dnia 7 lipca 2010 r. w sprawie ram wdrażania inteligentnych systemów transportowych w obszarze transportu drogowego oraz interfejsów z innymi rodzajami transportu ⁽³⁾,
- uwzględniając rozporządzenie delegowane Komisji (UE) nr 885/2013 z dnia 15 maja 2013 r. uzupełniające dyrektywę w sprawie ITS Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/40/UE w odniesieniu do zapewniania usług informacyjnych o bezpiecznych i chronionych parkingach dla samochodów ciężarowych i pojazdów użytkowych ⁽⁴⁾,
- uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylające decyzję nr 661/2010/UE ⁽⁵⁾,
- uwzględniając decyzję Parlamentu Europejskiego i Rady nr 585/2014/UE z dnia 15 maja 2014 r. w sprawie wdrożenia interoperacyjnej usługi eCall na terenie całej UE ⁽⁶⁾,
- uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1153 z dnia 7 lipca 2021 r. ustanawiające instrument „Łącząc Europę” i uchylające rozporządzenia (UE) nr 1316/2013 i (UE) nr 283/2014, w szczególności jego art. 9 ust. 2 lit. b) ppkt (vii) ⁽⁷⁾,
- uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1054 z dnia 15 lipca 2020 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 561/2006 w odniesieniu do minimalnych wymogów dotyczących maksymalnego dziennego i tygodniowego czasu prowadzenia pojazdu, minimalnych przerw oraz dziennego i tygodniowego okresu odpoczynku oraz zmieniające rozporządzenie (UE) nr 165/2014 w odniesieniu do określania położenia za pomocą tachografów ⁽⁸⁾,
- uwzględniając obrady dotyczące petycji nr 0549/2021, które toczyły się na posiedzeniu Komisji Petycji w dniu 15 lipca 2021 r.,
- uwzględniając art. 227 ust. 2 Regulaminu,

⁽¹⁾ Dz.U. L 319 z 29.11.2008, s. 59.⁽²⁾ Dz.U. L 305 z 26.11.2019, s. 1.⁽³⁾ Dz.U. L 207 z 6.8.2010, s. 1.⁽⁴⁾ Dz.U. L 247 z 18.9.2013, s. 1.⁽⁵⁾ Dz.U. L 348 z 20.12.2013, s. 1.⁽⁶⁾ Dz.U. L 164 z 3.6.2014, s. 6.⁽⁷⁾ Dz.U. L 249 z 14.7.2021, s. 38.⁽⁸⁾ Dz.U. L 249 z 31.7.2020, s. 1.

Czwartek, 25 listopada 2021 r.

