

Dziennik Urzędowy C 63 E

Unii Europejskiej

Tom 48

Wydanie polskie

Informacje i zawiadomienia

15 marca 2005

<u>Zawiadomienie nr</u>	Treść	Strona
	I Informacje	
	Rada	
2005/C 63 E/01	Wspólne stanowisko (WE) nr 11/2005 z dnia 9 grudnia 2004 r. przyjęte przez Radę stanowiącą zgodnie z procedurą określoną w art. 251 Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską, w celu przyjęcia 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 ⁽¹⁾	1
2005/C 63 E/02	Wspólne stanowisko (WE) nr 12/2005 z dnia 9 grudnia 2004 r. przyjęte przez Radę stanowiącą zgodnie z procedurą określoną w art. 251 Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską, w celu przyjęcia dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego oraz zmieniającego rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i 2135/98	11
2005/C 63 E/03	Wspólne stanowisko (WE) nr 13/2005 z dnia 9 grudnia 2004 r. przyjęte przez Radę stanowiącą zgodnie z procedurą określoną w art. 251 Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską, w celu przyjęcia dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę 1999/32/WE w zakresie zawartości siarki w paliwie do statków	26

PL

⁽¹⁾ Tekst mający znaczenie dla EOG

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.

⁽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).

(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 przyczyniać 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) 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 wewnątrzwspólnotowych 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, elektroniczną 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 ułatwiane 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 wyrywkowego 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 iienne 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) ⁽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.

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.

⁽¹⁾ 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 wniosek 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 przeprowadzanym 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.

WSPÓLNE STANOWISKO (WE) NR 12/2005**przyjęte przez Radę dnia 9 grudnia 2004 r.****w celu przyjęcia dyrektywy 2005/.../WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia... w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego oraz zmieniające rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i 2135/98**

(2005/C 63 E/02)

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 ⁽¹⁾,

po konsultacji z Komitetem Regionów,

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

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 ⁽³⁾ 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 ⁽⁴⁾ 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.

⁽¹⁾ Dz.U. C 221 z 17.9.2002, str. 19.

⁽²⁾ Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 14 stycznia 2003 r. (Dz.U. C 38 E z 12.2.2004, str. 152), 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 80 z 23.3.2002, str. 35.

(4) Dla osiągnięcia celów tych przepisów i utrzymania zaufania do ich stosowania pożądane jest ich skuteczne i jednolite egzekwowanie. Potrzeba zatem zestawu jasniejszych i prostszych przepisów, które będą łatwiejsze do zrozumienia, wykładni i stosowania dla branży transportu drogowego oraz organów kontrolnych.

(5) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu w zakresie warunków pracy nie powinny naruszać prawa pracodawców i pracowników do przyjęcia, w układach zbiorowych lub w inny sposób, przepisów korzystniejszych dla pracowników.

(6) Pożądane jest jasne zdefiniowanie zakresu stosowania niniejszego rozporządzenia poprzez wyszczególnienie objętych nim głównych kategorii pojazdów.

(7) Niniejsze rozporządzenie powinno mieć zastosowanie do przewozów drogowych wykonywanych wyłącznie na terytorium Wspólnoty, albo pomiędzy Wspólnotą, Szwajcarią i państwami będącymi stronami umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym.

(8) Postanowienia Umowy europejskiej dotyczącej pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowie z dnia 1 lipca 1970 r. (AETR), wraz z późniejszymi zmianami, powinny nadal mieć zastosowanie do przewozu drogowego rzeczy i osób pojazdami zarejestrowanymi w dowolnym Państwie Członkowskim lub w państwie będącym stroną AETR, na całej trasie, gdy jest to przewóz pomiędzy Wspólnotą a państwem trzecim innym niż Szwajcaria lub państwami będącymi stronami porozumienia o Europejskim Obszarze Gospodarczym albo przewóz poprzez takie państwo.

(9) W przypadku przewozu drogowego wykonywanego pojazdami zarejestrowanymi w państwie trzecim, niebędącym stroną AETR, postanowienia AETR należy stosować do części trasy odbywanej na terytorium Wspólnoty lub państw będących stronami Umowy AETR.

(10) Ponieważ przedmiot Umowy AETR wchodzi w zakres niniejszego rozporządzenia, Wspólnota jest właściwa w zakresie negocjowania i zawarcia tej Umowy.

- (11) W przypadku gdy zmiana wewnętrznych przepisów Wspólnoty w tej dziedzinie spowoduje konieczność odpowiedniej zmiany Umowy AETR, Państwa Członkowskie powinny współdziałać na rzecz wprowadzenia takiej zmiany do Umowy AETR w możliwie najkrótszym terminie zgodnie z procedurą w niej przewidzianą.
- (12) Wykaz wyłączeń należy zaktualizować w celu uwzględnienia postępu, jaki dokonał się w sektorze transportu drogowego w ostatnich dziesięciu latach.
- (13) Aby ułatwić wykładnię i zapewnić jednolite stosowanie niniejszego rozporządzenia należy zdefiniować wszystkie podstawowe pojęcia. Definicja pojęcia „tydzień” zawarta w niniejszym rozporządzeniu nie powinna stać na przeszkodzie rozpoczęciu przez kierowców pracy w dowolnym dniu tygodnia.
- (14) Aby zapewnić skuteczne kontrole przestrzegania przepisów istotne jest, by odpowiednie organy były w stanie stwierdzić przy przeprowadzaniu kontroli drogowych oraz po upływie okresu przejściowego, czy w dniu kontroli oraz przez poprzedzające go 28 dni należycie przestrzegany był czas prowadzenia pojazdu i okresy odpoczynku.
- (15) Podstawowe przepisy dotyczące czasu prowadzenia pojazdu powinny być jaśniejsze i prostsze, tak by umożliwić ich skuteczne i jednolite egzekwowanie przy pomocy tachografów cyfrowych, zgodnie z przepisami rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 z dnia 20 grudnia 1985 r. w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym⁽¹⁾ oraz niniejszego rozporządzenia. Ponadto w ramach stałego komitetu organy Państw Członkowskich odpowiedzialne za kontrolę powinny dążyć do osiągnięcia porozumienia co do sposobu stosowania niniejszego rozporządzenia.
- (16) Zgodnie z przepisami rozporządzenia (EWG) nr 3820/85 możliwe okazało się takie planowanie dziennych okresów prowadzenia pojazdu i przerw, które umożliwiałoby kierowcy prowadzenie pojazdu przez zbyt długi czas bez pełnej przerwy, co prowadziło do obniżenia poziomu bezpieczeństwa na drogach i pogorszenia warunków pracy kierowców. Należy zatem zapewnić, by przerwy dzielone były stosowane w sposób uniemożliwiający nadużycia.
- (17) Niniejsze rozporządzenie ma na celu poprawę warunków socjalnych pracowników objętych jego zakresem, a także ogólną poprawę bezpieczeństwa drogowego. Służą temu głównie przepisy określające maksymalny dzienny, tygodniowy i przypadający w okresie każdych dwóch kolejnych tygodni czas prowadzenia pojazdu, przepis zobowiązujący kierowcę do korzystania z regularnego odpoczynku tygodniowego co najmniej raz na dwa tygodnie oraz przepisy przewidujące, że w żadnym przypadku dzienny odpoczynek nie powinien być krótszy niż nieprzerwany okres dziewięciu godzin. Ponieważ przepisy te gwarantują odpowiedni odpoczynek oraz uwzględniając doświadczenia z lat ubiegłych w zakresie wprowadzania w życie odpowiednich przepisów, nie jest już niezbędny system rekompensowania skrócenia okresu dziennego odpoczynku.
- (18) Wiele przewozów drogowych na terytorium Wspólnoty obejmuje odcinki pokonywane promem lub koleją. Należy zatem ustalić jasne i odpowiednie przepisy dotyczące okresów dziennego odpoczynku i przerw przy wykonywaniu takich przewozów.
- (19) Wobec wzrostu liczby transgranicznych przewozów rzeczy i osób pożądane jest, w interesie bezpieczeństwa drogowego i polepszenia egzekwowania przepisów, aby kontrole drogowe i kontrole na terenie przedsiębiorstw obejmowały czas prowadzenia pojazdów, okresy odpoczynku i przerwy mające miejsce w innych Państwach Członkowskich lub państwach trzecich, oraz aby stwierdzały, czy odpowiednie przepisy były w pełni i prawidłowo przestrzegane.
- (20) Odpowiedzialność przedsiębiorstw transportowych powinna dotyczyć co najmniej przedsiębiorstw transportowych będących osobami prawnymi lub fizycznymi i nie powinna wykluczać postępowania przeciwko osobom fizycznym będącym sprawcami nakłaniającymi lub współdziałającymi przy naruszaniu przepisów niniejszego rozporządzenia.
- (21) Kierowcy pracujący dla kilku przedsiębiorstw transportowych powinni każdemu z nich dostarczać odpowiednich informacji, aby umożliwić im wykonanie ich obowiązków wynikających z niniejszego rozporządzenia.
- (22) W celu wspierania postępu społecznego oraz poprawy bezpieczeństwa drogowego każde Państwo Członkowskie powinno zachować prawo do przyjęcia stosownych środków.
- (23) Odstępstwa krajowe powinny odzwierciedlać zmiany w sektorze transportu drogowego oraz ograniczać się do tych elementów, które obecnie nie podlegają presji konkurencyjnej.
- (24) Państwa Członkowskie powinny ustanowić przepisy dla pojazdów używanych do regularnych przewozów osób, których trasa nie przekracza 50 km. Przepisy te powinny zapewniać odpowiednią ochronę w zakresie dopuszczalnego czasu prowadzenia pojazdu oraz obowiązkowych okresów odpoczynku i przerw.

⁽¹⁾ 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).

