



KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH

Bruksela, dnia 21.6.2006  
KOM(2006) 321 wersja  
ostateczna

### **SPRAWOZDANIE KOMISJI**

**w sprawie wykonania w latach 2001-2002 rozporządzenia (EWG) nr 3820/85 w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego  
(22. sprawozdanie Komisji w sprawie wdrażania przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego)**

{SEC(2006)791}

## STRESZCZENIE

Niniejsze sprawozdanie jest szóstym z kolei sprawozdaniem Komisji dotyczącym wdrażania rozporządzenia Rady (EWG) nr 3820/85. Przedstawia ono trendy i statystyki dotyczące działań kontrolnych i wykonawczych państw członkowskich w okresie 2001-2002 w odniesieniu do przepisów rozporządzenia (EWG) nr 3820/85 dotyczących okresów prowadzenia pojazdu, okresów odpoczynku i przerw. Sprawozdanie oparte jest na statystykach dostarczonych przez państwa członkowskie i zawiera ich poglądy na temat wdrażania przedmiotowego rozporządzenia.

Wszystkie państwa członkowskie przedłożyły Komisji dane dotyczące bieżącego okresu. Niestety niektóre państwa członkowskie nie przedstawiły danych w terminie. Inne państwa członkowskie nadal nie dokonują podziału swoich łącznych danych, a ich sprawozdania są niejednolite. Doprowadziło to do opóźnienia w opracowywaniu sprawozdania jak również utrudniło odpowiednie wczesne i skuteczne porównanie statystyk.

Dziesięć państw członkowskich zwiększyło liczbę dni roboczych skontrolowanych na drogach, mianowicie Dania, Niemcy, Hiszpania, Francja, Irlandia, Włochy, Luksemburg, Austria, Szwecja i Zjednoczone Królestwo. Pozostałe państwa członkowskie wykazały zmniejszenie liczby skontrolowanych dni roboczych. Ogólnie rzecz biorąc, całkowita liczba skontrolowanych dni roboczych (na szczeblu krajowym i niekrajowym razem) wzrosła w latach 2001-2002.

Jedenaście państw członkowskich zwiększyło liczbę przeprowadzonych kontroli na drogach, mianowicie Dania, Niemcy, Hiszpania, Francja, Irlandia, Włochy, Luksemburg, Austria, Portugalia, Szwecja i Zjednoczone Królestwo. Inne państwa ograniczyły liczbę kontroli. Ogólnie rzecz ujmując, liczba kierowców skontrolowanych na terenie przedsiębiorstw zmniejszyła się.

**Wszystkie państwa członkowskie z łatwością osiągnęły zgodność z podstawowym wymogiem kontrolnym wynoszącym 1 % dni przepracowanych przez zawodowych kierowców, podczas gdy Niemcy, Grecja, Hiszpania, Francja, Luksemburg i Zjednoczone Królestwo przekroczyły poziom 2 %.**

Państwa członkowskie zgłosiły kilka inicjatyw podjętych w okresie, którego dotyczy niniejsze sprawozdanie, oraz w późniejszym okresie. Dania, Norwegia, Finlandia i Szwecja przeprowadziły wspólne kontrole w okresie odniesienia. Komisja zauważa jednakże, że **współpraca nadal stanowi wyjątek od reguły**, a większość państw członkowskich współpracuje ze sobą jedynie okazjonalnie. Nowe prawodawstwo wspólnotowe w sprawie czasu pracy weszło w życie w dniu 23 marca 2005 r. Wprowadzenie nowych przepisów będących uzupełnieniem przedmiotowego rozporządzenia jest wydarzeniem pozytywnym. Państwa członkowskie zobowiązane są zagwarantować, że tachograf cyfrowy zainstalowany będzie we wszystkich nowych pojazdach na początku 2006 r.

Jednakże ogólna liczba zarejestrowanych wykroczeń nadal wzrasta w przypadku kilku państw członkowskich. Na wysoce konkurencyjnym rynku, na którym przedsiębiorstwa poddawane są presji ograniczania kosztów do minimum, konieczne jest podjęcie działań w celu osiągnięcia większej zgodności z podstawowymi przepisami. Na każde 100 skontrolowanych dni roboczych przypada średnio 1,69 wykroczeń wykrywanych przez europejskie organy wykonawcze. Z uwagi na ograniczone możliwości kontroli, Komisja będzie zachęcać do przyjęcia bardziej ukierunkowanego podejścia opartego na ocenach ryzyka. Jest oczywiste, że

nie można pozwolić, by obecna sytuacja ulegała dalszemu pogorszeniu. Jedynie bardziej spójny zestaw przepisów oraz wzmożony wysiłek i inwestycje ze strony państw członkowskich na rzecz ich egzekwowania mogą zapewnić większe poszanowanie dla wspólnotowych norm socjalnych w sektorze transportu drogowego.