- A. mając na uwadze, że do Komisji Petycji wpłynęła petycja nr 0549/2021 podpisana przez 22 735 osób, które są zaniepokojone kwestią parkingów dla samochodów ciężarowych w sieci drogowej UE i wzywają do podjęcia środków zapobiegawczych w celu zmniejszenia ryzyka i skali problemów związanych z bezpieczeństwem na parkingach dla samochodów ciężarowych;
- B. mając na uwadze, że zorganizowane grupy przestępcze często uczestniczą w kradzieżach ładunku i biorą na cel wartościowe produkty, takie jak elektronika, wyroby tytoniowe i produkty farmaceutyczne, co powoduje znaczne straty gospodarcze⁽⁹⁾, które w latach 2017–2019 wyniosły około 52 mln EUR; mając na uwadze, że dane te nie są pełne, ponieważ nie wszystkie przestępstwa związane z ładunkiem są zgłaszane i brakuje wymiany odpowiednich danych na ich temat;
- C. mając na uwadze, że grupy przestępcze są coraz lepiej zorganizowane, wykorzystują najnowocześniejsze technologie, a w wielu przypadkach dokonują kradzieży na zamówienie; mając też na uwadze, że z przeprowadzonej przez Europol w 2021 r. oceny zagrożenia przestępczością poważną i zorganizowaną wynika, że w UE coraz częściej dochodzi do przemocy ze strony przestępców zamieszanych w przestępczość poważną i zorganizowaną, a ofiary są wybierane w sposób przypadkowy bez względu na ich zaangażowanie czy pozycję, przez co często pokrzywdzone zostają niewinne osoby postronne;
- D. mając na uwadze, że Unia Europejska powinna zwalczać przestępczość i przestępczość zorganizowaną, do której dochodzi w sieci drogowej UE, oraz wspierać skuteczny przepływ towarów realizowany bezpiecznie i bez dodatkowych kosztów związanych z nadmiernym narażeniem na ryzyko napaści;
- E. mając na uwadze, że kierowcy wykonujący międzynarodowe przewozy drogowe przebywają dłuższy czas poza domem i z dala od rodziny, co oznacza, że bezpieczna i dobrze wyposażona infrastruktura parkingowa w całej UE ma kluczowe znaczenie dla ich zdrowia fizycznego i psychicznego;
- F. mając na uwadze, że czas pracy, odpoczynku i przerw kierowców wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe podlega rygorystycznym przepisom mającym na celu stworzenie bezpiecznego, wydajnego i społecznie odpowiedzialnego sektora transportu drogowego w Unii Europejskiej; mając na uwadze, że zarówno instytucje UE, jak i państwa członkowskie są odpowiedzialne za zapewnienie odpowiedniej i dostępnej w całej UE infrastruktury parkingowej, dzięki której przepisy dotyczące czasu pracy i odpoczynku będą proporcjonalne i wykonalne;
- G. mając na uwadze, że główne czynniki, które sprawiają, że zawód kierowcy jest tak nieatrakcyjny, to złe warunki odpoczynku oraz wysokie ryzyko padnięcia ofiarą przestępstwa i napaści; mając na uwadze, że niedobór kierowców jest coraz większym problemem, który stanowi wyzwanie dla skutecznego funkcjonowania jednolitego rynku, logistyki i łańcuchów dostaw oraz innych sektorów, takich jak produkcja i handel detaliczny;
1. przypomina, że w badaniu z 2019 r. Komisja zwróciła uwagę na brak około 100 000 miejsc noclegowych dla kierowców samochodów ciężarowych w UE, natomiast braki te są jeszcze większe w przypadku certyfikowanych bezpiecznych parkingów⁽¹⁰⁾;
 2. oświadcza, że bezpieczne i chronione parkingi dla samochodów ciężarowych są niezbędne, aby zapewnić zawodowym kierowcom sprawiedliwe społecznie warunki podczas obowiązkowego odpoczynku; przypomina, że w sektorze transportu drogowego panuje poważny niedobór kierowców; wzywa Komisję, aby dokładnie monitorowała to, czy dostępna jest wystarczająca liczba wysokiej jakości bezpiecznych i chronionych parkingów dla samochodów ciężarowych, oraz to, czy państwa członkowskie stosują kary proporcjonalnie; podkreśla, że w przypadku jakiegokolwiek formy niesprawiedliwego traktowania lub dyskryminowania unijnych kierowców i przedsiębiorstw transportowych należy podejmować stosowne działania;
 3. ubolewa nad faktem, że na parkingach dla samochodów ciężarowych dochodzi do ataków na przewoźników, w tym do ataków śmiertelnych, i przypomina, że często dopuszczają się ich dobrze zorganizowane i wyposażone gangi, które czasami dokonują kradzieży towarów na zamówienie, a zyski z tych przestępstw często przeznaczają na finansowanie innych form poważnej przestępczości;
 4. ubolewa, że tego rodzaju incydenty mogą mieć podłoże ksenofobiczne lub rasistowskie;

⁽⁹⁾ Sporządzona przez Europol ocena zagrożenia przestępczością poważną i zorganizowaną (2021 r.): „Straty spowodowane przestępstwami związanymi z ładunkiem w ośmiu państwach członkowskich najbardziej dotkniętych tym zjawiskiem przekroczyły 75 mln EUR w 2019 r. i mają znaczący wpływ na łańcuchy dostaw”.

⁽¹⁰⁾ Studium przypadku Komisji z 2019 r. dotyczące bezpiecznych i chronionych parkingów dla samochodów ciężarowych, s. 24. Dostępne na stronie internetowej: <https://ec.europa.eu/transport/sites/default/files/2019-study-on-safe-and-secure-parking-places-for-trucks.pdf>

Czwartek, 25 listopada 2021 r.

