

I

(Informacje)

RADA

WSPÓLNE STANOWISKO (WE) NR 11/2005

przyjęte przez Radę dnia 9 grudnia 2004 r.

w celu przyjęcia dyrektywy 2005/.../WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia... w sprawie minimalnych warunków wykonania rozporządzeń Rady (EWG) nr 3820/85 i nr 3821/85 dotyczących przepisów socjalnych odnoszących się do działalności w transporcie drogowym

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(2005/C 63 E/01)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, a w szczególności jego art. 71 ust. 1,

uwzględniając wniosek Komisji,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ⁽¹⁾,

po konsultacji z Komitetem Regionów,

stanowiąc zgodnie z procedurą określoną w art. 251 Traktatu ⁽²⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

(1) Rozporządzenia Rady (EWG) nr 3820/85 z dnia 20 grudnia 1985 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego ⁽³⁾ oraz (EWG) nr 3821/85 z dnia 20 grudnia 1985 r. w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym ⁽⁴⁾ mają istotne znaczenie dla tworzenia wspólnego rynku usług w zakresie transportu lądowego, dla bezpieczeństwa na drogach oraz dla warunków pracy.

(2) W Białej Księdze „Europejska polityka transportowa do roku 2010: czas na decyzje”, Komisja wskazała na potrzebę zaostrzenia kontroli i sankcji, zwłaszcza w zakresie przepisów socjalnych odnoszących się do działalności w transporcie drogowym, w szczególności potrzebę zwiększenia liczby kontroli, zachęcania do systematycznej wymiany informacji pomiędzy Państwami Członkowskimi, koordynacji działań kontrolnych oraz wspierania szkolenia funkcjonariuszy służb kontrolnych.

(3) Konieczne jest zatem zapewnienie właściwego stosowania i jednolitej wykładni przepisów socjalnych w transporcie drogowym poprzez ustanowienie minimalnych wymogów w zakresie dokonywanych przez Państwa Członkowskie jednolitych i skutecznych kontroli przestrzegania odpowiednich przepisów. Kontrole takie powinny prowadzić do zapobiegania naruszeniom przepisów i zmniejszania ich liczby. Ponadto, należy wprowadzić mechanizm, który zapewni dokładniejsze i częstsze kontrolowanie przedsiębiorstw o wysokim stopniu ryzyka.

(4) Środki przewidziane w niniejszej dyrektywie powinny prowadzić nie tylko do poprawy bezpieczeństwa na drogach, ale także przyczynić się do harmonizacji warunków pracy we Wspólnocie i wyrównania warunków konkurencji.

⁽¹⁾ Dz.U. C 241 z 28.9.2004, str. 65.

⁽²⁾ Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 20 kwietnia (Dz.U. C 104 E z 30.4.2004), wspólne stanowisko Rady z dnia 9 grudnia 2004 r. i stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia ... (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym).

⁽³⁾ Dz.U. L 370 z 31.12.1985, str. 1. Rozporządzenie zmienione dyrektywą 2003/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 226 z 10.9.2003, str. 4).

⁽⁴⁾ Dz.U. L 370 z 31.12.1985, str. 8. Rozporządzenie ostatnio zmienione rozporządzeniem Komisji (WE) nr 432/2004 (Dz.U. L 71 z 10.3.2004, str. 3).

(5) Zastąpienie tachografów analogowych tachografami cyfrowymi umożliwi stopniowo coraz sprawniejsze i dokładniejsze kontrolowanie większej ilości danych i z tego względu, Państwa Członkowskie będą w stanie przeprowadzać więcej kontroli. Podlegający kontroli odsetek dni przepracowanych przez kierowców pojazdów objętych zakresem przepisów socjalnych należy zatem stopniowo zwiększać do 4 %.

