

Środa 13 kwiecień 2005

- C. mając na uwadze, że zgodę tę poprzedziło porozumienie obydwu organów władzy budżetowej w sprawie pakietu finansowego, który zostanie zawarty w traktacie akcesyjnym oraz przyjęcie oświadczenia dotyczącego budżetowych i instytucjonalnych konsekwencji wdrożenia tego pakietu;
1. wyraża zgodę w sprawie wniosku Rumunii o przystąpienie do Unii Europejskiej;
 2. zobowiązuje swojego Przewodniczącego do przekazania stanowiska Parlamentu Radzie oraz Komisji, jak również rządów i parlamentom Państw Członkowskich oraz Rumunii.

P6_TA(2005)0121

Ustawodawstwo socjalne odnoszące się do działalności związanej z transportem drogowym *II**

Rezolucja legislacyjna Parlamentu Europejskiego dotycząca wspólnego stanowiska Rady mającego na celu przyjęcie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie minimalnych warunków wykonania rozporządzeń Rady (EWG) nr 3820/85 i nr 3821/85 dotyczących ustawodawstwa socjalnego odnoszącego się do działalności związanej z transportem drogowym (11336/1/2004 — C6-0249/2004 — 2003/0255(COD))

(Procedura współdecyzji: drugie czytanie)

Parlament Europejski,

- uwzględniając wspólne stanowisko Rady (11336/1/2004 — C6-0249/2004) ⁽¹⁾,
 - uwzględniając stanowisko zajęte w pierwszym czytaniu ⁽²⁾ dotyczące projektu Komisji przedstawionego Parlamentowi Europejskiemu i Radzie (COM(2003)0628) ⁽³⁾,
 - uwzględniając art. 251 ust. 2 Traktatu WE,
 - uwzględniając art. 62 Regulaminu,
 - uwzględniając zalecenie do drugiego czytania przedstawione przez Komisję Transportu i Turystyki (A6-0073/2005),
1. zatwierdza wspólne stanowisko po poprawkach;
 2. zobowiązuje swojego Przewodniczącego do przekazania stanowiska Parlamentu Radzie i Komisji.

⁽¹⁾ Dz.U. C 63 E z 15.3.2005, str. 1.

⁽²⁾ Dz.U. C 104 E z 30.4.2004, str. 385.

⁽³⁾ Dotychczas niepublikowane w Dz.U.

P6_TC2-COD(2003)0255

Stanowisko Parlamentu Europejskiego przyjęte w drugim czytaniu w dniu 13 kwietnia 2005 r. w celu przyjęcia dyrektywy 2005/.../WE 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

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

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

uwzględniając wniosek Komisji,

Środa 13 kwiecień 2005

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⁾ **oraz dyrektywa 2002/15/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 marca 2002 w sprawie organizacji czasu pracy osób wykonujących czynności w trasie w zakresie transportu drogowego ⁽⁵⁾ 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.
- (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) **Celem systemów kontroli powinien być rozwój rozwiązań krajowych w kierunku ich współdziałania i wykonalności na poziomie europejskim.**
- (7) Wszystkie jednostki kontrolujące powinny dysponować odpowiednim standardowym wyposażeniem **oraz uprawnieniami** umożliwiającymi skuteczne i efektywne wykonywanie ich obowiązków.
- (8) 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.
- (9) W każdym Państwie Członkowskim **powinno się wyznaczyć organ koordynujący wdrażanie, funkcjonujący jako krajowe centrum wykonawcze, którego obowiązkiem jest nadzór i wdrażanie logicznej krajowej strategii wykonawczej i i dążenie do praktycznego współdziałania systemów kontroli w porozumieniu z innymi właściwymi organami.** Organ ten powinien także opracowywać odpowiednie dane **statystyczne.**

⁽¹⁾ Dz.U. C 241 z 28.9.2004, str. 65.

⁽²⁾ Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 20 kwietnia 2004 r. (Dz.U. C 104 E z 30.4.2004, str. 358), wspólne stanowisko Rady z dnia 9 grudnia 2004 r. (Dz.U. C 63 E z 15.3.2005, str. 1) i stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 13 kwietnia 2005 r.