## 1. WSTĘP

Niniejsze sprawozdanie, które obejmuje lata 2001-2002, jest szóstym z kolei sprawozdaniem Komisji sporządzonym zgodnie z rozporządzeniem Rady (EWG) nr 3820/85<sup>1</sup>. Jest ono oparte na informacjach dostarczonych przez państwa członkowskie przy użyciu standardowego formularza wprowadzonego zgodnie z decyzją Komisji z dnia 22 lutego 1993 r.<sup>2</sup>.

Wszystkie państwa członkowskie użyły standardowego formularza przy dostarczaniu danych do Komisji. Ich sprawozdania są w większości kompletne, ale nadal nie wszystkie z nich są jednolite, a niektóre dane zostały przedstawione fragmentarycznie lub wykazywały inne braki. Nastąpiło opóźnienie w przekazywaniu sprawozdań, w szczególności z Irlandii, a dane z Grecji, Luksemburga i Portugalii były niekompletne.

Jednakże stosowanie standardowego formularza ułatwia Komisji analizę i porównywanie najnowszych statystyk z danymi z poprzedniego okresu. Niniejsze sprawozdanie przedstawia również wszelkie inicjatywy zgłaszane przez państwa członkowskie i obejmuje najnowsze wydarzenia w tym zakresie na szczeblu wspólnotowym.

## 2. TABELE PODSUMOWUJĄCE

### 2.1. Kontrole: streszczenie

**Stosunek liczby dni rzeczywiście skontrolowanych do minimalnej liczby dni roboczych podlegających kontroli**

<b>Państwo członkowskie</b>	<b>- a - Minimalna liczba dni roboczych podlegających kontroli</b>	<b>- b - Liczba skontrolowanych dni roboczych (obywatele danego państwa)</b>	<b>- c - Liczba skontrolowanych dni roboczych (obywatele innych państw)</b>	<b>- d - Ogólna liczba skontrolowanych dni roboczych</b>	<b>- e - Stosunek liczby skontrolowanych dni roboczych do minimalnej liczby dni podlegających kontroli (d/a)</b>
Austria	439 090	477 155	231 478	708 633	1.61
Belgia	720 280	555 387	297 911	853 298	1.18
Dania	209 000	280 595	28 193	308 788	1.48
Finlandia	270 160	312.310	50 778	363 088	1.34

<sup>1</sup> Dz.U. L 370 z 31.12.1985, str. 1.

<sup>2</sup> Dz.U. L 72 z 25.3.1993, str. 33.

Francja	2 500 000	5 999 030	1 176 688	7 175 718	2.87
Niemcy	3 470 040	7 691 352	6 858 957	14 550 309	4.19
Grecja <sup>3</sup>	4 883	34 616	5 512	40 128	8.21
Irlandia	585 046	873 123	2 038	875 161	1.49
Włochy	2 189 651	4 191 031	130 898	4 321 929	1.97
Luksemburg	81 398	139 567	37 362	176 929	2.17
Królestwo Niderlandów	546 922	541 430	56 666	598 096	1.09
Portugalia <sup>4</sup>	585 077			650 224	1.11
Hiszpania	2 016 000	4 231 802	445 872	4 677 674	2.32
Szwecja	440 000	464 456	89 717	554 173	1.25
Zjednoczone Królestwo	2 061 880	3 985 245	183 230	4 168 475	2.02

## 2.2. Wykroczenia: streszczenie

Liczba zarejestrowanych wykroczeń: Artykuły 6, 7, 8 i 14 rozporządzenia (EWG) nr 3820/85

Przegląd przedstawiony przez państwa członkowskie

państwo członkowskie	PASAŻEROWIE				TOWARY				Ogółem
	Obywatele	EWG	Krajów trzecich	Ogólna liczb innych kraj	Obywate	EWG	Krajów trzecich	Ogólna liczb innych kraj	
Austria	2 277	1 134	1 123	2 257	26 536	9 772	6 479	16 251	47 321
Belgia	125	84	19	103	2284	3219	424	3643	6155
Dania	150	2		2	2 632	27		27	2 811

<sup>3</sup> Zgodnie z obliczeniami Komisji, minimalna liczba dni roboczych podlegających kontroli (a) powinna wynosić 9 766,40, i w konsekwencji Grecja osiągnęła poziom wykonania w wysokości 4,1 %.