- (6) Wszystkie jednostki kontrolujące powinny dysponować odpowiednim standardowym wyposażeniem umożliwiającym skuteczne i efektywne wykonywanie ich obowiązków.
- (7) Państwa Członkowskie powinny dążyć, bez uszczerbku dla należytego wykonania zadań nałożonych niniejszą dyrektywą, do zapewnienia efektywnego i szybkiego przeprowadzania kontroli drogowych, w celu dokonywania kontroli w możliwie najkrótszym czasie i przy możliwie najmniejszym opóźnieniu kierowcy.
- (8) W każdym Państwie Członkowskim powinien istnieć jeden organ do spraw wewnątrzspółnotowych kontaktów z innymi właściwymi organami. Organ ten powinien także opracowywać odpowiednie dane statystyczne. Państwa Członkowskie powinny także stosować spójną krajową strategię egzekwowania przepisów na swoim terytorium oraz mogą wyznaczyć jeden organ koordynujący jej wdrażanie.
- (9) Współpracę pomiędzy organami kontrolnymi Państw Członkowskich należy dodatkowo wspierać poprzez skoordynowane kontrole, wspólne szkolenia, elektryczną wymianę informacji oraz wymianę wiedzy i doświadczeń.
- (10) Stosowanie najlepszych praktyk w zakresie działań kontrolnych w transporcie drogowym, w szczególności dla zagwarantowania jednolitego podejścia do kwestii zaświadczeń dotyczących urlopów wypoczynkowych i zwolnień chorobowych kierowców, powinno być ułatwane i promowane poprzez forum organów kontrolnych Państw Członkowskich.
- (11) Środki niezbędne do implementacji niniejszej dyrektywy powinny zostać przyjęte zgodnie z decyzją Rady 1999/468/WE z dnia 28 czerwca 1999 r. ustanawiającą warunki wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji⁽¹⁾.
- (12) Ponieważ cel niniejszej dyrektywy, jakim jest ustanowienie przejrzystych, wspólnych zasad w zakresie minimalnych warunków kontroli należytego i jednolitego stosowania rozporządzeń (EWG) nr 3820/85 i nr 3821/85, nie może być osiągnięty w sposób wystarczający przez Państwa Członkowskie, natomiast z uwagi na potrzebę skoordynowanych działań ponadnarodowych, możliwe jest lepsze jego osiągnięcie na poziomie Wspólnoty, Wspólnota może podjąć działania, zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu. Zgodnie z zasadą proporcjonalności zawartą w tym artykule niniejsza dyrektywa nie wykracza poza to, co jest konieczne dla osiągnięcia tego celu.
- (13) Należy zatem uchylić dyrektywę Rady 88/599/EWG z dnia 23 listopada 1988 r. w sprawie standardowych procedur sprawdzających przy wykonaniu rozporządzeń (EWG) nr 3820/85 oraz (EWG) nr 3821/85⁽²⁾,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

Przedmiot

Niniejsza dyrektywa ustanawia minimalne warunki wykonania rozporządzeń (EWG) nr 3820/85 i nr 3821/85.

Artykuł 2

Systemy kontroli

1. Państwa Członkowskie organizują system odpowiednich, regularnych kontroli prawidłowego i jednolitego wykonywania przepisów, o którym mowa w art. 1, obejmujący zarówno kontrole drogowe, jak i kontrole na terenie przedsiębiorstw wszystkich rodzajów transportu.

Kontrole te obejmują każdego roku szeroki i reprezentatywny przekrój pracowników wykonujących czynności związane z przewozem, kierowców, przedsiębiorstw i pojazdów wszystkich rodzajów transportu objętych zakresem stosowania rozporządzeń (EWG) nr 3820/85 i nr 3821/85.

Państwa Członkowskie zapewniają stosowanie na swoim terytorium jednolitej krajowej strategii kontroli. W tym celu Państwa Członkowskie mogą wyznaczyć organ koordynujący działania podejmowane zgodnie z art. 4 i 6, o czym powiadamiają Komisję i pozostałe Państwa Członkowskie.

2. Każde Państwo Członkowskie organizuje kontrole w taki sposób, aby od dnia... (*) obejmowały one 1 % dni przepracowanych przez kierowców pojazdów objętych zakresem stosowania rozporządzeń (EWG) nr 3820/85 i nr 3821/85. Odsetek ten wzrośnie do 2 % od dnia 1 stycznia 2009 r. oraz do 3 % od dnia 1 stycznia 2011 r.

Od dnia 1 stycznia 2013 r. Komisja może podwyższyć ten minimalny odsetek do 4 % zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 12 ust. 2 pod warunkiem, że dane statystyczne zebrane z zgodnie z art. 3 wykażą, że średnio ponad 90 % wszystkich skontrolowanych pojazdów jest wyposażonych w tachografy cyfrowe. Przy podejmowaniu tej decyzji, Komisja bierze pod uwagę także skuteczność istniejących środków kontroli, w szczególności dostępność danych z tachografów cyfrowych na terenie przedsiębiorstw.

Nie mniej niż 15 % całkowitej liczby skontrolowanych dni roboczych podlega kontrolom drogowym, a nie mniej niż 25 % na terenie przedsiębiorstw. Od dnia 1 stycznia 2008 r. nie mniej niż 30 % z ogólnej liczby skontrolowanych dni roboczych będzie podlegało kontrolom drogowym, a nie mniej niż 50 % na terenie przedsiębiorstw.