- (25) W interesie skutecznego egzekwowania przepisów pożądanym jest, by wszystkie regularne krajowe i międzynarodowe przewozy osób podlegały kontroli przy użyciu standardowych przyrządów rejestrujących.
- (26) Państwa Członkowskie powinny ustanowić przepisy dotyczące kar stosowanych w przypadku naruszeń przepisów niniejszego rozporządzenia oraz zapewnić ich wykonanie. Kary te muszą być skuteczne, proporcjonalne, odstraszające i niedyskryminujące. Wspólny zakres środków dostępnych Państwom Członkowskim powinien zawierać także możliwość unieruchomienia pojazdu w razie wykrycia poważnych naruszeń. Zawarte w niniejszym rozporządzeniu przepisy dotyczące kar lub postępowania nie powinny naruszać przepisów krajowych dotyczących ciężaru dowodu.
- (27) W interesie przejrzystego i skutecznego egzekwowania przepisów pożądanym jest ujednolicenie przepisów dotyczących odpowiedzialności przedsiębiorstw transportowych i kierowców z tytułu naruszenia przepisów niniejszego rozporządzenia. Odpowiedzialność taka może mieć w Państwach Członkowskich charakter karny, cywilny lub administracyjny, zależnie od okoliczności.
- (28) Ponieważ cel niniejszego rozporządzenia, jakim jest ustanowienie jasnych wspólnych przepisów dotyczących czasu prowadzenia pojazdu, przerw oraz okresów odpoczynku nie może być osiągnięty w sposób wystarczający przez Państwa Członkowskie, natomiast z uwagi na potrzebę podjęcia skoordynowanych działań, 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 określoną w tym artykule, niniejsze rozporządzenie nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tego celu.
- (29) Środki konieczne do wykonania niniejszego rozporządzenia powinny zostać przyjęte zgodnie z decyzją Rady 1999/468/WE z dnia 28 czerwca 1999 r. ustanawiającą warunki wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji (¹).
- (30) Rozporządzenie (EWG) nr 3821/85 powinno zostać zmienione w celu jasnego określenia szczególnych obowiązków przedsiębiorstw transportowych i kierowców, a także w celu umocnienia pewności prawnej i ułatwienia egzekwowania przestrzegania maksymalnego czasu prowadzenia pojazdu i okresów odpoczynku w trakcie kontroli drogowych.
- (31) Rozporządzenie (EWG) nr 3821/85 powinno także zostać zmienione w celu zapewnienia pewności prawnej

w odniesieniu do nowych terminów wprowadzenia tachografów cyfrowych oraz dostępności kart kierowców.

- (32) Dla zapewnienia przejrzystości i w celu racjonalizacji rozporządzenie (EWG) nr 3820/85 powinno zostać uchylone i zastąpione niniejszym rozporządzeniem,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

ROZDZIAŁ I

PRZEPISY WPROWADZAJĄCE

Artykuł 1

Niniejsze rozporządzenie ustanawia przepisy dotyczące czasu prowadzenia pojazdu, przerw i okresów odpoczynku kierowców wykonujących przewóz drogowy rzeczy i osób w celu ujednolicenia warunków konkurencji pomiędzy poszczególnymi rodzajami transportu lądowego, zwłaszcza w odniesieniu do sektora transportu drogowego oraz w celu poprawy warunków pracy i bezpieczeństwa drogowego. Niniejsze rozporządzenie ma na celu także przyczynienie się do polepszenia metod monitorowania i egzekwowania przepisów przez Państwa Członkowskie oraz poprawy warunków pracy w transporcie drogowym.

Artykuł 2

1. Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do przewozu drogowego:

- a) rzeczy, gdy dopuszczalna masa całkowita pojazdów łącznie z przyczepą lub naczepą przekracza 3,5 tony, lub
- b) osób, pojazdami skonstruowanymi lub trwale przystosowanymi i przeznaczonymi do przewozu więcej niż dziewięciu osób łącznie z kierowcą.

2. Niniejsze rozporządzenie stosuje się, niezależnie od kraju rejestracji pojazdu, do przewozu drogowego wykonywanego:

- a) wyłącznie na terytorium Wspólnoty; oraz
- b) pomiędzy Wspólnotą, Szwajcarią i państwami będącymi stronami umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym.

3. Umowę europejską dotyczącą pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe (AETR) stosuje się, w miejsce niniejszego rozporządzenia, do międzynarodowego transportu drogowego wykonywanego w części poza obszarami określonymi w ust. 2, do:

- a) pojazdów zarejestrowanych we Wspólnocie lub w państwach będących stronami umowy AETR, na całej trasie;

(¹) Dz.U. L 184 z 17.7.1999, str. 23.

- b) pojazdów zarejestrowanych w państwie trzecim, niebędącym stroną Umowy AETR, tylko w odniesieniu do części trasy znajdującej się na terytorium Wspólnoty lub państw będących stronami Umowy AETR.

Artykuł 3

Niniejsze rozporządzenie nie ma zastosowania do przewozu drogowego:

- a) pojazdami używanymi do przewozu osób w ramach przewozów regularnych, których trasa nie przekracza 50 km;
- b) pojazdami o dopuszczalnej maksymalnej prędkości nieprzekraczającej 30 km/h;
- c) pojazdami będącymi własnością sił zbrojnych, obrony cywilnej, straży pożarnej i sił odpowiedzialnych za utrzymanie porządku publicznego lub wynajmowanych przez nie bez kierowcy, gdy przewóz wykonywany jest w związku z zadaniami powierzonymi tym służbom i pozostaje pod ich kontrolą;
- d) pojazdami używanymi w razie wypadków lub do prowadzenia działań ratunkowych;
- e) pojazdami specjalistycznymi używanymi do celów medycznych;
- f) pojazdami specjalistycznymi pomocy drogowej poruszającymi się w promieniu 100 km od swej bazy;
- g) pojazdami poddawanych próbom drogowym do celów rozwoju technicznego lub w ramach napraw albo konserwacji oraz pojazdami nowymi lub przebudowanymi, które nie zostały jeszcze dopuszczone do ruchu;
- h) pojazdami lub zespołami pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 7,5 tony używanymi do niezarobkowego przewozu rzeczy;
- i) pojazdami użytkowymi o statusie pojazdów zabytkowych zgodnie z przepisami Państwa Członkowskiego, w których są użytkowane, wykorzystywanymi do niezarobkowych przewozów osób lub rzeczy.

Artykuł 4

Dla celów niniejszego rozporządzenia zastosowanie mają następujące definicje:

- a) „przewóz drogowy” oznacza każdą podróż odbywaną w całości lub części po drogach publicznych przez pojazd, z ładunkiem lub bez, używanym do przewozu osób lub rzeczy;
- b) „pojazd” oznacza pojazd silnikowy, ciągnik, przyczepę lub naczepę, albo zespół tych pojazdów, zdefiniowanych w następujący sposób:
 - „pojazd silnikowy”: pojazd z własnym napędem, poruszający się po drogach, inny niż pojazdy stale poru-

szające się po szynach i zwykle używany do przewozu osób lub rzeczy;

- „ciągnik”: pojazd z własnym napędem, poruszający się po drogach, inny niż pojazd stale poruszający się po szynach i skonstruowany specjalnie do ciągnięcia, pchania lub poruszania przyczep, naczep, urządzeń lub maszyn;
- „przyczepa”: pojazd skonstruowany do sprzęgania go z pojazdem silnikowym lub ciągnikiem;
- „naczepa”: przyczepa bez przedniej osi sprzęgana w taki sposób, że znaczna część jej ciężaru i ciężaru jej ładunku spoczywa na ciągniku lub pojeździe silnikowym;
- c) „kierowca” oznacza osobę, która prowadzi pojazd nawet przez krótki okres lub która jest przewożona w pojeździe w celu podjęcia jego prowadzenia w razie potrzeby;
- d) „przerwa” oznacza okres, w którym kierowca nie może prowadzić pojazdu ani wykonywać żadnej innej pracy, wykorzystywany wyłącznie do wypoczynku;
- e) „inna praca” oznacza czynności zdefiniowane jako czas pracy w art. 3 lit. a) dyrektywy 2002/15/WE, z wyjątkiem „prowadzenia pojazdu”, a także wszelką pracę dla tego samego lub innego pracodawcy, w sektorze transportowym lub poza nim;
- f) „odpoczynek” oznacza nieprzerwany okres, w którym kierowca może swobodnie dysponować swoim czasem;
- g) „dzienny okres odpoczynku” oznacza dzienny okres, w którym kierowca może swobodnie dysponować swoim czasem i obejmuje „regularny dzienny okres odpoczynku” lub „skrócony dzienny okres odpoczynku”;
 - „regularny dzienny okres odpoczynku” oznacza nieprzerwany okres odpoczynku trwający co najmniej 11 godzin. Alternatywnie, regularny dzienny okres odpoczynku można wykorzystać w dwóch częściach, z których pierwsza musi nieprzerwanie trwać co najmniej 3 godziny, a druga co najmniej 9 godzin;
 - „skrócony dzienny okres odpoczynku” oznacza nieprzerwany okres odpoczynku trwający co najmniej 9 godzin, ale krócej niż 11 godzin;
- h) „tygodniowy okres odpoczynku” oznacza nieprzerwany okres odpoczynku, w którym kierowca może swobodnie dysponować swoim czasem i obejmuje „regularny tygodniowy okres odpoczynku” lub „skrócony tygodniowy okres odpoczynku”;
 - „regularny tygodniowy okres odpoczynku” oznacza nieprzerwany okres odpoczynku trwający co najmniej 45 godzin;

— „skrócony tygodniowy okres odpoczynku” oznacza nieprzerwany okres odpoczynku trwający krócej niż 45 godzin, który można, na warunkach określonych w art. 8 ust. 6, skrócić do nie mniej niż 24 kolejnych godzin;