⁽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⁾ **Dz.U. L 80 z 23.3.2002, str. 35.**

Środa 13 kwiecień 2005

- (10) Współpracę pomiędzy organami kontrolnymi Państw Członkowskich należy dodatkowo wspierać poprzez skoordynowane kontrole, wspólne szkolenia, elektroniczną wymianę informacji oraz wymianę wiedzy i doświadczeń.
- (11) 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 ułatwiane i promowane poprzez forum organów kontrolnych Państw Członkowskich.
- (12) 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⁾.
- (13) 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 **oraz rozporządzenia (WE) nr .../2005 Parlamentu Europejskiego i Rady z...[w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego i zmieniającego rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) nr 2135/98]**⁽²⁾, 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.
- (14) 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 i 3821/85⁽³⁾,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

Przedmiot

Niniejsza dyrektywa ustanawia minimalne warunki wykonania rozporządzeń (EWG) nr 3820/85 i nr 3821/85 **oraz dyrektywy 2002/15/WE.**

Artykuł 2

Zakres obowiązywania

1. **Niniejsza dyrektywa obowiązuje niezależnie od kraju dopuszczenia pojazdu do przewozów w ruchu drogowym**

a) **wyłącznie na terenie Wspólnoty; lub**

b) **pomiędzy Wspólnotą, Szwajcarią i państwami będącymi stronami Układu o Europejskim Obszarze Gospodarczym.**

2. **Umowa europejska dotycząca pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe (AETR) obowiązuje w miejsce tej dyrektywy dla przewozów międzynarodowych w ruchu drogowym, które odbywają się częściowo poza obszarami wymienionymi w ust. 1 pojazdami dopuszczonymi do ruchu w obrębie Wspólnoty lub państwach będących stronami umowy AETR na całej trasie przejazdu.**

3. **Dyrektywa ta obowiązuje dla przewozów pojazdami dopuszczonymi do ruchu w krajach trzecich nie będących stronami umowy AETR na każdym odcinku trasy przebytej na terytorium Wspólnoty.**

⁽¹⁾ Dz.U. L 184 z 17.7.1999, str. 23.

⁽²⁾ Dz.U. L [...] z [...], str. [...].

⁽³⁾ 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).

Środa 13 kwiecień 2005

Artykuł 3

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 oraz **kierowców i pracowników wykonujących czynności w trasie w zakresie obowiązywania dyrektywy 2002/15/WE.**

2. O ile dotychczas tego nie uczyniono, Państwa Członkowskie nadają do ... (*) upoważnionym funkcjonariuszom służb kontrolnych wszystkie wymagane uprawnienia umożliwiające im prawidłowe wykonywanie zadań kontrolnych zgodnie z przepisami niniejszej dyrektywy.

3. 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 oraz *dyrektywy 2002/15/WE.* Odsetek ten wzrośnie do 2 % od dnia **1 stycznia 2007 r.** oraz do 3 % od dnia **1 stycznia 2009 r.**

Od dnia **1 stycznia 2011 r.** Komisja może podwyższyć ten minimalny odsetek do 4 % zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 13 ust. 2 pod warunkiem, że dane statystyczne zebrane z zgodnie z art. 4 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 **50%** na terenie **przedsiębiorstw.**

4. 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 **i rodzaj** ujawnionych naruszeń, z **zaznaczeniem, czy wykonywany był przewóz osób czy towarów.**

Artykuł 4

Dane statystyczne

Państwa Członkowskie zapewniają, by dane statystyczne gromadzone podczas kontroli przeprowadzanych zgodnie z art. 3 ust. 1 i 3, grupowane były według następujących kategorii:

- a) w przypadku kontroli drogowych:
 - i) kategoria drogi, tj. czy jest to autostrada, droga krajowa, czy droga niższej kategorii, **numer drogi, kraj, w którym kontrolowany pojazd jest zarejestrowany oraz liczba pojazdów posiadanych przez przedsiębiorstwo,**
 - ii) **Państwo Członkowskie pochodzenia kierowcy i przedsiębiorstwa, w celu uniknięcia dyskryminacji,**
 - iii) rodzaj tachografu: analogowy lub cyfrowy,
- b) w przypadku kontroli na terenie przedsiębiorstwa:
 - i) rodzaj działalności transportowej: działalność międzynarodowa czy krajowa; transport osób czy rzeczy; na własny rachunek lub na rzecz innych jednostek;
 - ii) wielkość taboru przedsiębiorstwa;
 - iii) rodzaj tachografu: analogowy czy cyfrowy.