⁽¹⁾ Dz.U. L 184 z 17.7.1999, str. 23.

⁽²⁾ Dz.U. L 325 z 29.11.1988, str. 55. Dyrektywa zmieniona rozporządzeniem (WE) nr 2135/98 (Dz.U. L 274 z 9.10.1998, str. 1).

(*) Data wejścia w życie niniejszej dyrektywy.

3. Informacje przedkładane Komisji zgodnie z art. 16 ust. 2 rozporządzenia (EWG) nr 3820/85 zawierają liczbę kierowców poddanych kontrolom drogowym, liczbę kontroli na terenie przedsiębiorstw, liczbę skontrolowanych dni roboczych oraz liczbę ujawnionych naruszeń.

Artykuł 3

Dane statystyczne

Państwa Członkowskie zapewniają, by dane statystyczne gromadzone podczas kontroli przeprowadzanych zgodnie z art. 2 ust. 1 i 2, grupowane były według następujących kategorii:

- a) w przypadku kontroli drogowych:
 - i) kategoria drogi, tj. czy jest to autostrada, droga krajowa, czy droga niższej kategorii;
 - ii) rodzaj tachografu: analogowy lub cyfrowy;
- b) w przypadku kontroli na terenie przedsiębiorstw:
 - i) rodzaj działalności transportowej: działalność międzynarodowa czy krajowa; transport osób czy rzeczy; na potrzeby własne lub zarobkowo;
 - ii) wielkość taboru przedsiębiorstwa;
 - iii) rodzaj tachografu: analogowy czy cyfrowy.

Powyższe dane statystyczne przedkładane są corocznie Komisji.

Właściwe organy Państw Członkowskich powinny prowadzić rejestr danych zebranych w poprzednim roku.

Komisja udzieli wszelkich niezbędnych dodatkowych wyjaśnień dotyczących definicji kategorii określonych w pkt. a) i b) zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 12 ust. 2.

Artykuł 4

Kontrole drogowe

1. Kontrole drogowe organizowane są w różnych miejscach, w dowolnym czasie i obejmują wystarczająco duży obszar sieci drogowej, aby utrudnić omijanie punktów kontroli.
2. Państwa Członkowskie zapewniają:
 - a) przygotowanie odpowiednich warunków dla zorganizowania punktów kontroli na istniejących i planowanych drogach lub w ich pobliżu;
 - b) przeprowadzanie kontroli według wyrzykowego systemu rotacyjnego.
3. W trakcie kontroli drogowych kontrolowane są elementy określone w części A załącznika I. Jeśli wymaga tego sytuacja, kontrole mogą skupiać się na określonym elemencie.

4. Bez uszczerbku dla przepisów art. 9 ust. 2, kontrole drogowe przeprowadzane są bez dyskryminacji. W szczególności funkcjonariusze służb kontrolnych nie stosują dyskryminacji ze względu na:

- a) kraj rejestracji pojazdu;
- b) kraj zamieszkania kierowcy;
- c) kraj siedziby przedsiębiorstwa;
- d) początkowy i docelowy punkt podróży;
- e) wyposażenie pojazdu w tachograf analogowy lub cyfrowy.

5. Funkcjonariusz służb kontrolnych zaopatrzony jest w:

- a) wykaz podstawowych elementów podlegających kontroli określonych w części A załącznika I;
- b) standardowy sprzęt kontrolny określony w załączniku II.

6. Jeśli ustalenia z kontroli drogowej kierowcy pojazdu zarejestrowanego w innym Państwie Członkowskim, dostarczają podstaw do uznania, że dopuszczono się naruszeń, których nie można wykryć w trakcie tej kontroli ze względu na brak koniecznych danych, właściwe organy zainteresowanych Państw Członkowskich udzielają sobie wzajemnie pomocy przy wyjaśnieniu takiej sytuacji.

Artykuł 5

Kontrole skoordynowane

Co najmniej sześć razy w roku Państwa Członkowskie podejmują skoordynowane kontrole drogowe kierowców i pojazdów objętych zakresem stosowania rozporządzeń (EWG) nr 3820/85 i nr 3821/85. Kontrole takie podejmowane są w tym samym czasie przez organy dwóch lub więcej Państw Członkowskich, odpowiedzialne za kontrole, z których każdy działa na swoim własnym terytorium.