ROZDZIAŁ II

**ZAŁOGA, CZASY PROWADZENIA POJAZDU,
PRZERWY I OKRESY ODPOCZYNKU**

Artykuł 5

- i) „tydzień” oznacza okres od godz. 00.00 w poniedziałek do godz. 24.00 w niedzielę;
- j) „dzienny czas prowadzenia pojazdu” oznacza łączny czas prowadzenia pojazdu od zakończenia jednego dziennego okresu odpoczynku do rozpoczęcia następnego dziennego okresu odpoczynku lub pomiędzy dziennym okresem odpoczynku a tygodniowym okresem odpoczynku;
- k) „tygodniowy czas prowadzenia pojazdu” oznacza łączny czas prowadzenia pojazdu w ciągu tygodnia;
- l) „dopuszczalna masa całkowita” oznacza maksymalną dopuszczalną roboczą masę pojazdu z pełnym ładunkiem;
- m) „regularne przewozy osób” oznacza krajowe lub międzynarodowe usługi zdefiniowane w art. 2 rozporządzenia Rady (EWG) nr 684/92 z dnia 16 marca 1992 r. w sprawie wspólnych zasad międzynarodowego przewozu osób autokarem i autobusem ⁽¹⁾;
- n) „załoga kilkuosobowa” oznacza sytuację, w której kierowca uczestniczy w obsadzie kilkuosobowej pojazdu, jeśli, w trakcie okresów prowadzenia pojazdu pomiędzy dwoma kolejnymi dziennymi okresami odpoczynku, lub pomiędzy dziennym okresem odpoczynku a tygodniowym okresem odpoczynku, w pojeździe przebywa co najmniej jeszcze jeden kierowca w celu prowadzenia pojazdu. Przez pierwszą godzinę obsady kilkuosobowej obecność innego kierowcy lub kierowców jest fakultatywna, ale przez pozostałą część tego okresu jest obowiązkowa;
- o) „przedsiębiorstwo transportowe” oznacza osobę fizyczną, osobę prawną lub związek lub grupę osób nieposiadającą osobowości prawnej, niezależnie od tego, czy działa zarobkowo, lub jednostkę państwową, niezależnie od tego, czy posiada ona osobowość prawną, czy też podlega organowi posiadającemu osobowość prawną, która zarobkowo lub na potrzeby własne wykonuje przewozy drogowe;
- p) „czas prowadzenia pojazdu” oznacza łączny czas prowadzenia pojazdu od chwili rozpoczęcia przez kierowcę prowadzenia pojazdu po okresie odpoczynku lub regulowanej przerwy do momentu rozpoczęcia okresu odpoczynku lub przerwy regulowanej. Czas prowadzenia pojazdu może być ciągły lub przerywany;
- q) „przerwa regulowana” oznacza przerwę, trwającą nieprzerwanie co najmniej piętnaście minut, o długości co najmniej pięć minut na każde pełne lub rozpoczęte pół godziny łącznego czasu prowadzenia pojazdu do momentu rozpoczęcia przerwy regulowanej.

⁽¹⁾ Dz.U. L 74 z 20.3.1992, str. 1. Rozporządzenie ostatnio zmienione Aktem Przystąpienia z 2003 r.

1. Minimalny wiek konduktorów wynosi 18 lat.
2. Minimalny wiek pomocników kierowców wynosi 18 lat. Jednakże Państwa Członkowskie mogą obniżyć minimalny wiek pomocników kierowców do 16 lat, pod warunkiem, że:
 - a) przewóz drogowy wykonywany jest na terytorium jednego Państwa Członkowskiego w promieniu 50 km od miejsca, gdzie pojazd stacjonuje, w tym w obrębie lokalnych obszarów administracyjnych, których centrum leży w tym promieniu;
 - b) obniżenie granicy wiekowej służy celom szkolenia zawodowego; oraz
 - c) nie narusza to ograniczeń przewidzianych w krajowych przepisach prawa pracy Państwa Członkowskiego.

Artykuł 6

1. Dzienny czas prowadzenia pojazdu nie może przekroczyć 9 godzin.

Jednakże dzienny czas prowadzenia pojazdu może zostać przedłużony do nie więcej niż 10 godzin nie częściej niż dwa razy w tygodniu.

2. Tygodniowy czas prowadzenia pojazdu nie może przekroczyć 56 godzin i nie może skutkować przekroczeniem maksymalnego tygodniowego czasu pracy ustalonego w dyrektywie 2002/15/WE.
3. Łączny czas prowadzenia pojazdu w ciągu dwóch kolejnych tygodni nie może przekroczyć 90 godzin.
4. Dzienny i tygodniowy czas prowadzenia pojazdu obejmuje cały czas prowadzenia pojazdu na terytorium Wspólnoty lub państwa trzeciego.

5. Kierowca zapisuje jako „inną pracę” cały czas określony w art. 4 pkt e), a także cały czas spędzony na prowadzeniu pojazdu używanego do działalności zarobkowej nieobjęty zakresem stosowania niniejszego rozporządzenia oraz zapisuje wszelkie okresy „dyspozycyjności” określone w art. 15 ust. 3 lit. c) rozporządzenia (EWG) nr 3821/85 od ostatniego dziennego lub tygodniowego okresu odpoczynku. Zapisu tego dokonuje się ręcznie na wykresówce, na wydruku lub przy użyciu funkcji ręcznego wprowadzania danych do urządzenia rejestrującego.

Artykuł 7

Po okresie prowadzenia pojazdu trwającym cztery i pół godziny kierowcy przysługuje ciągła przerwa trwająca co najmniej czterdzieści pięć minut, chyba że kierowca rozpoczyna okres odpoczynku.

Minimalne okresy przerwy regulowanej odpowiadające poszczególnym okresom prowadzenia pojazdu podano w poniższej tabeli:

Czas prowadzenia pojazdu	Minimalny okres przerwy regulowanej
0–90 minut	15 minut
91–120 minut	20 minut
121–150 minut	25 minut
151–180 minut	30 minut
181–210 minut	35 minut
211–240 minut	40 minut
241–270 minut (maksymalnie)	45 minut

Artykuł 8

1. Kierowca korzysta z dziennego i tygodniowego okresu odpoczynku.

2. W każdym 24 godzinny okres po upływie poprzedniego dziennego okresu odpoczynku lub tygodniowego okresu odpoczynku kierowca musi wykorzystać kolejny dzienny okres odpoczynku.

Jeśli część dziennego okresu odpoczynku zawarta w 24 godzinny okres wynosi co najmniej 9 godzin, ale mniej niż 11 godzin, wówczas ten dzienny okres odpoczynku uznaje się za skrócony dzienny okres odpoczynku.

3. Dzienny okres odpoczynku może zostać przedłużony do rozmiarów regularnego lub skróconego tygodniowego okresu odpoczynku.

4. Kierowca może mieć najwyżej trzy skrócone dzienne okresy odpoczynku pomiędzy dwoma tygodniowymi okresami odpoczynku.

5. Na zasadzie odstępstwa od przepisów ust. 2, w ciągu 30 godzin od zakończenia dziennego lub tygodniowego okresu odpoczynku, kierowca należący do kilkuosobowej załogi musi skorzystać z kolejnego dziennego okresu odpoczynku trwającego co najmniej 9 godzin.

6. W ciągu dwóch kolejnych tygodni kierowca wykorzystuje co najmniej:

— dwa regularne tygodniowe okresy odpoczynku, lub

— jeden regularny tygodniowy okres odpoczynku i jeden skrócony tygodniowy okres odpoczynku trwający co najmniej 24 godziny. Skrócenie to należy jednak skompensować równoważnym odpoczynkiem wykorzystanym jednorazowo przed końcem trzeciego tygodnia następującego po danym tygodniu.

Tygodniowy okres odpoczynku rozpoczyna się nie później niż po sześciu okresach 24 godzinnych licząc od końca poprzedniego tygodniowego okresu odpoczynku.

7. Odpoczynek wykorzystywany jako rekompensata za skrócony tygodniowy okres odpoczynku należy łączyć z innym okresem odpoczynku trwającym co najmniej dziewięć godzin.

8. Dienne okresy odpoczynku i skrócone tygodniowe okresy odpoczynku poza bazą można wykorzystywać w pojeździe, o ile posiada on odpowiednie miejsce do spania dla każdego kierowcy i pojazd znajduje się na postoju.

9. Tygodniowy okres odpoczynku, który przypada na dwa tygodnie można zaliczyć do dowolnego z nich, ale nie obu.

Artykuł 9

1. Na zasadzie odstępstwa od przepisów art. 8, w przypadku gdy kierowca towarzyszy pojazdowi transportowanemu promem lub pociągiem i wykorzystuje regularny dzienny okres odpoczynku, okres ten można przerwać nie więcej niż dwukrotnie innymi czynnościami trwającymi łącznie nie dłużej niż godzinę.

2. Podczas regularnego dziennego okresu odpoczynku, o którym mowa w ust. 1 kierowca ma do dyspozycji koję lub kuzetkę.

ROZDZIAŁ III

ODPOWIEDZIALNOŚĆ PRZEDSIĘBIORSTWA*Artykuł 10*

1. Przedsiębiorstwo transportowe nie może wypłacać kierowcom zatrudnionym lub pozostającym w jego dyspozycji żadnych składników wynagrodzenia, nawet w formie premii czy dodatku do wynagrodzenia, uzależnionych od przebytej odległości i/lub ilości przewożonych rzeczy, jeżeli ich stosowanie zagraża bezpieczeństwu drogowemu.

2. Przedsiębiorstwo transportowe organizuje pracę kierowców, o których mowa w ust. 1 w taki sposób, aby kierowcy ci mogli przestrzegać przepisów rozporządzenia (EWG) nr 3821/85 oraz przepisów rozdziału II niniejszego rozporządzenia. Przedsiębiorstwo transportowe wydaje odpowiednie polecenia kierowcy i przeprowadza regularne kontrole przestrzegania przepisów rozporządzenia (EWG) nr 3821/85 oraz przepisów rozdziału II niniejszego rozporządzenia..