<sup>4</sup> Państwo to dostarczyło jedynie łączne dane statystyczne odnośnie przeprowadzonych kontroli.

Finlandia	671		3	3	12 968	10	111	121	13 763
Francja	118 840	20 331		20 331					139 171
Niemcy	20 626	2 256	2 226	4 482	609 534	91 316	54 575	145 891	780 533
Grecja *									
Irlandia	229	66		66	6 930	177			7 579
Włochy	8 903	177	5	182	43 562	396	21	417	53 064
Luksemburg	2	18	0	18	246	137	5	142	408
Królestwo Nider	2315	16	7	23	5 634	950	250	1 200	9 172
Portugalia *									
Hiszpania	2 360	132	93	225	34 513	2 831	251	3 082	40 180
Szwecja	732	180	14	194	2 593	597	67	664	4 183
Zjednoczone Królestwo	2 649	18	27	45	32 055	4 536	1025	5 561	40 310

\*Brak danych od państwa członkowskiego

**Liczba zarejestrowanych wykroczeń: Artykuły 6, 7, 8 i 14 rozporządzenia (EWG) nr 3820/85**

**Przegląd według kategorii wykroczeń** (obejmuje pasażerów i towary, obywateli danego państwa, obywateli państw EWG i krajów trzecich)

Artykuł	Rodzaj wykroczenia	Liczba wykroczeń
6	Okresy prowadzenia	425 327
7	Przerwy	333 401
8	Okresy odpoczynku	416 783
14	Rozkłady jazdy i wykazy obowiązków	7 868
Ogółem		1.183 379

**3. STOSUNKI I WSPÓLPRACA MIĘDZY PAŃSTWAMI CZŁONKOWSKIMI**

Niektóre państwa członkowskie dostarczyły dobrego przykładu powiadamiając o wspólnych kontrolach.

Szwecja przeprowadziła wspólne kontrole z Danią, Norwegią i Finlandią.

Na obszarze inspekcji drogowej Kundl (Tyrol), policja niemiecka, zaopatrzona w wydane przez Austrię upoważnienie do kontroli pojazdów na drodze w Austrii, przeprowadzała wspólne kontrole z odpowiednimi służbami austriackimi.

#### **4. WNIOSKI I UWAGI**

##### **4.1. Wnioski państw członkowskich**

**Niemcy** proponują nowy standardowy formularz sprawozdawczy. Państwo to zaleca włączenie do formularza szczegółowych informacji dotyczących:

1. porównania docelowych i rzeczywistych danych liczbowych w oparciu o wyżej wspomniany lub podobny formularz. W chwili obecnej wskaźnik zgodności z standardem sprawdzającym może być określony jedynie poprzez dodatkowe wyliczenia.
2. naruszenia dyrektywy (EWG) 3821/85. Wspomniane wykroczenia często towarzyszą naruszeniom rozporządzenia (EWG) nr 3820/85 i w związku z czym mają nie mniej istotne znaczenie.
3. przeglądu sytuacji dotyczącej wymiany informacji przewidzianej w art. 17 dyrektywy (EWG) 3820/85 i współpracy między państwami członkowskimi w sprawie kontroli uzgodnionych na mocy art. 5 dyrektywy 88/599/EWG. Niezadowolający jest fakt, iż nie wszystkie państwa członkowskie wydają się przestrzegać wymogu wymiany informacji i Komisja powinna mieć to na względzie podczas monitorowania.
4. faktu, iż w następstwie włączenia zarówno rozporządzenia (EWG) nr 3820/85 jak i dyrektywy 88/599/EWG do Porozumienia EOG (Dz.U. L 1 z 3 stycznia 1994 r. str. 433), wspomniane przepisy stosują się również do Umawiających się Stron Europejskiego Obszaru Gospodarczego niebędących członkami UE. Standardowy formularz sprawozdawczy wprowadzony w 1993 r. nie pozwala na uwzględnianie wyżej wymienionych państw, gdyż rozróżnia on jedynie między ówczesnymi państwami członkowskimi EWG a krajami trzecimi. W rezultacie, pozostałe państwa należące do EOG są uwzględniane w kolumnie przeznaczonej dla krajów trzecich, chociaż powinny być traktowane jako państwa członkowskie UE (EWG), ponieważ odpowiednie przepisy zostały włączone do Porozumienia EOG.

