

Wtorek, 18 maja 2010 r.

Sankcje za poważne naruszenia przepisów socjalnych w transporcie drogowym

P7_TA(2010)0175

Rezolucja Parlamentu Europejskiego z dnia 18 maja 2010 r. w sprawie sankcji za poważne naruszenia przepisów socjalnych w transporcie drogowym (2009/2154(INI))

(2011/C 161 E/08)

Parlament Europejski,

- uwzględniając sprawozdanie Komisji zawierające analizę sankcji za poważne naruszenia przepisów socjalnych w transporcie drogowym przewidzianych w ustawodawstwie państw członkowskich (COM(2009)0225),
- uwzględniając art. 48 Regulaminu,
- uwzględniając sprawozdanie Komisji Transportu i Turystyki (A7-0130/2010),
- A. mając na uwadze, że Unia Europejska stworzyła w ostatnich latach system przepisów socjalnych w transporcie drogowym poprzez przyjęcie rozporządzenia (EWG) nr 3821/85 i rozporządzenia (WE) nr 561/2006, jak również dyrektywy 2006/22/WE w celu poprawy bezpieczeństwa na drogach i zagwarantowania uczciwej konkurencji,
- B. mając świadomość, że systemy kar w państwach członkowskich Unii Europejskiej mają podłoże historyczne i w związku z tym znacznie się różnią, a w skrajnych przypadkach grzywny w jednym kraju mogą być nawet dziesięciokrotnie wyższe niż w drugim,
- C. mając na uwadze, że sytuacja prawna w przypadku przewozów międzynarodowych stała się nieprzejrzysta dla przedsiębiorców, a w szczególności dla kierowców, i że państwa członkowskie stoją w obliczu poważnych wyzwań związanych z wdrażaniem przepisów, gdyż obecna sytuacja jest nie do pogodzenia z rynkiem wewnętrznym,
- D. zaniepokojony doniesieniami o brakach dotyczących tachografów cyfrowych, co powoduje ich duże narażenie na ingerencję,

Ogólne

1. przyjmuje z zadowoleniem sprawozdanie Komisji zawierające analizę sankcji za poważne naruszenia przepisów socjalnych w transporcie drogowym przewidzianych w ustawodawstwie państw członkowskich; ubolewa jednak, że ze względu na brakujące dane z poszczególnych państw członkowskich sprawozdanie nie stanowi kompletnej analizy obecnej sytuacji w Europie; zwraca się do Komisji, aby wezwała państwa członkowskie do dostarczenia brakujących danych;
2. stwierdza, że sprawozdanie Komisji odnosi się do podziału naruszeń przepisów na kategorie zgodnie z nowym załącznikiem III do dyrektywy Komisji 2006/22/WE i nie uwzględnia terminu wdrożenia zgodnie z art. 2 ust. 1 dyrektywy Komisji 2009/5/WE;
3. w związku z tym wzywa Komisję do przedstawienia zaktualizowanego i kompletnego sprawozdania w sprawie wdrożenia nowego załącznika III do dyrektywy 2006/22/WE przed końcem 2010 r.;
4. zaznacza, że w poprzednich okresach sprawozdawczych wystąpiły znaczne opóźnienia; i tak na przykład obecne sprawozdanie z dnia 3 sierpnia 2009 r. (24. sprawozdanie Komisji zawierające analizę sankcji za poważne naruszenia przepisów socjalnych w transporcie drogowym) obejmuje wyłącznie dane za 2005 r. i 2006 r., dlatego praktycznie nie można wyciągnąć wniosków na temat obecnego stanu harmonizacji przepisów socjalnych dotyczących użytkowników transportu drogowego;

Wtorek, 18 maja 2010 r.