Artykuł 6

Kontrole na terenie przedsiębiorstw

1. Kontrole na terenie przedsiębiorstw są planowane z uwzględnieniem dotychczasowych doświadczeń w zakresie różnych rodzajów transportu. Prowadzi się je także w przypadkach, gdy kontrole drogowe ujawniły poważne naruszenia przepisów rozporządzenia (EWG) nr 3820/85 lub rozporządzenia (EWG) nr 3821/85.
2. Kontrole na terenie przedsiębiorstw obejmują elementy wymienione w częściach A i B załącznika I.
3. Funkcjonariusz służb kontrolnych zaopatrzony jest w:
 - a) wykaz podstawowych elementów podlegających kontroli określonych w częściach A i B załącznika I;
 - b) standardowy sprzęt kontrolny, określony w załączniku II.

4. Funkcjonariusz służb kontrolnych Państwa Członkowskiego w trakcie kontroli uwzględni wszelkie informacje przekazane przez wyznaczony do koordynacji organ kontrolny innego Państwa Członkowskiego, o którym mowa w art. 7 ust. 1, dotyczące działalności danego przedsiębiorstwa w tym innym Państwie Członkowskim.

5. Dla celów przepisów ust. 1–4, kontrole przeprowadzane na podstawie odpowiednich dokumentów lub danych przekazanych przez przedsiębiorstwa na żądanie właściwych organów w obiektach tych organów, należy traktować na równi z kontrolami prowadzonymi na terenie przedsiębiorstw.

Artykuł 7

Kontakty wewnątrzspółnotowe

1. Państwa Członkowskie wyznaczają organ, do którego zadań należy:

- a) zapewnienie, wspólnie z odpowiadającymi mu organami w innych zainteresowanych Państwach Członkowskich, koordynacji działań podejmowanych zgodnie z art. 5;
- b) przekazywanie Komisji co dwa lata sprawozdania statystycznego zgodnie z art. 16 ust. 2 rozporządzenia (EWG) nr 3820/85;
- c) główna odpowiedzialność za udzielanie pomocy, o której mowa w art. 4 ust. 6, właściwym organom innych Państw Członkowskich.

Organ ten jest reprezentowany w Komitecie, o którym mowa w art. 12 ust. 1.

2. Państwa Członkowskie powiadomią Komisję o wyznaczeniu takiego organu, a Komisja odpowiednio poinformuje pozostałe Państwa Członkowskie.

3. Należy aktywnie wspierać wymianę danych, doświadczeń i wiedzy pomiędzy Państwami Członkowskimi przede wszystkim, ale nie wyłącznie, poprzez Komitet określony w art. 12 ust. 1 oraz organ, który Komisja może wyznaczyć zgodnie z procedurą określoną w art. 12 ust. 2.

Artykuł 8

Wymiana informacji

1. Informacje wzajemnie udostępniane na podstawie art. 17 ust. 3 rozporządzenia (EWG) nr 3820/85 lub art. 19 ust. 3 rozporządzenia (EWG) nr 3821/85 są wymieniane pomiędzy wyznaczonymi organami, o których powiadomiono Komisję zgodnie z art. 7 ust. 2:

- a) przynajmniej raz na sześć miesięcy po dacie wejścia w życie niniejszej dyrektywy;
- b) na szczególne żądanie Państwa Członkowskiego w indywidualnych przypadkach.

2. Państwa Członkowskie dążą do ustanowienia systemów dla elektronicznej wymiany informacji. Zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 12 ust. 2 Komisja określi wspólną metodę efektywnej wymiany informacji.

Artykuł 9

System oceny ryzyka

1. Państwa Członkowskie wprowadzą system oceny ryzyka w przedsiębiorstwach, oparty na względnej liczbie i wadze naruszeń przepisów rozporządzenia (EWG) nr 3820/85 lub rozporządzenia (EWG) nr 3821/85, popełnionych przez określone przedsiębiorstwo.

2. Przedsiębiorstwa o wysokim stopniu ryzyka są kontrolowane dokładniej i częściej. Kryteria i szczegółowe przepisy dotyczące wdrożenia takiego systemu analizowane są w ramach prac Komitetu, o którym mowa w art. 12, w celu ustanowienia systemu wymiany informacji na temat najlepszych praktyk.

Artykuł 10

Sprawozdanie

Do dnia ... (*) Komisja przedłoży Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie zawierające analizę sankcji za poważne naruszenia, przewidzianych w ustawodawstwie Państw Członkowskich.

Artykuł 11

Najlepsza praktyka

1. Zgodnie z procedurą określoną w art. 12 ust. 2, Komisja określi wytyczne dotyczące najlepszych praktyk w zakresie egzekwowania przepisów.

Wytyczne te włączone zostaną do składanego co dwa lata sprawozdania, o którym mowa w art. 16 ust. 2 rozporządzenia (EWG) nr 3820/85.