Komisja zamierza ustosunkować się do tej kwestii w ramach Komitetu, który ma zostać utworzony na mocy nowego rozporządzenia.

##### **4.2. Wnioski i uwagi Komisji**

Obowiązujące prawodawstwo nadal wyznacza wspólny standard wspólnotowy określający maksymalne okresy prowadzenia pojazdu i odpoczynku w odniesieniu do przewoźników drogowych. Jego wdrożenie w państwach członkowskich odgrywa istotną rolę we wzmacnianiu bezpieczeństwa drogowego i uczciwej konkurencji w Unii.

Jednakże Komisja jest świadoma faktu, że państwa członkowskie różnie postrzegają wykładnię i egzekwowanie wspomnianych przepisów. Kontrole są przeprowadzane z różnym natężeniem i częstotliwością w poszczególnych państwach członkowskich i często przez różne organy działające na podstawie różnych priorytetów i odrębnych przepisów krajowych. Ponadto naruszenia są karane z różną surowością. Niektóre informacje dostarczane przez państwa członkowskie są często niespójne i w związku z tym pojawiają się nieraz istotne trudności w przeprowadzaniu precyzyjnych porównań. Komisja uznaje również potrzebę wzmocnienia współpracy między państwami członkowskimi w celu zapewnienia jednolitego stosowania przepisów.

W związku z powyższym Komisja zaproponowała trzy środki w celu rozwiązania wspomnianych problemów: po pierwsze, zmianę przedmiotowego rozporządzenia w celu uproszczenia, zwiększenia przejrzystości i aktualizacji przepisów; po drugie (ostatnio), rewizję dyrektywy wykonawczej 88/599/EWG w celu zwiększenia ilości i podniesienia jakości działań wykonawczych, zachęcenia do lepszej współpracy między organami wykonawczymi w państwach członkowskich i między nimi oraz bardziej przejrzystego określenia działań priorytetowych. Wreszcie, Komisja dąży do jak najszybszego wprowadzenia tachografu cyfrowego w celu zminimalizowania nadużyć i ułatwienia szybkiego, precyzyjnego i szczegółowego rejestrowania, przechowywania i kontrolowania danych.

#### *4.2.1. Zwiększa się liczba i kompletność dostarczonych informacji, ale problem nadal pozostaje*

Wszystkie państwa członkowskie dostarczyły informacji odnośnie do bieżącego okresu sprawozdawczego przy użyciu standardowego formularza i większość państw członkowskich zdołała przedstawić bardziej szczegółowe dane. Jednakże, nie dostarczanie sprawozdań do Komisji w wymaganym terminie utrudnia przeprowadzenie wszechstronnego porównania i opóźnia ukończenie ostatecznego sprawozdania. Fakt dostarczenia w końcu danych liczbowych na niestandardowym formularzu również utrudnia przeprowadzenie wyczerpującego porównania między państwami członkowskimi. Ponadto Dania nie dostarczyła Komisji danych dotyczących liczby kierowców skontrolowanych na terenie przedsiębiorstw. Grecja nie dostarczyła danych dotyczących wykroczeń. Belgia nie zagregowała swoich danych. Francja nadal rozróżnia między osobami mającymi i niemającymi stałe miejsce pobytu w tym państwie zamiast między osobami posiadającymi i nieposiadającymi obywatelstwo francuskie, co utrudnia porównanie jej danych z danymi statystycznymi innych państw członkowskich. Przypomina się państwom członkowskim, że przedmiotowe rozporządzenie<sup>5</sup> nie tylko nakłada konkretny obowiązek dostarczania wymienionych informacji, ale również ustala termin, w którym dane te mają być przesłane Komisji, na dzień 30 września roku następującego po upływie odpowiedniego dwuletniego okresu.

---

<sup>5</sup> Artykuł 16 ust. 2.

#### 4.2.2. *Wszystkie państwa członkowskie osiągnęły minimalny standard kontroli*

W porównaniu z okresem, którego dotyczy ostatnie sprawozdanie (1999-2000)<sup>6</sup>, sześć państw członkowskich zarejestrowało zwiększenie liczby kontroli, mianowicie Niemcy, Francja, Królestwo Niderlandów, Luksemburg, Austria i Zjednoczone Królestwo.

