

Środa 13 kwiecień 2005

**Część B — Kontrole na terenie przedsiębiorstw**

Na terenie przedsiębiorstw kontroluje się poza punktami kontrolowanymi w ramach kontroli drogowych następujące dodatkowe punkty:

- 1) tygodniowe okresy odpoczynku oraz czasy prowadzenia pojazdu między tymi okresami odpoczynku;
- 2) przestrzeganie dwutygodniowego ograniczenia godzin prowadzenia pojazdu;
- 3) wykresówki, dane z jednostki pojazdowej i z karty kierowcy oraz wydruki;
- 4) **średni maksymalny tygodniowy czas pracy wynoszący 48 godzin w okresie referencyjnym określonym zgodnie z art. 4 lit. a) dyrektywy 2002/15/WE.**

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 **oraz dyrektywy 2002/15/WE.**

---

**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.

---

**P6\_TA(2005)0122****Harmonizacja przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego  
\*\*\*II**

**Rezolucja legislacyjna Parlamentu Europejskiego dotycząca wspólnego stanowiska Rady mającego na celu przyjęcie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego oraz zmieniającego rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) nr 2135/98 (11337/2/2004 — C6-0250/2004 — 2001/0241 (COD))**

(Procedura współdecyzji: drugie czytanie)

Parlament Europejski,

- uwzględniając wspólne stanowisko Rady (11337/2/2004 — C6-0250/2004) <sup>(1)</sup>,
- uwzględniając stanowisko zajęte w pierwszym czytaniu <sup>(2)</sup> dotyczące projektu Komisji przedstawionego Parlamentowi Europejskiemu i Radzie (COM(2001)0573) <sup>(3)</sup>,
- uwzględniając zmieniony projekt Komisji (COM(2003)0490) <sup>(4)</sup>,

---

<sup>(1)</sup> Dz.U. C 63 E z 15.3.2005, str. 11.

<sup>(2)</sup> Dz.U. C 38 E z 12.2.2004, str. 152.

<sup>(3)</sup> Dz.U. C 51 E z 26.2.2002, str. 234.

<sup>(4)</sup> Dotychczas nieopublikowany w Dzienniku Urzędowym.

Środa 13 kwiecień 2005

- uwzględniając art. 251 ust. 2 Traktatu WE,
  - uwzględniając art. 62 Regulaminu,
  - uwzględniając zalecenia do drugiego czytania przedstawione przez Komisję Transportu i Turystyki (A6-0076/2005);
1. zatwierdza wspólne stanowisko po poprawkach;
  2. zobowiązuje swojego Przewodniczącego do przekazania stanowiska Parlamentu Radzie i Komisji.

#### P6\_TC2-COD(2001)0241

**Stanowisko Parlamentu Europejskiego przyjęte w drugim czytaniu w dniu 13 kwietnia 2005 r. w celu przyjęcia rozporządzenia (WE) nr.../2005 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego oraz zmieniające rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) nr 2135/98**

*(Tekst mający znaczenie dla EOG)*

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ

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

uwzględniając wniosek Komisji,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego<sup>(1)</sup>,

po konsultacji z Komitetem Regionów,

stanowiąc zgodnie z procedurą określoną w art. 251 Traktatu<sup>(2)</sup>,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W dziedzinie transportu drogowego rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 z dnia 20 grudnia 1985 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego<sup>(3)</sup> miało na celu harmonizację warunków konkurencji pomiędzy różnymi rodzajami transportu lądowego, w szczególności w odniesieniu do sektora drogowego oraz poprawę warunków pracy i bezpieczeństwa ruchu drogowego. Należy zapewnić i umacniać postęp w tych obszarach.
- (2) Dyrektywa 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<sup>(4)</sup> wymaga od Państw Członkowskich podjęcia środków, które ograniczą maksymalny tygodniowy czas pracy pracowników wykonujących czynności związane z przewozem.
- (3) Z uwagi na ogólne sformułowania użyte w niektórych przepisach rozporządzenia (EWG) nr 3820/85 dotyczących czasu prowadzenia pojazdem, przerw i okresów odpoczynku kierowców uczestniczących w krajowym i międzynarodowym transporcie drogowym na terytorium Wspólnoty, wystąpiły trudności w zakresie wykładni, stosowania, egzekwowania i monitorowania tych przepisów w jednolity sposób we wszystkich Państwach Członkowskich.
- (4) Dla osiągnięcia celów tych przepisów i utrzymania zaufania do ich stosowania pożądane jest ich skuteczne i jednolite egzekwowanie. Potrzeba zatem zestawu jaśniejszych i prostszych przepisów, które będą łatwiejsze do zrozumienia, wykładni i stosowania dla branży transportu drogowego oraz organów kontrolnych.

<sup>(1)</sup> Dz.U. C 221 z 17.9.2002, str. 19.

<sup>(2)</sup> Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 14 stycznia 2003 r. (Dz.U. C 38E z 12.2.2004, str. 152), wspólne stanowisko Rady z dnia 9 grudnia 2004 r. (Dz.U. C 63 E z 15.3.2005, str. 11) i stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 13 kwietnia 2005 r.

<sup>(3)</sup> 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).

<sup>(4)</sup> Dz.U. L 80 z 23.3.2002, str. 35.