3. Przedsiębiorstwo transportowe odpowiada za naruszenia przepisów, których dopuszczają się kierowcy tego przedsiębiorstwa, nawet jeśli naruszenie takie miało miejsce na terytorium innego Państwa Członkowskiego lub w państwie trzecim.

Bez uszczerbku dla prawa Państw Członkowskich do pociągnięcia przedsiębiorstw transportowych do pełnej odpowiedzialności, Państwa Członkowskie mogą uzależnić pociągnięcie do odpowiedzialności od naruszenia przez przedsiębiorstwo przepisów ust. 1 i 2. Państwa Członkowskie mogą wziąć pod uwagę wszelkie dowody wskazujące na to, że nie jest uzasadnione pociągnięcie przedsiębiorstwa transportowego do odpowiedzialności za popełnione naruszenie.

4. Przedsiębiorstwa, spedytorzy, nadawcy ładunku, organizatorzy wycieczek, główni wykonawcy, podwykonawcy oraz agencje zatrudniania kierowców zapewnią, aby uzgodnione umownie harmonogramy transportu były zgodne z przepisami niniejszego rozporządzenia.

5. a) Przedsiębiorstwa transportowe używające pojazdów objętych zakresem niniejszego rozporządzenia i wyposażonych w urządzenia rejestrujące zgodne z załącznikiem IB do rozporządzenia (EWG) nr 3821/85:

i) zapewniają wczytywanie danych z jednostki pojazdowej oraz karty kierowcy z częstotliwością określoną przez Państwo Członkowskie oraz wczytywanie odpowiednich danych częściej, tak aby zapewnić wczytanie danych dotyczących wszystkich działań podejmowanych przez to przedsiębiorstwo lub dla niego;

ii) zapewniają, aby wszystkie dane wczytane zarówno z jednostki pojazdowej jak i z karty kierowcy, były przechowywane przez co najmniej dwanaście miesięcy po ich zarejestrowaniu oraz, na żądanie funkcjonariusza służb kontrolnych, były dostępne, bezpośrednio albo na odległość, na terenie tego przedsiębiorstwa;

b) do celów niniejszego ustępu pojęcie „wczytywanie danych” jest rozumiane zgodnie z definicją określoną w załączniku IB, rozdział I, lit. s) rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85;

c) Komisja może, zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 24 ust. 2, określić maksymalny okres, w którym zgodnie z lit. a) ppkt i) należy wczytać odpowiednie dane.

ROZDZIAŁ IV

WYJĄTKI

Artykuł 11

Państwo Członkowskie może przewidzieć dłuższe minimalne przerwy i okresy odpoczynku lub krótszy maksymalny czas

prowadzenia pojazdu niż ustanowione w art. 6–9 w przypadku przewozów drogowych wykonywanych w całości na jego terytorium. Niemniej jednak przepisy niniejszego rozporządzenia nadal mają zastosowanie do kierowców uczestniczących w transporcie międzynarodowym.

Artykuł 12

Pod warunkiem, że nie zagraża to bezpieczeństwu drogowemu oraz umożliwia osiągnięcie przez pojazd odpowiedniego miejsca postoju, kierowca może odstąpić od przepisów art. 6–9 w zakresie niezbędnym dla zapewnienia bezpieczeństwa osób, pojazdu lub ładunku. Kierowca wskazuje powody takiego odstąpienia odręcznie na wykresówce urządzenia rejestrującego lub na wydruku z urządzenia rejestrującego, albo na planie pracy najpóźniej po przybyciu do miejsca pozwalającego na postój.

Artykuł 13

1. O ile nie zagraża to osiągnięciu celów określonych w art. 1 każde Państwo Członkowskie może wprowadzić wyjątki od przepisów art. 5–9 na swoim terytorium lub, w porozumieniu z zainteresowanymi Państwami, na terytorium innego Państwa Członkowskiego, mające zastosowanie do następujących przewozów wykonywanych:

a) pojazdami będącymi własnością organów publicznych, lub wynajmowanymi przez nie bez kierowcy, w celu wykonywania przewozów drogowych, które nie stanowią konkurencji dla prywatnych przedsiębiorstw transportowych;

b) pojazdami używanymi lub wynajmowanymi bez kierowcy przez przedsiębiorstwa rolnicze, ogrodnicze, leśne, gospodarstwa rolne lub rybackie do przewozu rzeczy w ramach własnej działalności gospodarczej w promieniu do 100 km od bazy przedsiębiorstwa;

c) ciągnikami rolniczymi i leśnymi używanymi w działalności rolniczej lub leśnej, w promieniu do 100 km od bazy przedsiębiorstwa, które jest właścicielem lub użytkownikiem takiego pojazdu;

d) pojazdami lub zespołami pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 7,5 tony, używanymi przez operatorów świadczących usługi powszechne określone w art. 2 ust. 13 dyrektywy 97/67/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 grudnia 1997 r. w sprawie wspólnych zasad rozwoju rynku wewnętrznego usług pocztowych Wspólnoty oraz poprawy jakości usług⁽¹⁾ do dostarczania przesyłek w ramach usług powszechnych lub używanymi do przewozu materiałów lub sprzętu do użytku kierowcy w trakcie pracy. Pojazdy takie są używane wyłącznie w promieniu 50 km od bazy przedsiębiorstwa oraz pod warunkiem, że prowadzenie takich pojazdów nie stanowi głównego zajęcia kierowcy;

⁽¹⁾ Dz.U. L 15 z 21.1.1998, str. 14. Dyrektywa ostatnio zmieniona rozporządzeniem (WE) nr 1882/2003 (Dz.U. L 284 z 31.10.2003, str. 1).

- e) pojazdami poruszającymi się wyłącznie po wyspach o powierzchni nieprzekraczającej 2300 km² w strefach, które nie są połączone z resztą terytorium kraju mostem, brodem lub tunelem przeznaczonym dla pojazdów silnikowych;
- f) pojazdami używanymi do przewozu rzeczy w promieniu 50 km od bazy przedsiębiorstwa, z napędem na gaz ziemny lub ciekły lub z napędem elektrycznym, o dopuszczalnej masie całkowitej, wraz przyczepami lub naczepami, nieprzekraczającej 7,5 tony;
- g) pojazdami używanymi do nauki jazdy i egzaminów w celu uzyskania prawa jazdy lub świadectwa kwalifikacji zawodowych, pod warunkiem że nie używa się ich do zarobkowego przewozu rzeczy lub osób;
- h) pojazdami używanymi w związku z odprowadzaniem ścieków, ochroną przeciwpowodziową lub zaopatrzeniem w wodę, utrzymaniem i kontrolą dróg lub zbieraniem odpadów z gospodarstw domowych lub ich składowaniem;
- i) pojazdami wyposażonymi w 10 do 17 miejsc siedzących, używanymi wyłącznie do niezarobkowego przewozu osób;
- j) specjalistycznymi pojazdami do przewozu wyposażenia cyrków i wesołych miasteczek;
- k) specjalnie wyposażonymi pojazdami szczególnego zastosowania, które w podstawowym zakresie służą celom edukacyjnym w czasie postoju;
- l) pojazdami używanymi do odbioru mleka z gospodarstw rolnych oraz odwożenia do nich pojemników na mleko lub produktów mlecznych przeznaczonych na pasze zwierzęce;
- m) specjalistycznymi pojazdami do przewozu pieniędzy oraz/lub przedmiotów wartościowych;
- n) pojazdami używanymi do przewozu odpadów lub tusz zwierzęcych nieprzeznaczonych do spożycia przez ludzi;
- o) pojazdami używanymi wyłącznie na drogach wewnątrz obiektów, takich jak porty, obszary międzyportowe oraz terminale kolejowe.

2. Państwa Członkowskie poinformują Komisję o wyjątkach wprowadzonych zgodnie z ust. 1, a Komisja poinformuje o nich pozostałe Państwa Członkowskie.

3. O ile nie zagraża to osiągnięciu celów określonych w art. 1 oraz przy zapewnieniu odpowiedniej ochrony kierowców, Państwo Członkowskie może, po zatwierdzeniu przez Komisję, wprowadzić na swoim własnym terytorium mniej znaczące wyjątki od przepisów niniejszego rozporządzenia dla pojazdów używanych na wyznaczonych obszarach o gęstości zaludnienia poniżej 5 osób/km², w następujących przypadkach:

— regularnych krajowych przewozów osób, których rozkłady zostały zatwierdzone przez władze (w tym przypadku

możliwe jest dopuszczenie wyjątków odnoszących się do przerwy), oraz

— krajowych przewozów drogowych na potrzeby własne lub o charakterze zarobkowym, które nie mają wpływu na jednolity rynek oraz są potrzebne do utrzymania pewnych sektorów gospodarki na danym terytorium oraz gdy wyjątki od przepisów niniejszego rozporządzenia ograniczają promień działania do 100 km.

Przewóz drogowy, którego dotyczy taki wyjątek może obejmować trasę do obszarów o gęstości zaludnienia 5 osób/km² lub wyższej, wyłącznie w celu zakończenia lub rozpoczęcia podróży. Wszelkie takie środki powinny być proporcjonalne w swym charakterze i zakresie.

Artykuł 14

1. O ile nie zagraża to osiągnięciu celów określonych w art. 1, Państwa Członkowskie mogą, za zgodą Komisji, wprowadzić wyjątki od stosowania przepisów art. 6–9 w stosunku do działalności transportowej wykonywanej w wyjątkowych okolicznościach.

2. W przypadkach nagłych Państwa Członkowskie mogą zezwalać na tymczasowe odstępstwa na okres nieprzekraczający 30 dni, o czym niezwłocznie powiadamiają Komisję.

3. Komisja informuje pozostałe Państwa Członkowskie o wszystkich odstępstwach, na które zezwolono zgodnie z niniejszym artykułem.