Ogólnie rzecz biorąc, wszystkie państwa członkowskie z łatwością osiągnęły zgodność z podstawowym standardem wynoszącym 1 %. Wskaźniki Niemiec, Hiszpanii i Francji nadal przekraczają 2 %. Liczba wykroczeń dotyczących okresów prowadzenia i okresów odpoczynku wzrosła, podczas gdy liczba wszystkich pozostałych wykroczeń spadła.

Jedynie we Włoszech, Irlandii, Królestwie Niderlandów i Szwecji nastąpił spadek liczby wykroczeń przeciwko art. 6 (okresy prowadzenia). Całkowita liczba wykroczeń związanych z okresami odpoczynku zwiększyła się w porównaniu z ostatnim okresem. Tymczasem liczba zarejestrowanych wykroczeń dotyczących przerw spadła w porównaniu z ostatnim okresem (szczególnie w przypadku Austrii, Finlandii i Szwecji). Ponadto dało się zauważyć spadek liczby wykrytych wykroczeń przeciwko art. 14, odnoszącemu się do rozkładu jazdy i wykazu obowiązków.

Większość państw członkowskich dostarczyła wystarczających danych dotyczących naruszeń w okresie, którego dotyczy niniejsze sprawozdanie. Dane dostarczone przez Zjednoczone Królestwo nadal odzwierciedlają problemy z podziałem danych liczbowych na dane dotyczące okresów prowadzenia, okresów odpoczynku lub naruszeń przerw.

#### 4.2.3. *W przypadku szeregu państw członkowskich liczba zarejestrowanych wykroczeń wzrosła*

W niektórych państwach członkowskich całkowita liczba wykroczeń w odniesieniu do bieżącego okresu zwiększyła się, np. w Niemczech, Austrii i Zjednoczonym Królestwie. Wzrost ten może być powodowany wieloma różnymi czynnikami: rzeczywistym zwiększeniem liczby popełnionych wykroczeń, bardziej ukierunkowanymi wysiłkami ze strony organów wykonawczych lub sprawniejszym gromadzeniem danych statystycznych. Ma to również związek z faktem, że w Danii, Niemczech, Hiszpanii, Francji, Luksemburgu, Królestwie Niderlandów i Zjednoczonym Królestwie całkowita liczba skontrolowanych dni roboczych zwiększyła się, podczas gdy w przypadku Belgii, Irlandii, Włoch, Austrii, Finlandii i Szwecji całkowita liczba skontrolowanych dni roboczych uległa zmniejszeniu.

**Ogólnie rzecz biorąc, chociaż szereg państw członkowskich powiadomiło o wzroście liczby wykroczeń, wydaje się, że całkowita liczba wykroczeń wykrytych w całej UE nie uległa istotnemu zwiększeniu. W okresie 1999-2000 zarejestrowano całkowitą liczbę 1 173 122 wykroczeń, a w okresie 2000-2001 całkowita liczba zarejestrowanych wykroczeń wyniosła 1 180 334.**

---

<sup>6</sup> COM (2004) 360 wersja ostateczna z 30.4.2004 r.

Zwiększenie lub zmniejszenie liczby kontroli nie prowadzi automatycznie do odpowiedniego zwiększenia lub zmniejszenia liczby wykrytych wykroczeń. Podczas gdy w niektórych przypadkach związek ten może odzwierciedlać odstrasżający skutek częstszych działań mających na celu egzekwowanie przepisów, jest oczywiste, że dla wielu państw członkowskich większa częstotliwość działań wykonawczych jedynie uwypukla rosnący problem.

#### *4.2.4. Wskaźniki wykrywalności wykroczeń wykazują znaczące różnice*

Stosunek całkowitej liczby wykrytych naruszeń do całkowitej liczby skontrolowanych dni roboczych ujawnia, że osiągnięcia państw członkowskich w namierzaniu potencjalnych sprawców różnią się znacznie. W okresie 2001-2002, Austria, Niemcy i Finlandia osiągnęły największe sukcesy pod tym względem, wykrywając średnio 6,67, 5,36 i 3,79 wykroczeń na 100 skontrolowanych dni roboczych we wspomnianym okresie. W niektórych państwach członkowskich (Francja, Włochy, Królestwo Niderlandów) wskaźnik poziomu wykrywalności przekraczał 1 na każde 100 skontrolowanych dni roboczych, ale inne państwa członkowskie nie osiągnęły tego wskaźnika.