2. Państwa Członkowskie opracują wspólne programy szkoleń dotyczące najlepszych praktyk, które będą przeprowadzane co najmniej raz w roku i będą ułatwiać wymianę pracowników, co najmniej raz w roku, pomiędzy organem odpowiedzialnym za kontakty wewnątrzspółnotowe a jego odpowiednikami w innych Państwach Członkowskich.

3. Komisja opracuje, zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 12 ust. 2, elektroniczny oraz przeznaczony do druku formularz mający zastosowanie, gdy kierowca przebywa na zwolnieniu chorobowym lub na urlopie wypoczynkowym lub gdy prowadził inny pojazd wyłączony z zakresu stosowania rozporządzenia (EWG) nr 3820/85, w okresie wspomnianym w art. 15 ust. 7 akapit pierwszy, tiret pierwsze rozporządzenia (EWG) nr 3821/85.

(*) Trzy lata od dnia wejścia w życie niniejszej dyrektywy.

4. Państwa Członkowskie zapewniają należyte przeszkolenie funkcjonariuszy służb kontrolnych w zakresie wykonywania ich zadań.

Artykuł 12

Procedura Komitetu

1. Komisja jest wspierana przez Komitet ustanowiony zgodnie z art. 18 ust. 1 rozporządzenia (EWG) nr 3821/85.

2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu zastosowanie mają art. 5 i art. 7 decyzji 1999/468/WE przy uwzględnieniu przepisów jej art. 8.

Okres, o którym mowa w art. 5 ust. 6 decyzji 1999/468/WE ustala się na trzy miesiące.

3. Komitet przyjmuje swój regulamin wewnętrzny.

Artykuł 13

Środki wykonawcze

Na wniosek Państwa Członkowskiego lub z własnej inicjatywy Komisja, zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 12 ust. 2, przyjmuje środki wykonawcze, w szczególności w jednym z następujących celów:

- a) wspierania wspólnego podejścia do stosowania niniejszej dyrektywy;
- b) wspierania spójnego podejścia i ujednoliconej wykładni przepisów rozporządzenia (EWG) nr 3820/85 przez organy odpowiedzialne za egzekwowanie stosowania przepisów;
- c) ułatwienia dialogu pomiędzy branżą transportu drogowego i organami odpowiedzialnymi za egzekwowanie stosowania przepisów.

Artykuł 14

Negocjacje z państwami trzecimi

Po wejściu w życie niniejszej dyrektywy, Wspólnota podejmie negocjacje z odpowiednimi państwami trzecimi w celu stosowania zasad odpowiadających ustanowionym w niniejszej dyrektywie.

Artykuł 15

Aktualizacja załączników

Zmiany postanowień załączników, niezbędne do ich dostosowania do rozwoju najlepszych praktyk, przyjmuje się zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 12 ust. 2.

Artykuł 16

Transpozycja

1. Państwa Członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy do dnia 1 stycznia 2006 r. Państwa Członkowskie niezwłocznie przekazują Komisji teksty tych przepisów oraz tabelę korelacji między tymi przepisami i niniejszą dyrektywą.

Przepisy przyjęte przez Państwa Członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Metody dokonywania takiego odniesienia określone są przez Państwa Członkowskie.

2. Państwa Członkowskie przekazują Komisji teksty podstawowych przepisów prawa krajowego przyjętych w dziedzinach objętych niniejszą dyrektywą.

Artykuł 17

Uchylenie

1. Dyrektywa 88/599/EWG traci moc ze skutkiem od dnia... (*).

2. Odniesienia do uchylonej dyrektywy traktuje się jako odniesienia do niniejszej dyrektywy.

Artykuł 18

Wejście w życie

Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie dwudziestego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Artykuł 19

Adresaci

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do Państw Członkowskich.

Sporządzono w Brukseli, dnia

W imieniu Parlamentu Europejskiego
Przewodniczący

W imieniu Rady
Przewodniczący

(*) Data wejścia w życie niniejszej dyrektywy.