Artykuł 15

Państwa Członkowskie zapewnią objęcie kierowców pojazdów, o których mowa w art. 3 lit. a) przepisami krajowymi zapewniającymi odpowiednią ochronę w zakresie dopuszczalnego czasu prowadzenia pojazdu oraz obowiązkowych przerw i okresów odpoczynku.

ROZDZIAŁ V

PROCEDURY KONTROLNE I KARY

Artykuł 16

1. W przypadkach, gdy pojazd nie wyposażono w urządzenie rejestrujące zgodnie z rozporządzeniem (EWG) nr 3821/85, przepisy ust. 2 i 3 niniejszego artykułu mają zastosowanie do:

a) regularnych krajowych przewozów osób, oraz

b) regularnych międzynarodowych przewozów osób, których punkty końcowe zlokalizowane są w odległości 50 km w linii prostej od granicy pomiędzy dwoma Państwami Członkowskimi i o długości trasy do 100 km.

2. Przedsiębiorstwa transportowe sporządzają rozkład jazdy oraz plan pracy zawierające, w odniesieniu do każdego kierowcy, nazwisko, miejsce bazy pojazdu oraz ustalony z góry harmonogram różnych okresów prowadzenia pojazdu, innej pracy, przerw i dyspozycyjności.

Każdy kierowca przydzielony do wykonywania przewozów, o których mowa w ust. 1, posiada wyciąg z planu pracy i kopię rozkładu jazdy.

3. Plan pracy:

- a) zawiera wszystkie dane wyszczególnione w ust. 2, co najmniej dla okresu obejmującego ostatnie 28 dni; dane te muszą być aktualizowane w regularnych odstępach czasu, nie rzadziej niż raz na miesiąc;
- b) jest podpisany przez kierownika przedsiębiorstwa transportowego lub osobę upoważnioną do reprezentowania go;
- c) jest przechowywany przez przedsiębiorstwo transportowe przez rok po upływie objętego nim okresu. Przedsiębiorstwo transportowe doręcza wyciągi z planu pracy zainteresowanym kierowcom na ich żądanie; oraz
- d) jest okazywany i przekazywany na żądanie upoważnionego funkcjonariusza służb kontrolnych.

Artykuł 17

1. Państwa Członkowskie, posługując się znormalizowanym formularzem określonym decyzją 93/173/EWG⁽¹⁾, przekazują Komisji informacje niezbędne do sporządzania co dwa lata sprawozdania ze stosowania niniejszego rozporządzenia i rozporządzenia (EWG) 3821/85 oraz postępów w tej dziedzinie.

2. Informacje te są przekazywane Komisji najpóźniej dnia 30 września roku następującego po zakończeniu dwuletniego okresu sprawozdawczego.

3. Komisja przekazuje sprawozdanie Parlamentowi Europejskiemu oraz Radzie w ciągu 13 miesięcy po zakończeniu dwuletniego okresu sprawozdawczego.

Artykuł 18

Państwa Członkowskie podejmą środki niezbędne do wdrożenia niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 19

1. Państwa Członkowskie ustanawiają przepisy dotyczące nakładania kar w przypadku naruszeń przepisów niniejszego rozporządzenia i rozporządzenia (EWG) nr 3821/85 oraz podejmą wszelkie środki niezbędne do zapewnienia ich stosowania. Kary te muszą być skuteczne, proporcjonalne, odstra-

szające oraz niedyskryminujące. Naruszenie przepisów niniejszego rozporządzenia i rozporządzenia (EWG) nr 3821/85 nie może powodować nałożenia więcej niż jednej kary lub prowadzenia więcej niż jednego postępowania. Państwa Członkowskie powiadamiają Komisję o przyjętych środkach oraz przepisach dotyczących kar w terminie określonym w art. 29 akapit drugi. Komisja informuje o nich Państwa Członkowskie.

2. Państwo Członkowskie upoważni właściwe organy do nakładania kar na przedsiębiorstwo i/lub kierowcę za naruszenie przepisów niniejszego rozporządzenia ujawnione na jego terytorium, które nie zostało jeszcze ukarane, nawet gdy naruszenie takie miało miejsce na terytorium innego Państwa Członkowskiego lub państwa trzeciego.

W drodze wyjątku, gdy ujawniono naruszenie:

- które nie miało miejsca na terytorium danego Państwa Członkowskiego, oraz
- którego dopuściło się przedsiębiorstwo mające siedzibę lub kierowca zatrudniony w innym Państwie Członkowskim lub w państwie trzecim,

Państwo Członkowskie może do dnia 1 stycznia 2009 r. zamiast nałożenia kary powiadomić o takim naruszeniu właściwy organ w Państwie Członkowskim lub państwie trzecim, w którym przedsiębiorstwo ma siedzibę lub w którym zatrudniony jest kierowca.

3. W przypadku wszczęcia postępowania lub nałożenia kary przez Państwo Członkowskie za określone naruszenie przepisów, przedstawia się kierowcy na piśmie odpowiednie dowody.

4. Państwa Członkowskie zapewniają funkcjonowanie systemu proporcjonalnych kar, które mogą obejmować kary pieniężne nakładane za naruszenia przepisów niniejszego rozporządzenia lub rozporządzenia (EWG) nr 3821/85, na przedsiębiorstwa lub związanych z nimi spedytorów, nadawców ładunku, organizatorów wycieczek, głównych wykonawców, podwykonawców oraz agencje zatrudnienia kierowców.

Artykuł 20

1. Kierowca przechowuje wszelkie dostarczone przez Państwo Członkowskie dowody dotyczące nałożonych kar lub wszczęcia postępowania do czasu, kiedy to samo naruszenie niniejszego rozporządzenia nie będzie już mogło prowadzić do wszczęcia kolejnego postępowania lub nałożenia kary zgodnie z niniejszym rozporządzeniem.

2. Na żądanie kierowcy okazuje dowody, o których mowa w ust. 1.

⁽¹⁾ Dz.U. L 72 z 25.3.1993, str. 33.

3. Kierowca zatrudniony przez więcej niż jedno przedsiębiorstwo transportowe lub pozostający do dyspozycji więcej niż jednego przedsiębiorstwa transportowego, przekazuje każdemu z nich odpowiednie informacje, aby umożliwić im przestrzeganie przepisów rozdziału II.

Artykuł 21

W przypadku, gdy Państwo Członkowskie stwierdzi, że miało miejsce naruszenie niniejszego rozporządzenia mogące powodować zagrożenie bezpieczeństwa na drodze, jest ono upoważnione do unieruchomienia pojazdu do czasu ustania przyczyny tego naruszenia. Państwa Członkowskie mogą zmusić kierowcę do skorzystania z dziennego okresu odpoczynku. Państwa Członkowskie mogą także cofnąć, zawiesić lub ograniczyć licencję przedsiębiorstwa, jeśli ma on siedzibę w tym Państwie Członkowskim lub cofnąć, zawiesić lub ograniczyć prawo jazdy kierowcy. Komitet, o którym mowa w art. 24 ust. 2 opracuje wytyczne w celu wspierania zharmonizowanego stosowania niniejszego artykułu.

Artykuł 22

1. Państwa Członkowskie udzielają sobie wzajemnie pomocy w zakresie stosowania niniejszego rozporządzenia oraz kontroli jego przestrzegania.

2. Właściwe organy Państw Członkowskich regularnie przekazują sobie dostępne informacje dotyczące:

- a) naruszeń przepisów rozdziału II, których dopuścili się mieszkańcy innych krajów oraz kar nałożonych w związku z takimi naruszeniami;
- b) kar nałożonych przez Państwo Członkowskie na swoich mieszkańców za takie naruszenia popełnione w innych Państwach Członkowskich.

3. Państwa Członkowskie regularnie przesyłają odpowiednie informacje dotyczące krajowej wykładni oraz stosowania przepisów niniejszego rozporządzenia Komisji, która udostępnia te informacje w formie elektronicznej pozostałym Państwom Członkowskim.

Artykuł 23

Wspólnota podejmuje negocjacje z państwami trzecimi, w przypadkach, gdy okażą się one konieczne do wykonania niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 24

1. Komisja jest wspierana przez komitet, o którym mowa w art. 18 ust. 1 rozporządzenia (EWG) nr 3821/85.

2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu zastosowanie mają art. 3 i 7 decyzji 1999/468/WE, z uwzględnieniem przepisów jej art. 8.

3. Komitet przyjmuje swój regulamin wewnętrzny.

Artykuł 25

1. Na wniosek Państwa Członkowskiego lub z własnej inicjatywy, Komisja:

- a) bada sprawy, w których występują różnice w stosowaniu i egzekwowaniu przepisów niniejszego rozporządzenia, w szczególności dotyczące czasu prowadzenia pojazdu, przerw i okresów odpoczynku;
- b) wyjaśnia przepisy niniejszego rozporządzenia w celu wspierania wspólnego podejścia.

2. W przypadkach, o których mowa w ust. 1 Komisja podejmuje decyzję w sprawie zalecanego podejścia zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 24 ust. 2. Komisja powiadamia o swej decyzji Parlament Europejski, Radę oraz Państwa Członkowskie.

ROZDZIAŁ VI

PRZEPISY KOŃCOWE

Artykuł 26

W rozporządzeniu (EWG) nr 3821/85 wprowadza się następujące zmiany:

1) artykuł 2 otrzymuje następujące brzmienie:

„Artykuł 2

Dla celów niniejszego rozporządzenia zastosowanie mają definicje zawarte w art. 4 rozporządzenia (WE) nr ... Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia ... w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego oraz zmieniającego rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i 2135/98 (*).