(*) **Sześć miesięcy po wejściu w życie niniejszej dyrektywy.**

(**) Data wejścia w życie niniejszej dyrektywy.

Środa 13 kwiecień 2005

Powyższe dane statystyczne przedkładane są corocznie Komisji.

Przedsiębiorstwa odpowiedzialne za kierowców oraz 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. 13 ust. 2.

Artykuł 5

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, **a w szczególności aby stacje benzynowe, przydrożne parkingi i inne bezpieczne miejsca przy autostradach oraz zajazdy mogły stanowić punkty kontrolne;**
 - b) przeprowadzanie kontroli według wrywkowego systemu rotacyjnego, **ze szczególnym wysiłkiem w kierunku zapewnienia równowagi w zakresie intensywności kontroli prowadzonych w różnych punktach wzdłuż dróg.**
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 postanowień art. 10 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 6

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 oraz dyrektywy 2002/15/WE. 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.

Środa 13 kwiecień 2005

Artykuł 7

Kontrole na terenie przedsiębiorstw

1. Kontrole na terenie przedsiębiorstw są planowane z uwzględnieniem dotychczasowych doświadczeń w zakresie różnych rodzajów transportu **i przedsiębiorstw**. 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 zaopatrzonej jest w:
 - a) wykaz podstawowych elementów podlegających kontroli określony w częściach A i B załącznika I;
 - b) standardowy sprzęt kontrolny, określony w załączniku II.
4. Funkcjonariusz służb kontrolnych Państwa Członkowskiego w trakcie kontroli uwzględnia wszelkie informacje przekazane przez wyznaczony do koordynacji organ kontrolny innego Państwa Członkowskiego, o którym mowa w art. 8 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 8

Organ koordynujący wdrażanie

1. Państwa Członkowskie wyznaczają organ, do którego zadań należy:
 - a) zapewnienie, **pomędzy różnymi właściwymi organami w Państwie Członkowskim, w zakresie działań podejmowanych zgodnie z art. 5 i 7 oraz** wspólnie z odpowiadającymi im organami w innych zainteresowanych Państwach Członkowskich, koordynacji działań podejmowanych zgodnie z art. 6;
 - b) przekazywanie Komisji co dwa lata sprawozdania statystycznego zgodnie z art. 16 ust. 2 rozporządzenia (EWG) nr 3820/85;
 - c) **stworzenie spójnej krajowej strategii wykonawczej;**
 - d) główna odpowiedzialność za udzielanie pomocy, o której mowa w art. 5 ust. 6, właściwym organom innych Państw Członkowskich;
 - e) **opublikowanie danych statystycznych uzyskanych zgodnie z art. 4.**

Organ ten jest reprezentowany w Komitecie, o którym mowa w art. 13 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. 13 ust. 1 oraz organ, który Komisja może wyznaczyć zgodnie z procedurą określoną w art. 13 ust. 2.

Artykuł 9

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. 8 ust. 2:
 - a) przynajmniej raz na sześć miesięcy po dacie wejścia w życie niniejszej dyrektywy;
 - b) na szczególne żądanie Państwa Członkowskiego w indywidualnych przypadkach.

Środa 13 kwiecień 2005

2. Państwa Członkowskie dążą do ustanowienia systemów dla elektronicznej wymiany informacji. Zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 13 ust. 2 Komisja określi wspólną metodę efektywnej wymiany informacji.

Artykuł 10

System oceny ryzyka i naruszeń

1. Państwa Członkowskie wprowadzą **wspólny** system oceny ryzyka w przedsiębiorstwach, oparty na względnej liczbie i wadze naruszeń przepisów rozporządzeń (EWG) nr 3820/85 lub nr 3821/85 lub dyrektywy 2002/15/WE, popełnionych w określonych przedsiębiorstwach.