ZAŁĄCZNIK I

CZĘŚĆ A

Kontrole drogowe

Następujące elementy są zwykle objęte kontrolami drogowymi:

- 1) dzienny czas prowadzenia pojazdu, przerwy i dzieńne oraz tygodniowe okresy odpoczynku; wykresówki z dni poprzednich, które powinny znajdować się w pojeździe zgodnie z art. 15 ust. 7 rozporządzenia (EWG) nr 3821/85 i/lub dane z tego samego okresu przechowywane na karcie kierowcy i/lub w pamięci urządzenia rejestrującego zgodnie z postanowieniami załącznika II do niniejszej dyrektywy i/lub na wydruku;
- 2) dla okresu, o którym mowa w art. 15 ust. 7 rozporządzenia (EWG) nr 3821/85, jako przypadki przekroczenia dozwolonej prędkości pojazdu traktuje się wszelkie okresy trwające ponad jedną minutę, w których prędkość pojazdu przekracza 90 km/h dla pojazdów kategorii N3 lub 105 km/h dla pojazdów kategorii M3 (kategorie N3 i M3 zdefiniowane są w załączniku I do dyrektywy Rady 70/156/EWG z dnia 6 lutego 1970 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich w odniesieniu się do homologacji typu pojazdów silnikowych i ich przyczep) (!);
- 3) w razie potrzeby, prędkości chwilowe osiągnięte przez pojazd, zapisane przez urządzenie rejestrujące przez czas nie dłuższy niż poprzednie 24 godziny użytkowania pojazdu;
- 4) prawidłowe działanie urządzenia rejestrującego (stwierdzenie możliwych nadużyć urządzenia i/lub karty kierowcy i/lub wykresówki) lub, w razie potrzeby, obecność dokumentów, o których mowa w art. 14 ust. 5 rozporządzenia (EWG) nr 3820/85.

CZĘŚĆ B

Kontrole na terenie przedsiębiorstw

Na terenie przedsiębiorstw kontroluje się poza elementami kontrolowanymi w ramach kontroli drogowych następujące dodatkowe elementy:

- 1) tygodniowe okresy odpoczynku oraz okresy kierowania pojazdem między tymi okresami odpoczynku;
- 2) przestrzeganie dwutygodniowego ograniczenia godzin prowadzenia pojazdu;
- 3) wykresówki, dane z jednostki pojazdowej i z karty kierowcy oraz wydruki.

Jeśli wykryto naruszenie przepisów, Państwo Członkowskie może, w razie potrzeby, zbadać wspólną odpowiedzialność innych osób nakłaniających lub osób współdziałających przy naruszeniu przepisów w łańcuchu transportowym, takich jak spedytorzy, nadawcy ładunku lub podwykonawcy, w tym sprawdzić, czy umowy na usługi transportowe umożliwiają przestrzeganie przepisów rozporządzeń (EWG) nr 3820/85 i nr 3821/85.

(!) Dz.U. L 42 z 23.2.1970, str. 1. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą Komisji 2004/78/WE (Dz.U. L 153 z 30.4.2004, str. 103).

ZAŁĄCZNIK II

Standardowe wyposażenie dostępne dla jednostek kontrolnych

Państwa Członkowskie zapewnią by dla jednostek kontrolnych wykonujących obowiązki określone w załączniku I dostępne było następujące standardowe wyposażenie:

- 1) wyposażenie umożliwiające wczytanie danych z jednostki pojazdowej oraz karty kierowcy tachografu cyfrowego, odczyt danych, ich analizę i/lub przekazanie wyników do centralnej bazy danych celem analizy;
 - 2) urządzenie do sprawdzania wykresówek tachografu.
-

UZASADNIENIE RADY

I. WSTĘP

- Uwzględniając art. 71 Traktatu WE, oraz w ramach procedury współdecydowania, zgodnie z art. 251 Traktatu WE, w dniu 9 grudnia 2004 r. Rada przyjęła wspólne stanowisko w sprawie projektu dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie minimalnych warunków wykonania rozporządzeń Rady (EWG) nr 3820/85 i nr 3821/85 dotyczących przepisów socjalnych odnoszących się do działalności w transporcie drogowym.
- Przyjmując stanowisko Rada wzięła pod uwagę opinię Parlamentu Europejskiego w pierwszym czytaniu z dnia 20 kwietnia 2004 r. ⁽¹⁾ oraz opinię Komitetu Ekonomiczno-Społecznego, wydaną dnia 2 czerwca 2004 r. ⁽²⁾.

Główne cele projektu dyrektywy

Projekt dyrektywy ma na celu

- ustanowienie minimalnych warunków wykonania rozporządzeń Rady (EWG) nr 3820/85 i nr 3821/85 dotyczących przepisów socjalnych odnoszących się do działalności w transporcie drogowym („okresy prowadzenia pojazdu i odpoczynku dla kierowców zawodowych”), a w rezultacie zalecenie minimalnej liczby stosownych kontroli prowadzonych przez organy kontrolne;
- zapewnienie jednolitej wykładni charakteru kontroli poprzez zapewnienie zharmonizowanego wykonania tych przepisów wspólnotowych w zakresie transportu drogowego.