Ta rozbieżność wskaźników może wskazywać na potencjalne korzyści z wymiany doświadczeń i wzorców między państwami członkowskimi, oraz z przyjęcia w całej Unii najskuteczniejszych i najbardziej właściwych na poziomie krajowym praktyk.

#### *4.2.5. Wykładnia rozporządzeń Rady (EWG) nr 3820/85 i 3821/85 w drodze orzeczeń wydanych przez Trybunał Sprawiedliwości Wspólnot Europejskich. Wykładnia dotyczy okresu 2001-2002*

W okresie 1 stycznia 2001 – 31 grudnia 2002 Trybunał Sprawiedliwości Wspólnot Europejskich nie wydał żadnych orzeczeń dotyczących rozporządzeń Rady (EWG) nr 3820/85 i 3821/85.

#### *4.2.6. Wdrażanie tachografu cyfrowego*

Komisja przyjęła rozporządzenie (WE) nr 1360/2002 z dnia 13 czerwca 2002 r. dostosowujące po raz siódmy do postępu technicznego rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym. Wspomniane rozporządzenie Komisji zawiera w załączniku 1B specyfikacje techniczne tachografu cyfrowego wprowadzonego rozporządzeniem Rady (WE) nr 2135/98. Zgodnie z obowiązującymi przepisami, tachograf cyfrowy miał obowiązywać w stosunku do wszystkich nowych pojazdów we wszystkich państwach członkowskich po dniu 5 sierpnia 2004 r. Jednakże, ponieważ tachografy cyfrowe zatwierdzone w odniesieniu do określonego rodzaju pojazdu nie były dostępne dla producentów pojazdów w wyznaczonym terminie 5 sierpnia 2003 r., termin ich wprowadzenia został przesunięty na dzień 5 sierpnia 2005 r. z okresem tolerancji do dnia 1 stycznia 2006 r. Termin ten został przedłużony do maja 2006 r. w celu uwzględnienia nowych przepisów ustanowionych w niedawno zawartym porozumieniu w sprawie nowych przepisów socjalnych dotyczących transportu drogowego.

Głównym celem wprowadzenia tachografu cyfrowego jest lepsze egzekwowanie przepisów. Będzie on również stanowił istotną zachętę do stworzenia równych warunków konkurencji poprzez wspieranie zharmonizowanego wdrażania przedmiotowego rozporządzenia i wspólnego podejścia do praktyki wykonawczej. Tachograf cyfrowy zobowiąże organy wykonawcze do znaczącego unowocześnienia sposobów egzekwowania przepisów i ścigania sprawców. Obecnie wdrażany jest projekt, wspierany przez Komisję, który odnosi się do powyższych kwestii. Pozwoli on państwom członkowskim na opracowanie wspólnych planów wykonawczych, umożliwi wymianę informacji i rozwój zharmonizowanych i bardziej skutecznych rozwiązań. Osiągnięte w ten sposób lepsze egzekwowanie przepisów dotyczących godzin pracy kierowców przyczyni się w istotny sposób do poprawy bezpieczeństwa drogowego, warunków pracy kierowców i uczciwej konkurencji. Po opublikowaniu końcowego sprawozdania z projektu w październiku 2004 r. rozpoczęto działania uzupełniające, planowane na lata 2005-2008, w celu wsparcia wdrażania projektu w nowych państwach członkowskich i przeprowadzenia szkoleń i działań informacyjnych (np. strony internetowe, helpdesk).

#### 4.2.7. *Zmiana rozporządzenia Rady (EWG) 3820/85*

W Białej Księdze w sprawie europejskiej polityki transportowej na rok 2010: czas na decyzje (COM (2001) 370), Komisja stwierdziła co następuje: „Przepisy UE w zakresie transportu drogowego, a w szczególności warunków pracy, są nie tylko niewystarczające; są one również, a nawet przede wszystkim, bardzo źle egzekwowane. Ta pobłażliwość w egzekwowaniu przepisów stwarza problemy. W konsekwencji, skuteczność wspólnotowego i krajowego prawodawstwa zależy od jego prawidłowego i obiektywnego stosowania w całej Wspólnocie.” W celu poprawy sytuacji Komisja zamierza wspierać skuteczną i jednolitą wykładnię, wdrażanie i monitorowanie prawodawstwa wspólnotowego w dziedzinie transportu drogowego. Wniosek w sprawie nowego rozporządzenia<sup>7</sup> ma na celu zapewnienie jednolitej wykładni. Głównym celem wniosku było uproszczenie, zwiększenie przejrzystości i aktualizacja przedmiotowego rozporządzenia: Wniosek wzmacnia przepisy dotyczące odpowiedzialności pracodawców, wprowadza eksterytorialność w odniesieniu do inspektorów drogowych oraz konfiskatę pojazdu jako często stosowaną sankcję w przypadku poważnych naruszeń. Ustanawia się komitet doradczy składający się z przedstawicieli krajowych organów wykonawczych w celu wsparcia dalszego zaangażowania i zobowiązania na rzecz przestrzegania przedmiotowego rozporządzenia. To nowe rozporządzenie zostało ostatecznie uzgodnione w dniu 2 lutego 2006 r. przez Parlament Europejski i Radę i wejdzie w życie 20 dni po jego opublikowaniu (spodziewanym w maju 2006 r.). Jego przepisy stosować się będą po upływie jednego roku z wyjątkiem tych, które dotyczą tachografu cyfrowego, które będą miały natychmiastowe zastosowanie.