2. Przedsiębiorstwa o wysokim stopniu ryzyka są kontrolowane dokładniej i częściej, **a w przypadku wykrycia powtarzających się naruszeń należy nałożyć na nie ostrzejsze sankcje**. Kryteria i szczegółowe przepisy dotyczące wdrożenia takiego systemu analizowane są w ramach prac Komitetu, o którym mowa w art. 13, w celu ustanowienia systemu wymiany informacji na temat najlepszych praktyk.

3. **Jeżeli Państwo Członkowskie dowie się o naruszeniu rozporządzeń (EWG) nr 3820/85 lub nr 3821/85 lub dyrektywy 2002/15/WE, które zostało popełnione na terytorium innego Państwa Członkowskiego, powinno ono poinformować o tym to Państwo Członkowskie, aby umożliwić mu nałożenie kar.**

4. Państwa Członkowskie traktują jako poważne w szczególności następujące naruszenia rozporządzenia (EWG) nr 3820/85 lub nr 3821/85 lub dyrektywy 2002/15/WE:

- a) przekroczenie maksymalnych dziennych, sześć— lub czternastodniowych czasów prowadzenia pojazdu o przynajmniej 20 %;
- b) skracanie dziennych lub tygodniowych minimalnych okresów odpoczynku o przynajmniej 20 %;
- c) skracanie minimalnych przerw o przynajmniej 33 %;
- d) przekraczanie maksymalnego tygodniowego czasu pracy wynoszącego 60 godzin o przynajmniej 10 %.

Artykuł 11

Sprawozdanie

Do dnia ... (*) Komisja przedłoży Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie zawierające analizę kar za poważne naruszenia, przewidzianych w ustawodawstwie Państw Członkowskich. **Jednocześnie Komisja przedstawi propozycję dyrektywy w sprawie harmonizacji tych sankcji.**

Sprawozdanie wykaże poziom różnic pomiędzy sankcjami i jaki byłby wpływ harmonizacji minimalnych i maksymalnych kar za dane naruszenie na przestrzeganie postanowień tej dyrektywy i na bezpieczeństwo w ruchu drogowym.

Artykuł 12

Najlepsze praktyki

1. Zgodnie z procedurą określoną w art. 13 ust. 2, Komisja określi wytyczne dotyczące najlepszych praktyk w zakresie egzekwowania przepisów.

Wytyczne **te zostaną opublikowane w składanym** co dwa lata sprawozdaniu **Komisji**.

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 odpowiednimi organami koordynującymi i ich odpowiednikami w innych Państwach Członkowskich.

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

Środa 13 kwiecień 2005

3. Komisja opracuje, zgodnie z procedurą, o której mowa w *art. 13 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.

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

Artykuł 13

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 14

Środki wykonawcze

Na wniosek Państwa Członkowskiego lub z własnej inicjatywy Komisja, zgodnie z procedurą, o której mowa w *art. 13 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 15

Aktualizacja załączników

Zmiany postanowień załączników, niezbędne do ich dostosowania do rozwoju najlepszych praktyk, przyjmuje się zgodnie z procedurą, o której mowa w *art. 13 ust. 2*.

Artykuł 16

Transpozycja

1. Państwa Członkowskie wprowadzą w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy do dnia 1 stycznia 2006 r. Niezwłocznie przekażą one Komisji teksty tych przepisów wraz z tabelą korelacji pomiędzy nimi a niniejszą dyrektywą.

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

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

Środa 13 kwiecień 2005

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 ogłoszeniu w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej.

Artykuł 19

Adresaci

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do Państw Członkowskich.

Sporządzono w, 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 **i tygodniowy** czas prowadzenia pojazdu, **zsumowany całkowity czas prowadzenia podczas dwóch kolejnych tygodni**, przerwy i dzienne oraz tygodniowe okresy odpoczynku **i wyrównawczy okres odpoczynku**, wykresówki z **poprzednich dwóch tygodni**, 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 z **poprzedzających 28 dni**;
- 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 II 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⁽¹⁾);
- 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.

(¹) Dz.U. L 42 z 23.2.1970, str. 1. Dyrektywa ostatnio zmieniona *dyrektywą Komisji 2004/104/WE* (Dz.U. L 337 z 13.11.2004, str. 13).