Aktualnie obowiązujące przepisy zalecają kontrolowanie przynajmniej 1 % z całkowitej liczby dni roboczych ⁽³⁾; Komisja proponuje obecnie podniesienie tej normy w taki sposób, aby była ona zarówno wymagająca jak i osiągalna oraz znacznie poprawiła bezpieczeństwo na drogach.

Dzięki wprowadzeniu tachografów cyfrowych dane staną się łatwiej dostępne i dokładniejsze; pozwoli to Państwom Członkowskim na zwiększenie liczby i efektywności kontroli, zarówno drogowych jak i tych prowadzonych na terenie przedsiębiorstw wszystkich rodzajów transportu. Ponadto projekt dyrektywy zobowiązuje Państwa Członkowskie do gromadzenia danych statystycznych na temat kontroli oraz przedkładania ich corocznie Komisji.

Inne nowe przepisy zawarte w projekcie dyrektywy obejmują:

- szczegółowy wykaz elementów podlegających kontrolom drogowym i na terenie przedsiębiorstw;
- zwiększenie liczby kontroli skoordynowanych między Państwami Członkowskimi,
- wprowadzenie organu do spraw kontaktów wewnątrzspółnotowych, który będzie odpowiedzialny m.in. za zapewnienie koordynacji takich kontroli;
- częstszą wymianę informacji dotyczących wyników kontroli oraz wezwanie Państw Członkowskich do ustanowienia systemu elektronicznej wymiany danych;
- wprowadzenie systemu oceny ryzyka w przedsiębiorstwach wraz z obowiązkiem prowadzenia dokładniejszych i intensywniejszych kontroli w przedsiębiorstwach o wysokim stopniu ryzyka.

Projekt dyrektywy zakłada również ustanowienie wytycznych dotyczących najlepszych praktyk, wspólnych działań szkoleniowych oraz wymianę wiedzy i doświadczeń.

⁽¹⁾ Dok. 8510/04 CODEC 567 TRANS 160 SOC 184.

⁽²⁾ Dz.U. C 241 z 28.9.2004, str. 65.

⁽³⁾ Por. art. 2 ust. 2 dyrektywy Rady 88/599/EWG z dnia 23 listopada 1988 r. w sprawie standardowych procedur sprawdzających przy wykonaniu rozporządzenia (EWG) nr 3820/85 w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego oraz rozporządzenia (EWG) nr 3821/85 w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym (Dz.U. L 325 z 29.11.1988, str. 55).

II. ANALIZA WSPÓLNEGO STANOWISKA

1. Analiza ogólna

Rada uważa, że jej wspólne stanowisko oferuje znaczną wartość dodaną w porównaniu z aktualnie obowiązującymi przepisami.

Biorąc pod uwagę stopniowe odnawianie taborów przedsiębiorstw transportowych – a co za tym idzie, stopniowy wzrost liczby pojazdów wyposażonych w tachografy cyfrowe – Państwa Członkowskie wprowadzą system kontroli, który zapewni, że do roku 2011 przynajmniej 3 % z całkowitej liczby dni przepracowanych przez kierowców pojazdów objętych zakresem niniejszego projektu dyrektywy zostanie skontrolowanych. O ile Komisja przewidziała natychmiastowe zwiększenie liczby kontroli do 3 % przepracowanych dni z dniem wejścia w życie nowej dyrektywy, Rada postanowiła osiągnąć ten cel poprzez stopniowe podniesienie liczby kontroli z 1 % do 2 % z dniem 1 stycznia 2009 r. Ponadto wprowadzono przepis umożliwiający zwiększenie minimalnego poziomu do 4 % z dniem 1 stycznia 2013 r., pod warunkiem, że dane statystyczne wykażą, że ponad 90 % wszystkich skontrolowanych pojazdów jest wyposażonych w tachograf cyfrowy.

Aby zapewnić właściwą równowagę pomiędzy kontrolami drogowymi a kontrolami przeprowadzanymi na terenie przedsiębiorstw, wspólne stanowisko zawiera przepis ustalający, że z dniem 1 stycznia 2008 r. kontrolom drogowym będzie podlegać 30 % (minimum) całkowitej liczby skontrolowanych dni roboczych, a kontrolom przeprowadzanym na terenie przedsiębiorstw – 50 % (minimum) całkowitej liczby skontrolowanych dni roboczych.

Rada odrzuciła możliwość włączenia dyrektywy 2002/15/WE („dyrektywy o czasie pracy”) do zakresu niniejszego projektu dyrektywy, ponieważ chciała skoncentrować się na egzekwowaniu rzeczywistych okresów prowadzenia pojazdu i odpoczynku. Ponadto kontrolowanie „czasu pracy” za pomocą tachografu cyfrowego nie gwarantuje wystarczająco pewnych wyników i dlatego mogłoby utrudnić kontrole drogowe.