5. przyznaje, że przestępstwa związane z ładunkiem przewożonym samochodami ciężarowymi mają w coraz większym stopniu charakter transgraniczny i stanowią główne zagrożenie dla bezpieczeństwa kierowców samochodów ciężarowych; podkreśla, że właściwe zwalczanie takich przestępstw wymaga wzmocnionej współpracy, oraz domaga się bardziej strukturalnej wymiany informacji i koordynacji operacyjnej między organami ścigania państw członkowskich przy wsparciu Europolu, w tym ściślejszej współpracy z podmiotami prywatnymi takimi jak Stowarzyszenie na rzecz Ochrony Przewożonych Towarów i Europejska Organizacja Bezpiecznego Parkowania;
6. wzywa państwa członkowskie do systematycznego zgłaszania przestępstw Europolowi w celu zapewnienia spójnego reagowania za pomocą wsparcia operacyjnego i analitycznego oraz apeluje, aby Komisja dodatkowo wzmocniła zdolności Europolu w tej dziedzinie przez zwiększenie jego zasobów i liczby personelu;
7. wzywa Komisję do działań na rzecz zwiększenia liczby dostępnych parkingów dla samochodów ciężarowych oraz poprawy ich jakości, bezpieczeństwa i wzajemnego połączenia za pomocą inicjatyw ustawodawczych, programów w ramach europejskich funduszy strukturalnych i inwestycyjnych, mechanizmów promowania współpracy między właściwymi organami państw członkowskich oraz innych dostępnych instrumentów, takich jak program finansowania instrumentu „Łącząc Europę”;
8. wzywa Komisję i Radę do podjęcia niezbędnych środków w celu nawiązania i rozwinięcia współpracy policyjnej z udziałem właściwych organów wszystkich państw członkowskich w zapobieganiu przestępstwom na drogach i parkingach, wykrywaniu ich i prowadzeniu dochodzeń w ich sprawie;
9. wzywa Komisję i państwa członkowskie, aby w ostatecznych umowach partnerstwa dotyczących europejskich funduszy strukturalnych i inwestycyjnych oraz w programach związanych z tymi funduszami ujęły cele i podejścia, dzięki którym wzrosnie liczba bezpiecznych i chronionych parkingów dla samochodów ciężarowych;
10. z zadowoleniem przyjmuje powołanie zarówno grupy ekspertów Komisji ds. bezpieczeństwa infrastruktury drogowej, która będzie zasięgać opinii i wiedzy fachowej państw członkowskich i innych zainteresowanych stron na ten temat, m.in. w celu przygotowywania aktów o charakterze nieustawodawczym, jak i grupy wysokiego szczebla ds. bezpieczeństwa ruchu drogowego, która będzie udzielać porad strategicznych i częstych informacji zwrotnych; wzywa Komisję do przyspieszenia prac w tym zakresie oraz do koordynowania działań z państwami członkowskimi, aby zapewnić kierowcom samochodów ciężarowych w UE konkretne ulepszenia;
11. zwraca uwagę na znaczenie realizacji projektów mających na celu promowanie współpracy krajowej i międzynarodowej w walce z kradzieżami ładunków, opracowanie katalogu trwających procedur i optymalizację pracy w konkretnych przypadkach na szczeblu operacyjnym;
12. przypomina, że trzeba zapewnić priorytetowe finansowanie tworzenia i modernizacji bezpiecznych i chronionych parkingów dla samochodów ciężarowych w UE oraz wykorzystać do tego wszystkie dostępne programy finansowania UE i państw członkowskich;
13. wzywa państwa członkowskie, aby wzięły na siebie główną odpowiedzialność za poprawę bezpieczeństwa na parkingach dla samochodów ciężarowych za pomocą ugruntowanych krajowych strategii bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz konkretnych środków określonych w planach działania i wdrażania, które stanowią podstawę prawdziwej kultury bezpieczeństwa ruchu drogowego w UE;
14. wzywa Komisję i państwa członkowskie do połączenia sił w celu poprawy jakości usług dostępnych na parkingach dla samochodów ciężarowych, w tym przez oferowanie podstawowych usług po przystępnej cenie, oraz do poprawy bezpieczeństwa, przy jednoczesnym dopilnowaniu, by niezależne podmioty zewnętrzne przeprowadzały oparte na wspólnych normach UE audyty wszystkich bezpiecznych parkingów dla samochodów ciężarowych w systemie, co zagwarantuje zgodność infrastruktury z unijnymi normami bezpieczeństwa i ochrony, np. z dyrektywą 2008/96/WE w sprawie zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej;
15. ubolewa, że nadal istnieją rozbieżne interpretacje norm oraz wymogów certyfikacji bezpieczeństwa i ochrony parkingów; podkreśla też wagę stworzenia zharmonizowanej normy UE obejmującej zrozumiałe i jednoznaczne zasady dotyczące poziomów bezpieczeństwa i komfortu;
16. wzywa Komisję do wypełnienia zapisanych w rozporządzeniu (UE) 2020/1054 zobowiązań dotyczących ustanowienia norm i procedur certyfikacji bezpieczeństwa i ochrony parkingów dla samochodów ciężarowych w UE;
17. podkreśla, że normy UE określające szczegółowo zakres usług i ochrony na bezpiecznych i chronionych parkingach dla samochodów ciężarowych oraz procedury certyfikacji takich parkingów muszą stać się obowiązkowe w celu opracowania i stosowania spójnej definicji bezpiecznych parkingów dla samochodów ciężarowych oraz spójnych ram prawnych;