#### 4.2.8. *Zmiana dyrektywy 88/599/EWG*

Wniosek Komisji w sprawie zmiany dyrektywy 88/599/EWG<sup>8</sup> miał również na celu poprawę egzekwowania przepisów i większą skuteczność kontroli i sankcji oraz ich

---

<sup>7</sup> COM (2001) 573 wersja ostateczna z 12 października 2001 r.

<sup>8</sup> COM (2003) 628 wersja ostateczna z 21 października 2003 r.

ujednoczenie. Wniosek miał zrealizować trzy cele, mianowicie zwiększyć liczbę i poprawić jakość kontroli, zachęcić do większej współpracy między organami wykonawczymi oraz przyczynić się do ujednoczenia sankcji.

Jeśli chodzi o zwiększenie liczby kontroli, podnosi się minimalny odsetek kontroli z 1 % do 3 % całkowitej liczby dni przepracowanych przez kierowców zawodowych; w ramach tego ogólnego odsetka, minimalny odsetek dni roboczych podlegających kontroli na drodze zwiększa się z 15 % do 25 %, a minimalny odsetek dni roboczych podlegających kontroli na terenie przedsiębiorstw zwiększa się z 25 % do 50 %.

Jeśli chodzi o poprawę jakości, wniosek przewidywał: jeden główny koordynujący organ wykonawczy w każdym państwie członkowskim, odpowiedzialny za opracowywanie, publikowanie i realizację strategii wykonawczej; personel wykonawczy wyposażony w podstawowy sprzęt interoperacyjny i wyszkolony we współpracy z odpowiednimi służbami innych państw członkowskich. infrastrukturę drogową z wystarczającą liczbą zatoczek lub stacji obsługi, by umożliwić przeprowadzanie kontroli. Przeprowadzane będą zarówno wrywkowe jak i ukierunkowane kontrole przy zastosowaniu wspólnego systemu oceny ryzyka.

Zapewnia się współpracę między organami wykonawczymi państw członkowskich poprzez zwiększenie liczby wspólnych działań, lepszą wymianę informacji przy wykorzystaniu łączności elektronicznej i powołanie stałego komitetu złożonego z przedstawicieli organów wykonawczych w celu wyjaśnienia wdrażania dyrektywy, wspierania spójnego podejścia i ułatwienia dialogu między sektorem transportu a organami wykonawczymi.

Jeśli chodzi o sankcje, wniosek zapewniał stosowanie przez państwa członkowskie, w ramach dostępnego zakresu sankcji, takich środków jak czasowe unieruchomienie pojazdu, wycofanie, zawieszenie lub ograniczenie licencji przewoźnika lub prawa jazdy, przy czym wymienione sankcje muszą być skuteczne, proporcjonalne i mieć skutek odstraszający. Proponuje się również proporcjonalne sankcje finansowe w stosunku do wszystkich uczestników łańcucha transportowego w przypadku, gdy popełnione wykroczenia przynoszą finansowe korzyści. Wreszcie, wniosek zawiera wykaz wykroczeń powszechnie uznanych za poważne, i w stosunku do których przewiduje się odpowiednie kary.

Przepisy nowej dyrektywy zostały ostatecznie uzgodnione przez Radę i Parlament Europejski w dniu 2 lutego 2006 r. Wejdzie ona w życie 20 dni po jej opublikowaniu (maj 2006 r.) i państwa członkowskie mają czas do 30 kwietnia 2007 r. na jej transpozycję.