(*) Dz.U. L ...”;

2) artykuł 3 ust. 1, 2 i 3 otrzymuje następujące brzmienie:

„1. Urządzenie rejestrujące jest instalowane i użytkowane w tych pojazdach zarejestrowanych w Państwie Członkowskim, które są wykorzystywane do przewozu drogowego osób lub rzeczy, z wyłączeniem pojazdów, o których mowa w art. 3 i art. 16 ust. 1 rozporządzenia (WE) ... (*), a pojazdy, które wyłączono z zakresu stosowania rozporządzenia Rady (EWG) nr 3820/85, ale które nie są już wyłączone z zakresu stosowania rozporządzenia (WE) ... (*) muszą spełniać ten wymóg do dnia 31 grudnia 2007 r.

2. Państwa Członkowskie mogą wyłączyć pojazdy wymienione w art. 13 ust. 1 i 3 rozporządzenia (EWG) ... (*) z zakresu stosowania niniejszego rozporządzenia.

(*) Niniejsze rozporządzenie.

3. Państwa Członkowskie, za zgodą Komisji, mogą wyłączyć z zakresu stosowania niniejszego rozporządzenia pojazdy używane do przewozów, o których mowa w art. 14 rozporządzenia (EWG) ... (*).”;

3) artykuł 14 ust. 2 otrzymuje następujące brzmienie:

„2. Przedsiębiorstwo przechowuje wykresówki i wydruki w każdym przypadku sporządzenia wydruków zgodnie z art. 15 ust. 1, w porządku chronologicznym oraz czytelnej formie, przez co najmniej rok po ich użyciu oraz wydaje ich kopie zainteresowanym kierowcom, na ich wniosek. Przedsiębiorstwo wydaje także zainteresowanym kierowcom na ich wniosek kopie danych wczytanych z kart kierowców oraz ich wydruki na papierze. Wykresówki, wydruki oraz wczytane dane okazuje się lub doręcza na żądanie każdego upoważnionego funkcjonariusza służb kontrolnych.”;

4) w art. 15 wprowadza się następujące zmiany:

— w ust. 1 dodaje się następujący akapit:

„Gdy karta kierowcy ulegnie uszkodzeniu, jest niesprawna lub nie jest w posiadaniu kierowcy, kierowca:

i) na początku trasy drukuje dane prowadzonego przez siebie pojazdu i wpisuje na tym wydruku:

a) dane umożliwiające identyfikację kierowcy (nazwisko, numer karty kierowcy lub prawa jazdy kierowcy) wraz z podpisem;

b) okresy, o których mowa w ust.3 tiret drugie lit. b), c) i d);

ii) na końcu trasy drukuje on informacje odnoszące się do okresów zarejestrowanych przez urządzenie rejestrujące, zapisuje wszystkie okresy innej pracy, dyspozycyjności i odpoczynku od chwili sporządzenia wydruku na początku trasy, które nie zostały zarejestrowane przez tachograf oraz zaznacza na tym dokumencie dane umożliwiające identyfikację kierowcy (nazwisko, numer karty kierowcy lub prawa jazdy kierowcy), wraz z jego podpisem.”;

— w ust. 2 akapit drugi otrzymuje następujące brzmienie:

„Jeżeli w wyniku oddalenia się od pojazdu kierowca nie jest w stanie używać urządzeń zainstalowanych w pojeździe, to okresy, o których mowa w ust. 3 tiret drugie lit. b), c) i d);

i) jeśli pojazd wyposażony jest w urządzenie rejestrujące zgodnie z załącznikiem I, wprowadza się na wykresówkę, ręcznie, w drodze automatycznej rejestracji lub innym sposobem, czytelnie i nie brudząc karty; lub

ii) jeśli pojazd wyposażony jest w urządzenie rejestrujące zgodnie z załącznikiem IB, wprowadza się na kartę kierowcy przy użyciu urządzenia do ręcznego wprowadzania danych, w jakie wyposażone jest urządzenie rejestrujące.

Jeśli pojazdem wyposażonym w urządzenie rejestrujące zgodnie z załącznikiem IB jedzie więcej niż jeden kierowca, kierowcy ci upewniają się, że ich karty kierowcy zostały włożone w odpowiednie otwory tachografu.”;

— w ust. 3 lit. b) i c) otrzymują następujące brzmienie:

„b) »inna praca« oznacza wszelkie czynności inne niż prowadzenie pojazdu, zgodnie z definicją z art. 3 lit. a) dyrektywy nr 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 (*), a także wszelkie prace wykonywane dla tego samego lub innego pracodawcy w sektorze transportowym lub poza nim; są one rejestrowane pod symbolem #.

c) »okresy gotowości« zdefiniowane w art. 3 lit. b) dyrektywy nr 2002/15/WE są rejestrowane pod symbolem #.

(*) Dz.U. L 80 z 23.3.2002, str. 35.”

— skreśla się ust. 4;

— ustęp 7 otrzymuje następujące brzmienie:

„7 a) Jeśli kierowca prowadzi pojazd wyposażony w urządzenie rejestrujące zgodnie z załącznikiem I, kierowca ten musi być w stanie okazać, na każde żądanie funkcjonariusza służb kontrolnych:

i) wykresówki z bieżącego tygodnia oraz wykresówki używane przez kierowcę w ciągu poprzednich 15 dni;

ii) kartę kierowcy, jeśli ją posiada, oraz

iii) wszelkie zapisy odręczne i wydruki sporządzone w ciągu bieżącego tygodnia oraz poprzednich 15 dni zgodnie z wymaganiami niniejszego rozporządzenia oraz rozporządzenia (WE) ... (*).

Jednakże po dniu 1 stycznia 2008 r. okresy, o których mowa w ppkt. i) oraz iii), obejmują bieżący dzień i poprzednie 28 dni.

(*) Niniejsze rozporządzenie.

(*) Niniejsze rozporządzenie.

b) Jeśli kierowca prowadzi pojazd wyposażony w urządzenie rejestrujące zgodnie z załącznikiem IB, kierowca musi być w stanie okazać, na każde żądanie funkcjonariusza służb kontrolnych:

- i) kartę kierowcy, której jest posiadaczem;
- ii) wszelkie zapisy odręczne i wydruki sporządzone w ciągu bieżącego tygodnia oraz poprzednich 15 dni zgodnie z wymaganiami niniejszego rozporządzenia oraz rozporządzenia (WE) ... (*), oraz
- iii) wykresówki odpowiadające okresowi, o którym mowa w poprzednim akapicie, w trakcie którego prowadził on pojazd wyposażony w urządzenie rejestrujące zgodnie z załącznikiem I.

Jednakże po dniu 1 stycznia 2008 r. okresy, o których mowa w ppkt. ii) obejmują bieżący dzień i poprzednie 28 dni.

c) Upoważniony funkcjonariusz służb kontrolnych może sprawdzić przestrzeganie przepisów rozporządzenia (WE)... (*) analizując wykresówki, wyświetlone lub wydrukowane dane zapisane przez urządzenie rejestrujące lub przez kartę kierowcy, lub, jeśli ich brak, analizując wszelkie inne dokumenty pomocnicze, usprawiedliwiające nieprzestrzeganie przepisów, takie jak określone w art.16 ust. 2 i 3.”.

Artykuł 27

W rozporządzeniu (WE) nr 2135/98 wprowadza się następujące zmiany:

1) artykuł 2 ust. 1 lit. a) otrzymuje następujące brzmienie:

- „1 a) Po dniu 5 sierpnia 2005 r. pojazdy dopuszczone do ruchu po raz pierwszy będą wyposażane w urządzenie rejestrujące zgodnie z wymaganiami załącznika IB do rozporządzenia (EWG) nr 3821/85.”;

2) artykuł 2 ust. 2 otrzymuje następujące brzmienie:

„2. Państwa Członkowskie zastosują środki niezbędne dla umożliwienia im wydania kart kierowców nie później niż dnia 5 maja 2005 r.”.

Artykuł 28

Rozporządzenie (EWG) nr 3820/85 traci moc.

Niemniej jednak jego art. 5 ust. 1, 2 i 4 nadal ma zastosowanie do dnia określonego w art. 15 ust. 1 dyrektywy 2003/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 lipca 2003 r. w sprawie wstępnej kwalifikacji i okresowego szkolenia kierowców niektórych pojazdów drogowych przeznaczonych do przewozu towarów lub osób ⁽¹⁾.

Artykuł 29

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie w rok po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*, z wyjątkiem art. 27, który wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu.

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od ... (*).

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich Państwach Członkowskich.

Sporządzono w Brukseli, dnia

W imieniu Parlamentu Europejskiego
Przewodniczący

W imieniu Rady
Przewodniczący

(*) Niniejsze rozporządzenie.

⁽¹⁾ Dz.U. L 226 z 10.9.2003, str. 4. Dyrektywa zmieniona dyrektywą Rady 2004/66/WE (Dz.U. L 168 z 1.5.2004, str. 35).

(*) Trzy miesiące po dniu opublikowania w *Dzienniku Urzędowym*.

UZASADNIENIE RADY

I. WSTĘP

Procedura

W ramach procedury współdecydowania (art. 251 Traktatu WE) w dniu 14 stycznia 2003 r. ⁽¹⁾ Parlament Europejski przyjął swoją opinię w sprawie wniosku Komisji, w formie przedstawionej w dniu 12 października 2001 r. Następnie, dnia 12 sierpnia 2003 r., Komisja przedstawiła zmieniony wniosek.

W porównaniu do początkowego wniosku we wniosku zmienionym zawarto znaczną ilość zmian przyjętych przez Parlament Europejski oraz uwzględniono pracę już wykonaną poprzednio przez instancję Rady.

Projekt rozporządzenia ma na celu zastąpienie obowiązujących obecnie przepisów, to jest rozporządzenia (EWG) 3820/85 w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego. ⁽²⁾ To właśnie to rozporządzenie do tej pory regulowało czas kierowania pojazdem, okres odpoczynku oraz przerwy dla kierowców zawodowych. Ponadto w projekcie rozporządzenia wnioskuje się o zmianę rozporządzenia (EWG) 3821/85, uwzględniając aspekty techniczne odnoszące się do wprowadzenia tachografu cyfrowego. Przewiduje on także przesunięcie terminów wprowadzenia tego nowego urządzenia i dostępności kart kierowców.