5. wzywa Komisję i państwa członkowskie, aby dołożyły wszelkich starań w celu zagwarantowania, że cele określone w art. 17 rozporządzenia (WE) nr 561/2006 będą spełniane szybciej, aby podczas planowania przyszłych środków harmonizujących dostępne były nowsze statystyki;

6. wskazuje na fakt, że także w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 1071/2009 umieszczono listę poważnych naruszeń w rozumieniu przedmiotowego rozporządzenia; uważa więc, że istnieje nadzwyczajna konieczność uzgodnienia podziału poważnych naruszeń przepisów socjalnych na kategorie;

Znaczące różnice między państwami członkowskimi

7. stwierdza, że różnice w karach za poważne naruszenia przepisów socjalnych w ustawodawstwie państw członkowskich występują nie tylko w stosunku do wysokości nakładanych grzywien, ale także w zakresie rodzaju kar i ich podziału na kategorie;

8. wskazuje na fakt, że różnice te wynikają z warunków ekonomicznych i geograficznych, a także różniących się od siebie systemów prawnych państw członkowskich w odniesieniu do wykrywania naruszeń przepisów i różnic w stopniu ingerencji polityki w sprawy bezpieczeństwa drogowego;

9. stwierdza, że przepisy socjalne w transporcie drogowym, a w szczególności rozporządzenie (EWG) nr 3821/85 i rozporządzenie (WE) nr 561/2006, jak również dyrektywa 2006/22/WE, pozostawiają państwom członkowskim bardzo dużą swobodę interpretacji; ubolewa nad faktem, że liczne nieprecyzyjne sformułowania w przepisach europejskich prowadzą nieuchronnie do ich niejednolitego wdrażania w państwach członkowskich; uważa, że aby osiągnąć dalszą harmonizację, konieczna jest najpierw jednolita i wiążąca interpretacji przedmiotowych rozporządzeń i dyrektyw;

10. wyraża ubolewanie, że niektóre państwa członkowskie nie przewidują zróżnicowania kar w odniesieniu do stopnia naruszenia przepisów; wzywa państwa członkowskie do ustanowienia przepisów krajowych, które będą działały skutecznie, proporcjonalnie i odstraszająco i uwzględniały stopień naruszenia przepisów;

Dalsza harmonizacja

11. podkreśla, że skuteczny, zrównoważony i działający odstraszająco system kar może opierać się tylko na jasnych, przejrzystych i porównywalnych karach we wszystkich państwach członkowskich; wzywa państwa członkowskie do znalezienia praktycznych rozwiązań legislacyjnych w celu zmniejszenia często bardzo znaczących różnic w rodzaju i wysokości kar;

12. wzywa Komisję Europejską, by po skonsultowaniu się z organami kontroli i przedstawicielami sektora transportu przedstawiła jednolitą i wiążącą interpretację rozporządzenia dotyczącego czasu prowadzenia pojazdu i okresów odpoczynku; organy kontroli powinny wziąć tę interpretację pod uwagę;

13. jest zdania, że w celu dalszego ujednoczenia rodzajów kar i wysokości grzywien potrzebna jest kategoryzacja grzywien powiązana z kategoryzacją kar oraz że należy określić kary minimalne i maksymalne w przypadku poszczególnych naruszeń przepisów socjalnych w transporcie drogowym; podkreśla, że podczas usprawniania kar konieczność, by sprawiedliwe grzywny były proporcjonalne w poszczególnych państwach członkowskich zgodnie z obiektywnymi kryteriami (takimi jak PNB lub czynniki geograficzne), musi zostać zrównoważona skutecznym środkiem zapobiegającym poważnym naruszeniom;

14. wskazuje na fakt, że wprowadzenie przez dyrektywę Komisji 2009/5/WE nowego załącznika III do dyrektywy 2006/22/WE należy traktować jako podstawę wspólnego podejścia przy podziale naruszeń przepisów socjalnych w ustawodawstwie państw członkowskich na kategorie; zdecydowanie wzywa państwa członkowskie do ustanowienia koniecznych przepisów prawnych i administracyjnych w celu szybkiej transpozycji dyrektywy Komisji 2009/5/WE;

Wtorek, 18 maja 2010 r.