2. Poprawki Parlamentu

- Jeżeli chodzi o poprawki Parlamentu, Rada zgodziła się na przyjęcie poprawki 27.
- Poprawki 3 (por. motyw 4), 12, 21–22 (jedynie część dotycząca „rodzaju tachografu”) oraz poprawka 23 zostały częściowo przyjęte.

W odniesieniu do poprawki 19, Rada była w stanie przyjąć wnioski Parlamentu o zmniejszenie minimalnej liczby dni roboczych poddanych kontroli drogowej do 15 %. W związku z powyższym można odnotować, że Rada ustaliła liczbę dni kontrolowanych na terenie przedsiębiorstw na 25 % oraz wprowadziła okres przejściowy (do dnia 1 stycznia 2008 r.), po upływie którego liczba ta zostanie podniesiona do 30 % (kontrole drogowe) i 50 % (kontrole przeprowadzane na terenie przedsiębiorstw).

Rada uważa również, że treść poprawki 24 jest zawarta w art. 4 ust. 2 lit. a). Jeżeli chodzi o poprawkę 28, Rada stwierdziła, że jej główny cel jest już zawarty w art. 4 ust. 6 i art. 6 ust. 4. Zasada leżąca u podstaw poprawki 29 jest już ujęta w art. 9 („system oceny ryzyka”) wspólnego stanowiska.

W odniesieniu do poprawki 42, Rada postanowiła włączyć termin „tygodniowy okres odpoczynku” do wykazu zawartego w załączniku I A.

- Rada odrzuciła poprawki 7, 63, 18, 20, 25, 31, 39, 40, 41 i 66, jak również dalej wymienione poprawki wraz z dodatkowymi komentarzami:
 - poprawki 1, 12, 15, 29, 34 i 36, ponieważ zmierzają one do rozszerzenia zakresu projektu dyrektywy;

- Rada odrzuciła również włączenie definicji „kierowcy” (poprawki 13–14) oraz przepisu dotyczącego pojazdów z państw trzecich (poprawka 16), ponieważ uważa, że kwestia ta została już zawarta w projekcie rozporządzenia w sprawie okresów prowadzenia pojazdu i odpoczynku („rozporządzenie o harmonizacji przepisów socjalnych”⁽¹⁾); ponadto stosowne przepisy, o których mowa w poprawkach 32, 33, 35, 36, 37 i 38 zostały przeniesione do projektu rozporządzenia w sprawie okresów prowadzenia pojazdu i odpoczynku („rozporządzenie o harmonizacji przepisów socjalnych”), a zatem nie mają już tu zastosowania;
- poprawkę 5, gdyż Rada uważa, że kwestia ta jest wystarczająco uregulowana w art. 11;
- poprawkę 6, gdyż Rada uważa, że przepis ten należy do zakresu proponowanego projektu rozporządzenia w sprawie okresów prowadzenia pojazdu i odpoczynku;
- poprawkę 11, ponieważ uważa, że wniosek ten wynika już pośrednio z odniesienia do rozporządzenia (EWG) 3820/85;
- poprawkę 26, ponieważ Rada postanowiła pozostawić rozwiązanie tej kwestii funkcjonariuszom służb kontrolnych według ich uznania;
- poprawkę 30, chociaż podkreśla, że przepis o węższym zakresie zawarty jest w art. 13 lit. b).

III. WNIOSEK

Rada uważa, że jeżeli chodzi o najważniejsze „zasadnicze przepisy” projektu dyrektywy – dotyczące zwiększenia liczby wykonywanych kontroli z 1 % do 3 % w ciągu kolejnych 6 lat oraz ustalenia minimalnych wartości procentowych całkowitej liczby dni roboczych poddanych kontrolom drogowym i kontrolom przeprowadzonym na terenie przedsiębiorstw – wydaje się, że nie ma dużej rozbieżności opinii między Parlamentem Europejskim a Radą. Większość poprawek, które Rada odrzuciła wchodzi obecnie w zakres projektu rozporządzenia o harmonizacji przepisów socjalnych lub w sposób znaczący poszerzyłaby zakres projektu dyrektywy. W tej sytuacji Rada spodziewa się osiągnąć w bliskiej przyszłości porozumienie z Parlamentem w sprawie tego projektu dyrektywy.

⁽¹⁾ Por. wspólne stanowisko przyjęte przez Radę w sprawie przyjęcia rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego oraz zmieniające rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i 2135/98.