Rada przyjęła swoje wspólne stanowisko w dniu 9 grudnia 2004 r. Wykonując swoją pracę Rada uwzględniła także opinię Komitetu Ekonomiczno-Społecznego. ⁽³⁾

Główne cele projektu rozporządzenia

Projekt rozporządzenia ma na celu:

- przystosowanie mechanizmu czasu kierowania pojazdem, przerw i okresów odpoczynku w celu poprawienia warunków pracy kierowców zawodowych w sektorze transportowym, uwzględniając jednocześnie uzyskane informacje na temat związku między bezpieczeństwem drogowym i czasem kierowania pojazdem przez kierowców zawodowych;
- zapewnienie, że wprowadzenie tachografu cyfrowego pozwoli na skuteczniejsze egzekwowanie omawianych zasad. Przesunięcie terminu ich obowiązkowego zamontowania uwzględni zdolności przemysłu w kwestii dostawy nowego urządzenia.

Niniejszy projekt znacząco przyczynia się do zwiększenia bezpieczeństwa drogowego; w samej rzeczy jego przyjęcie stanowi ważny krok w kierunku osiągnięcia celu UE, którym jest zmniejszenie o połowę liczby śmiertelnych wypadków drogowych do roku 2010.

II. ANALIZA WSPÓLNEGO STANOWISKA

Komisja przedstawiła wstępny wniosek w dniu 12 października 2001 r. w odpowiedzi na ogólnie postrzeganą i pilną potrzebę sprecyzowania, uproszczenia i uaktualnienia przepisów rozporządzenia (EWG) nr 3820/85. Rada, analizując ten wniosek, od początku postępowania stała przed wyzwaniem osiągnięcia równowagi między obawami związanymi z bezpieczeństwem drogowym, względami społecznymi i elastycznością przemysłu. Nie było to łatwe zadanie, pociągnęło ono za sobą przedłużające się dyskusje w ramach instancji Rady. Przedłożenie przez Komisję zmienionego wniosku w dniu 12 sierpnia 2003 r. ułatwiło ostateczne osiągnięcie porozumienia w ramach Rady, które zostało odzwierciedlone w jej wspólnym stanowisku.

⁽¹⁾ Dz.U. C 38 E z 12.2.2004, str. 152.

⁽²⁾ Dz.U. L 370 z 31.12.1985, str. 1.

⁽³⁾ Dz.U. L 221 z 17.9.2002, str. 19.

Rada jest zdania, że jej wspólne stanowisko wnosi znaczną wartość dodaną w porównaniu do obecnie obowiązujących przepisów. Wśród elementów wnoszących tę wartość wymienia się:

- zwiększenie minimalnego nieprzerwanego dziennego okresu odpoczynku z 8 do 9 godzin;
- zmniejszenie maksymalnego czasu kierowania pojazdem na tydzień kalendarzowy do 56 godzin (obecnie możliwe jest kierowanie pojazdem aż do 74 godzin na tydzień kalendarzowy);
- w trakcie dwóch następujących po sobie tygodni kierowca musi skorzystać przynajmniej z jednego regularnego tygodniowego okresu odpoczynku, składającego się z nieprzerwanego okresu trwającego przynajmniej 45 godzin;
- z zastrzeżeniem pewnych warunków tworzy się ramy prawne dla Państw Członkowskich:
 - = aby czasowo unieruchomić pojazd;
 - = aby cofnąć, zawiesić lub ograniczyć licencję przedsiębiorstwa;
 - = aby cofnąć, zawiesić lub ograniczyć prawo jazdy kierowcy;

Wytyczne mające na celu promowanie zharmonizowanego stosowania tych przepisów będą tworzone zgodnie z procedurą komitologii;

- znacznie zwiększa się okres czasu, który może być skutecznie sprawdzony przez służby egzekwujące stosowanie tych przepisów, od „bieżącego tygodnia i ostatniego dnia kierowania pojazdem w poprzednim tygodniu” do „bieżącego tygodnia i poprzedzających 15 dni.” Po 1 stycznia 2008 r. okres ten ulegnie dalszemu wydłużeniu, do „bieżącego dnia i poprzedzających 28 dni”. Te przepisy umożliwiają służbom egzekwującym ich stosowanie skorzystanie z możliwości technicznych tachografu cyfrowego;
- zmniejszona jest ilość i zakres ogólnych wyłączeń;
- właściwe organy w Państwach Członkowskich będą upoważnione do nałożenia sankcji za naruszenie wykryte na ich terytorium, nawet gdy to naruszenie zostało popełnione poza ich terytorium;
- inni uczestnicy łańcucha transportowego mogą, pod pewnymi warunkami, być uważani za współodpowiedzialnych za naruszenia.

Rada przypomina też, że jeżeli chodzi o wprowadzenie tachografu cyfrowego (np. zamontowanie tego urządzenia we wszystkich nowych pojazdach do przewozu towarów ciężkich), to ze względów praktycznych termin tej operacji został przedłużony o rok, to jest do dnia 5 sierpnia 2005 r. (patrz art. 27). Ponadto wspólne stanowisko Rady, na skutek zmiany odpowiedniego aktu (rozporządzenie (EWG) nr 3821/85), przewiduje kilka ulepszeń w kwestii posługiwania się tym urządzeniem.

Zmiany Parlamentu Europejskiego

Rada była w stanie przyjąć w całości znaczną ilość zmian Parlamentu Europejskiego, czyli zmiany 1, 2, 7, 21, 25, 26, 27, 30, 32, 33, 37, 41, 44, 47, 52 i 53. Ponadto Rada przyjęła, chociaż w innym sformułowaniu, zmiany 3 (w motywie 11), 5, 6, 31, 34, 43, 48, 54, 62 [w art. 25 pkt iii)], 65 i 66.

Rada była w stanie przyjąć częściowo zmiany 4, 12, 17, 18 i 107 (jako kompromis Rada przyjęła przepis stwierdzający, że w pojeździe można wykorzystać jedynie *skrócone* tygodniowe okresy odpoczynku) i 45 (Rada uważa przepisy zawarte w art. 8.6 i 8.7 za mniej więcej równoważne).

Odnosnie do zmiany 39 Rada przyjęła inne rozwiązanie tego problemu; znajduje to odbicie w art. 6.5. this is reflected in Article 6.5.

Ze zmian, które nie zostały zawarte przez Komisję w jej zmienionym wniosku, Rada tym niemniej przyjęła zmiany 20 i 58.

Rada odrzuciła zmiany 8, 11, 14, 89, 19, 22, 28, 78, 42, 51, 55, 56, 61, 67, 69 i 70. Ponadto Rada odrzuciła poniższy wykaz zmian, opatrzone komentarzami wyjaśniającymi:

- zmiana 49; należy odnotować, że przepisy Rady odnośnie do tej szczególnej kwestii składają się z przepisów art. 10 ust. 5 lit. a) pkt. ii i art. 20 – ten drugi artykuł uwzględnia bowiem pojęcie wprowadzone przez Parlament, dotyczące sytuacji, w której kierowca pracuje dla więcej niż jednego przedsiębiorstwa transportowego;
- zmiana 9 – chociaż Rada zgadza się z tym, że urzędnicy egzekwujący stosowanie przepisów powinni być w *stanie* sprawdzić bieżący dzień i poprzednie 28 dni, to uważa, że nie powinno być na nich nakładane żadne bezwzględne zobowiązanie do czynienia tego, należy raczej pozostawić im osądzenie sprawy ze swojego punktu widzenia;
- odnośnie do zmiany 10 Rada uważa, że niniejsze rozporządzenie powinno koncentrować się na czasie kierowania pojazdem i okresie odpoczynku, a nie na czasie pracy jako całości;
- co do zmiany 13 powinno się podkreślić, że Rada włączyła nieco podobny przepis w art. 6.2;
- odnośnie do zmian 15 i 16 dotyczących AETR i związanych ze zmianą 4 Rada uważa, że jej rozwiązanie tego problemu zapewnia równoważną ochronę;
- odnośnie do zmian 23 i 24 dotyczących wyłączeń niektórych kategorii pojazdów, Rada włączyła te kategorie w art. 13, aby Państwa Członkowskie mogły wyłączyć te kategorie na swoich terytoriach;
- odnośnie do zmiany 29 Rada uważa, że definicja czasu kierowania pojazdem nie jest konieczna;
- zmiana 35: Rada uważa, że odpowiednie prawodawstwo Wspólnoty odnoszące się do praw jazdy i do szkolenia kierowców zawodowych powinno się zająć tymi określeniami minimalnego wieku;
- odnośnie do zmiany 83 Rada proponuje w art. 7 podobny system, który odnosi się do tego samego bezpieczeństwa ruchu, ale który, jej zdaniem, można łatwiej zastosować i sprawdzić;
- zmiana 57 – Rada podkreśla tym niemniej, że dwa elementy tej zmiany zawarte są w art. 13 lit. k) i m) wspólnego stanowiska;
- odnośnie do zmiany 59 Rada zauważa, że do pewnego stopnia ta szczególna sytuacja objęta jest art. 13 lit. b);
- zmiany 60 i 63 – Rada uważa, że takie przepisy powinny się znaleźć we wnioskowanym projekcie dyrektywy w sprawie egzekwowania,⁽¹⁾ która jest ściśle powiązana z niniejszym projektem rozporządzenia;
- odnośnie do zmiany 64 Rada zauważa, że przyjęła odniesienie do „niedyskryminacji”;
- zmiana 68 – ponieważ Rada uważa, że obecne przepisy zawarte w art. 20, 21, 23 i 24 są wystarczające.