15. przypomina ponadto, że traktat lizboński wprowadził nowy art. 83 ust. 2 dotyczący dostosowania przepisów prawa karnego państw członkowskich w Traktacie o funkcjonowaniu Unii Europejskiej; zwraca się do Komisji z prośbą o zbadanie nowych środków legislacyjnych w zakresie współpracy prawnej w sprawach karnych oraz przekazanie Radzie i Parlamentowi Europejskiemu w ciągu dwunastu miesięcy sprawozdania w sprawie możliwych działań harmonizacyjnych, obejmującego aspekty odnoszące się do bezpieczeństwa drogowego i transgranicznego stosowania grzywien, jeśli jeszcze tego nie zrobiła;

16. przyjmuje z zadowoleniem fakt, że zgodnie z art. 22 ust. 4 rozporządzenia (WE) nr 561/2006 Komisja przygotowała „wytyczne” w celu wsparcia państw członkowskich w interpretacji i stosowaniu niniejszego rozporządzenia w poszczególnych państwach; stwierdza jednak, że nie są one wiążące prawnie i dlatego nie został osiągnięty ich cel, jakim jest jednolite wdrożenie wspomnianego rozporządzenia w państwach członkowskich;

17. uważa, że aby stworzyć wewnętrzny rynek transportu i zwiększyć pewność prawną dla kierowców i przedsiębiorstw transportowych, należy zharmonizować interpretację stosowania przepisów socjalnych; mając to na względzie, wzywa Komisję, aby we współpracy z Corte, Tispol i Euro Contrôle Route przedłożyła wnioski mające na celu położenie kresu dyskryminującemu stosowaniu przepisów socjalnych w transporcie drogowym; w tym kontekście zwraca uwagę na potrzebę wspólnej interpretacji stosowania wszystkich artykułów rozporządzenia (WE) nr 561/2006 i rozporządzenia (EWG) nr 3821/85;

18. zwraca się do państw członkowskich z prośbą o zastosowanie się do tych wytycznych przy wdrażaniu przepisów socjalnych, aby mogło się ono odbyć w zharmonizowany sposób;

Kontrola

19. podkreśla, że nieuczciwej konkurencji można uniknąć, a bezpieczeństwo transportu drogowego może zostać zagwarantowane tylko poprzez konsekwentne i niedyskryminacyjne wdrażanie obowiązujących przepisów; zdecydowanie podkreśla, że do wdrożenia przepisów socjalnych w transporcie drogowym konieczna jest zharmonizowana i skuteczna koncepcja kontroli;

20. zwraca uwagę, że sytuacja transportu w odniesieniu do infrastruktury, intensywności ruchu i obciążenia ruchem jest bardzo zróżnicowana w poszczególnych państwach członkowskich i dlatego uważa, że czynniki te można m.in. uwzględnić określając częstotliwość kontroli, których głównym celem jest zapewnienie przestrzegania przepisów socjalnych;

21. uważa, że w celu przezwyciężenia przeszkód dla europejskiego rynku wewnętrznego i poprawy bezpieczeństwa drogowego takie zharmonizowane koncepcje powinny być opracowywane i wspierane przez Komisję; wzywa Komisję do stworzenia skutecznego i odpowiedniego instrumentu koordynacji na szczeblu europejskim w celu osiągnięcia ww. celów;

22. wzywa Komisję do opracowania zaleceń i europejskich minimalnych norm szkolenia organów kontroli i koordynowania ich współpracy; zwraca się do Komisji o poprawę pozyskiwania danych statystycznych w celu bardziej przekonującej analizy skutecznego procesu wdrażania, a także w celu propagowania ujednoliconego postępowania państw członkowskich w sprawach z nim związanych;

23. wzywa państwa członkowskie, aby zawsze szkoliły swój personel odpowiedzialny za egzekwowanie w zakresie najnowszych zmian w zbieraniu danych oraz by wdrażając wspólne standardy, współpracowały ściśle z Komisją Europejską, aby wspierać zharmonizowane podejście do kontroli, przyczyniając się tym samym do powstania pewności prawnej;

24. jest zdania, że konieczne są częstsze i dokładniejsze kontrole na drogach i na terenie przedsiębiorstw; wzywa Komisję do zagwarantowania, że państwa członkowskie przestrzegają liczby kontroli wymaganych zgodnie z art. 2 ust. 3 dyrektywy 2006/22/WE; wzywa Komisję do informowania Parlamentu Europejskiego o dalszym sposobie postępowania w odniesieniu do tych kontroli;

25. wzywa Komisję, aby jak najszybciej przedstawiła sprawozdanie w sprawie kontroli w związku z brakami dotyczącymi tachografów cyfrowych oraz środków przedsięwziętych, aby zapobiec narażeniu tachografów na ingerencję;

Wtorek, 18 maja 2010 r.