#### *4.2.9. Wprowadzenie czasu pracy dla sektora transportu drogowego: dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2002/15/WE*

Dyrektywa 2002/15/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie organizacji czasu pracy osób wykonujących czynności w trasie w zakresie transportu drogowego została przyjęta w dniu 11 marca 2002 r. Wdrożenie powyższej dyrektywy, jak również wdrożenie w sektorze transportu drogowego ogólnej dyrektywy w sprawie czasu pracy 2003/88/WE, wymaga ich transpozycji do prawa krajowego państw członkowskich. Termin transpozycji dyrektywy sektorowej 2002/15/WE wyznaczono

na dzień 23 marca 2005 r. Dwa państwa członkowskie, mianowicie Finlandia i Hiszpania, wspólnie wniosły sprawę do Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości o uchylenie części lub całej dyrektywy sektorowej. Trybunał odrzucił ich wnioski w dniu 4 września 2004 r.

Komisja jest przekonana, że wymieniona dyrektywa, w momencie wdrożenia jej we wszystkich państwach członkowskich, przyczyni się do poprawy warunków socjalnych osób wykonujących czynności w trasie w zakresie transportu drogowego, jak również do poprawy bezpieczeństwa na drodze.

#### *4.2.10. Streszczenie uwag*

Skuteczne stosowanie przepisów w sprawie okresów prowadzenia pojazdu i okresów odpoczynku leży w interesie wszystkich. Komisja w dalszym ciągu zachęca wszystkie państwa członkowskie do podniesienia liczby i jakości kontroli i wzmocnienia egzekwowania przepisów we wszystkich państwach członkowskich, do podjęcia wspólnych inicjatyw wspierających wymianę informacji i personelu, jak i do podejmowania wspólnych ćwiczeń. Wspomniane działania przyczynią się do wzmocnienia działań wykonawczych i doprowadzą do podniesienia poziomu wspólnej świadomości na temat sposobu wdrożenia przedmiotowego rozporządzenia.

Przypomina się państwom członkowskim, że przedmiotowe rozporządzenie nie tylko nakłada konkretny obowiązek dostarczania wymienionych informacji, ale również ustala termin, w którym dane te mają być przesłane Komisji, na dzień 30 września w roku następującym po upływie odpowiedniego dwuletniego okresu.

Komisja wyraża swą satysfakcję z powodu tego, że wszystkie państwa członkowskie osiągnęły zgodność z minimalnym wskaźnikiem wykonywania kontroli wynoszącym 1 % dni przepracowanych przez zawodowych kierowców. Ponadto po raz pierwszy wszystkie państwa dostarczyły danych w standardowym formacie. Jednakże przedstawione wyniki dają powód do niepokoju. Liczba wykroczeń jest zbyt duża i w porównaniu z poprzednimi sprawozdaniami ciągle wzrasta. Na wysoce konkurencyjnym rynku, na którym przedsiębiorstwa poddawane są presji ograniczania kosztów do minimum, konieczne jest podjęcie działań mających na celu osiągnięcie większej zgodności z podstawowymi przepisami.

Z tego względu Komisja przypisuje kluczowe znaczenie obu wnioskom, które obecnie stanowią już uzgodniony pakiet środków prawnych, w sprawie uproszczenia, zwiększenia przejrzystości i aktualizacji podstawowych przepisów i wzmocnienia działań wykonawczych. Komisja zauważa ponadto, że sektor transportu zainteresowany będzie zagwarantowaniem, że nowe przepisy w sprawie czasu pracy są stosowane i egzekwowane jednolicie i uczciwie w całej Unii tak, by uniknąć jakichkolwiek zakłóceń konkurencji. Ponadto Komisja oczekuje od państw członkowskich ustanowienia niezbędnych środków w celu wprowadzenia tachografu cyfrowego tak, by ułatwić bezpieczne i długoterminowe przechowywanie danych, jak również ich szybkie i precyzyjne pobieranie i sprawdzanie.

Jedynie bardziej spójny zbiór przepisów oraz wzmoczony wysiłek i inwestycje ze strony państw członkowskich na rzecz ich egzekwowania mogą zapewnić większe poszanowanie dla wspólnotowych norm socjalnych w sektorze transportu drogowego.

Mając to na uwadze, Komisja będzie kontynuować monitorowanie zmian w tym zakresie we wszystkich państwach członkowskich w celu zapewnienia jednolitego wdrożenia prawodawstwa socjalnego, wspierania dobrych wzorców oraz bardziej rygorystycznej i skutecznej egzekucji.