Czwartek, 25 listopada 2021 r.

18. wzywa do poprawy zasięgu i skuteczności służb ratowniczych i jednostek natychmiastowego reagowania oraz do wprowadzenia systemów powiadamiania właściwych organów we wszystkich językach urzędowych; apeluje do państw członkowskich o wdrożenie systemu natychmiastowego reagowania w przypadku popełnienia przestępstwa przeciwko kierowcy lub samochodowi ciężarowemu na obszarze ich jurysdykcji krajowej oraz do zapobiegania sytuacjom, w których kierowca nie otrzymuje w odpowiednim czasie pomocy ze strony krajowych organów odpowiedzialnych za bezpieczeństwo publiczne ze względu na niewielką szkodliwość czynu, bariery językowe lub jakiegokolwiek inne przyczyny;
 19. domaga się regularnych patroli funkcjonariuszy ochrony i policji na parkingach, na których dochodzi do ataków na przewoźników, a na których nie można stale świadczyć usług ochroniarskich;
 20. podkreśla konieczność wzmocnienia mechanizmów gromadzenia danych, wymiany informacji i wsparcia analitycznego oraz wzywa państwa członkowskie do wdrożenia skutecznych modeli automatycznego gromadzenia, przetwarzania i udostępniania danych, aby usprawnić operacje policji w walce z przestępczością transgraniczną;
 21. zwraca uwagę, że kierowcy i wszystkie podmioty w łańcuchu logistycznym powinni otrzymywać informacje o lokalizacji bezpiecznych i chronionych parkingów dla samochodów ciężarowych w prosty sposób za pomocą narzędzi cyfrowych, oraz zwraca się do Komisji, aby w tym celu stworzyła podstawy interoperacyjnych rozwiązań ICT, dzięki którym kierowcy będą mogli znaleźć i zarezerwować miejsce na bezpiecznym parkingu oraz odpowiednio zaplanować podróż;
 22. wzywa Komisję i państwa członkowskie do promowania istniejących pokładowych systemów bezpieczeństwa i wszelkiego rodzaju inteligentnych narzędzi ostrzegawczych oraz ich połączenia z policją i służbami ratunkowymi;
 23. apeluje, aby Komisja zaproponowała przegląd swojego rozporządzenia delegowanego (UE) nr 885/2013 i rozporządzenia (UE) nr 1315/2013;
 24. wzywa Komisję i państwa członkowskie do zbadania i zaproponowania konkretnych środków ochrony ofiar przestępstw popełnionych na niechronionych parkingach dla samochodów ciężarowych, takich jak dostęp do pomocy medycznej, porady prawnej, tłumacza ustnego itp.;
 25. z zadowoleniem przyjmuje decyzję Komisji Petycji o powołaniu misji informacyjnej w celu dalszego zbadania stanu faktycznego opisanego w petycji nr 0549/2021, przedstawienia nowych szczegółów dotyczących bezpieczeństwa na parkingach dla samochodów ciężarowych oraz dokonania oceny wyzwań w terenie;
 26. zobowiązuje swojego przewodniczącego do przekazania niniejszej rezolucji Radzie, Komisji oraz rządóm i parlamentom państw członkowskich.
-