26. podkreśla, że zgodnie z rozporządzeniem (EWG) nr 3821/85 tachograf cyfrowy wymaga udoskonalenia jako instrument kontroli: Komisja powinna zbadać, jak doprowadzić do szybszego pobierania danych z tachografu cyfrowego przez organy kontroli;

27. zwraca uwagę na dział ds. skarg dotyczących nieproporcjonalnych grzywien ustanowiony przez Euro Contrôle Route oraz wzywa kierowców i przedsiębiorstwa transportowe, aby zwracały się do tego działu w razie nieproporcjonalnego stosowania przepisów socjalnych w transporcie drogowym;

Inne inicjatywy

28. jest zdania, że przydatna byłaby zrozumiała broszura dla przedsiębiorstw i kierowców samochodów ciężarowych dostępna we wszystkich językach urzędowych Unii Europejskiej; podkreśla, że broszura ta powinna w lepszym stopniu informować kierowców i przedsiębiorstwa o przepisach socjalnych obowiązujących w poszczególnych państwach członkowskich i związanych z nimi karach; uważa, że takie informacje powinny być dostępne także dla przedsiębiorstw i kierowców z państw trzecich; zwraca uwagę na wartość wykorzystywania inteligentnych systemów transportowych w dostarczaniu kierowcom takich informacji w czasie rzeczywistym;

29. jest przekonany, że w kontekście korzystania z nowoczesnych technologii informacyjno- komunikacyjnych oraz inteligentnych systemów transportowych przedsiębiorstwa i kierowcy powinni mieć możliwość uzyskania informacji na temat obowiązujących przepisów socjalnych i kar za ich naruszenie;

30. wzywa wszystkie państwa członkowskie do wzmocnienia współpracy w oparciu o istniejące struktury, takie jak Euro Contrôle Route, a tym samym do poprawy koordynacji wspólnych kontroli, wymiany najlepszych praktyk oraz wspólnej organizacji programów szkoleń dla organów kontroli;

31. uważa, że należy korzystać z wszystkich dostępnych technologii (np. GPS lub innych dostępnych narzędzi), aby w czasie rzeczywistym informować kierowców ciężarówek, również tych z sąsiednich krajów, o przepisach socjalnych obowiązujących w poszczególnych państwach członkowskich i karach związanych z ich naruszeniem;

32. wzywa państwa członkowskie do zadbania o odpowiednią infrastrukturę europejskiej sieci drogowej, w tym o wystarczającą liczbę bezpiecznych miejsc i usług parkingowych, aby kierowcy faktycznie mogli przestrzegać przepisów dotyczących czasu prowadzenia pojazdu i okresów odpoczynku, a kontrole mogły być przeprowadzane w wydajny sposób; wskazuje na fakt, że aspekt ochrony musi nabrać w tym kontekście szczególnego znaczenia; wzywa Komisję, aby okresowo publikowała w najodpowiedniejszej formie dane o dostępnej infrastrukturze publicznej i prywatnej w całej europejskiej sieci drogowej, informując o usługach dostępnych dla podmiotów z sektora drogowego;

33. wzywa Komisję i państwa członkowskie do wspierania i finansowania programów budowy bezpiecznych miejsc parkingowych, ponieważ są one niezbędne, jeśli kierowcy mają przestrzegać postanowień rozporządzenia (WE) nr 561/2006;

*

* *

34. zobowiązuje swojego przewodniczącego do przekazania niniejszej rezolucji Radzie oraz Komisji.