III. WNIOSEK

Rada mogła przyjąć większość zmian Parlamentu (patrz również: wykaz elementów „wnoszących wartość dodaną” pod II), jeżeli chodzi o „przepisy rdzenne” projektu rozporządzenia – odnoszące się do dziennego lub tygodniowego czasu kierowania pojazdem i okresów odpoczynku oraz przerw, ale też do kwestii zakresu i egzekwowania. Stąd można wysnuć wniosek, że istnieje duży stopień zbieżności między dwoma instytucjami w sprawie kluczowych elementów niniejszego projektu aktu.

⁽¹⁾ „projekt dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie minimum warunków wprowadzenia w życie dyrektywy 2002/15/WE i rozporządzeń Rady (EWG) 3820/85 oraz 3821/85 dotyczącego przepisów socjalnych odnoszących się do działalności związanych z transportem drogowym.”

WSPÓLNE STANOWISKO (WE) NR 13/2005**przyjęte przez Radę dnia 9 grudnia 2004 r.****w celu przyjęcia dyrektywy 2005/.../WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia... zmieniającej dyrektywę 1999/32/WE w zakresie zawartości siarki w paliwie do statków**

(2005/C 63 E/03)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 175 ust. 1

uwzględniając wniosek Komisji ⁽¹⁾,uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ⁽²⁾,

po konsultacji z Komitetem Regionów,

stanowiąc zgodnie z procedurą ustanowioną w art. 251 Traktatu ⁽³⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Polityka Wspólnoty w dziedzinie środowiska naturalnego, tak jak to ustanowiono w programach działania na rzecz środowiska naturalnego, a w szczególności w szóstym wspólnotowym programie działań na rzecz środowiska przyjętym decyzją nr 1600/2002/WE ⁽⁴⁾, na podstawie art. 174 Traktatu stawia sobie za cel uzyskanie poziomów jakości powietrza, które nie powodują skutków nie do zaakceptowania oraz ryzyka dla zdrowia ludzi i środowiska.
- (2) Dyrektywa Rady 1999/32/WE z dnia 26 kwietnia 1999 r. odnosząca się do redukcji zawartości siarki w niektórych paliwach ciekłych ⁽⁵⁾ ustala maksymalną dopuszczalną zawartość siarki w ciężkim oleju opałowym, oleju napędowym oraz oleju napędowym do statków, stosowanych we Wspólnocie.
- (3) Dyrektywa 1999/32/WE zobowiązuje Komisję do rozważenia, jakie środki mogłyby zostać podjęte, aby zredukować przyczynianie się spalania paliw do statków, innych niż oleje napędowe do statków, do zakwaszania i, jeżeli zachodzi taka potrzeba, do przedłożenia stosownej propozycji.

- (4) Emisje ze statków pochodzące ze spalania paliw do statków o wysokiej zawartości siarki przyczyniają się do zanieczyszczenia powietrza w formie ditlenku siarki oraz pyłów. Powoduje to szkody dla środowiska poprzez zakwaszanie, jak również jest szkodliwe dla ludzkiego zdrowia, własności i dziedzictwa kulturowego, w szczególności w obszarach przybrzeżnych i portach.
- (5) Środki zawarte w niniejszej dyrektywie redukujące emisje pochodzące ze statków pływających po wodach międzynarodowych uzupełniają środki krajowe Państw Członkowskich, mające na celu zastosowanie poziomów zanieczyszczeń powietrza określonych w dyrektywie 2001/81/WE ⁽⁶⁾.
- (6) Redukcja zawartości siarki w paliwie ma pewne zalety dla statków, w zakresie efektywności ich eksploatacji oraz kosztów ich konserwacji, a także ułatwia efektywne wykorzystanie pewnych technologii ograniczających emisję, takich jak selektywnej redukcji katalitycznej.
- (7) Traktat wymaga uwzględnienia szczególnych cech regionów peryferyjnych Wspólnoty, do których zalicza się francuskie departamenty zamorskie, Azory, Maderę i Wyspy Kanaryjskie.
- (8) W 1997 r. konferencja dyplomatyczna przyjęła Protokół wprowadzający zmiany do Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki z 1973 r., zmodyfikowanej Protokołem z 1978 r. dotyczącym tej konwencji (zwanej dalej „Konwencją MARPOL”). Na mocy tego Protokołu dodano do Konwencji MARPOL nowy załącznik VI, zawierający przepisy dotyczące zapobiegania zanieczyszczeniu powietrza przez statki. Protokół z 1997 r., a tym samym załącznik VI do Konwencji MARPOL, wejdzie w życie w dniu 19 maja 2005 r.
- (9) Załącznik VI do Konwencji MARPOL zawiera przepisy dotyczące pewnych obszarów, uznanych za Obszary Kontroli Emisji Tlenku Siarki (zwane dalej „Obszarami Kontroli Emisji SOx”). Do takich obszarów zaliczono już Morze Bałtyckie. Dyskusja w ramach Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) doprowadziła do porozumienia w sprawie zasady uznania Morza Północnego wraz z kanałem La Manche za Obszar Kontroli Emisji SOx po wejściu w życie załącznika VI.

⁽¹⁾ Dz.U. C 45 E z 25.2.2003, str. 277.⁽²⁾ Dz.U. C 208 z 3.9.2003, str. 27.⁽³⁾ Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 4 czerwca 2003 r. (Dz.U. C 68 E z 18.3.2004, str. 311), wspólne stanowisko Rady z dnia 9 grudnia 2004 r. i stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia...(-dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym).⁽⁴⁾ Dz.U. L 242 z 10.09.2002, str. 1.⁽⁵⁾ Dz.U. L 121 z 11.5.1999, str. 13. Dyrektywa zmieniona rozporządzeniem (WE) nr 1882/2003 Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 284 z 31.10.2003, str.1).⁽⁶⁾ Dz.U. L 309 z 27.11.2001, str. 22. Dyrektywa zmieniona Aktem Przystąpienia z 2003 r.

- (10) Wprowadzenie w życie zobowiązań dotyczących zawartości siarki w paliwach do statków jest niezbędne dla osiągnięcia celów niniejszej dyrektywy. Wiarygodne wykonanie niniejszej dyrektywy wymaga wprowadzenia efektywnego systemu pobierania próbek oraz odstraszających kar na obszarze całej Wspólnoty. Państwa Członkowskie powinny podjąć działania wykonawcze w stosunku do statków pływających pod ich banderą oraz statków przebywających w ich portach. Równie ważna dla Państw Członkowskich jest ścisła współpraca w celu podjęcia dodatkowych działań wykonawczych w stosunku do innych statków zgodnie z międzynarodowym prawem morskim.
- (11) Należy pozostawić przemysłowi morskemu odpowiednią ilość czasu na dokonanie technicznych adaptacji w celu uzyskania maksymalnej granicy 0,1 % wagi siarki w paliwach do statków żeglugi śródlądowej oraz statków cumujących w portach Wspólnoty. Z tego też względu terminem obowiązywania tej granicy powinien być dzień 1 stycznia 2010 r. Ponieważ dotrzymanie tego terminu może stanowić techniczny problem dla Grecji, przewiduje się czasowe odstępstwo dla niektórych statków pływających po greckim terytorium państwowym.
- (12) Istotnym jest wzmocnienie pozycji Państw Członkowskich w negocjacjach w ramach IMO, tak aby w szczególności na etapie rewizji załącznika VI do Konwencji MARPOL dać asumpt do rozważenia bardziej ambitnych celów, zarówno w zakresie niższych wartości dopuszczalnych siarki w ciężkich olejach opałowych stosowanych przez statki, jak i użycia równorzędnych, alternatywnych środków ograniczających emisję.
- (13) W swojej rezolucji A.926(22), Zgromadzenie IMO wezwało Rządy, w szczególności tych regionów, w których wyznaczono Obszary Kontroli Emisji SO_x, do zapewnienia dostępności bunkrowego oleju opałowego o niskiej zawartości siarki w obszarze ich jurysdykcji.
- (14) IMO przyjęła wytyczne dotyczące pobierania próbek paliwa w celu określenia jego zgodności z załącznikiem VI do Konwencji MARPOL. Ponadto IMO opracuje wytyczne dotyczące systemów oczyszczania gazów spalinowych oraz innych metod technologicznych ograniczających emisję SO_x w Obszarach Kontroli Emisji SO_x.
- (15) Dyrektywa 2001/80/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2001 r. w sprawie ograniczenia emisji niektórych zanieczyszczeń do powietrza z dużych obiektów energetycznego spalania⁽¹⁾ przekształca dyrektywę 88/609/EWG. Dyrektywa 1999/32/WE powinna zostać odpowiednio zmieniona zgodnie z jej art. 3 ust. 4.
- (16) Właściwym jest, aby istniejący Komitet ds. Bezpiecznych Mórz i Zapobiegania Zanieczyszczeniu Morza przez Statki (COSS) ustanowiony rozporządzeniem (WE) nr 2099/2002⁽²⁾ wspierał Komisję w zakresie zatwierdzania technologii ograniczających emisję.
- (17) Technologie ograniczające emisję, pod warunkiem, że nie mają ujemnego wpływu na ekosystemy i są opracowywane zgodnie z odpowiednimi mechanizmami zatwierdzania i kontroli, mogą zapewnić co najmniej równorzędną lub nawet większą redukcję emisji niż w przypadku użycia paliw o niskiej zawartości siarki. Istotnym jest, aby istniały odpowiednie warunki sprzyjające rozwojowi nowych technologii ograniczających emisję.
- (18) Europejska Agencja ds. Bezpieczeństwa na Morzu powinna w razie potrzeby wspierać Komisję oraz Państwa Członkowskie w monitorowaniu wykonania niniejszej dyrektywy.
- (19) Środki niezbędne do wykonania 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⁽³⁾.
- (20) Dyrektywę 1999/32/WE należy zatem odpowiednio zmienić,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ

Artykuł 1

W dyrektywie 1999/32/WE wprowadza się następujące zmiany:

1) artykuł 1 ust. 2 otrzymuje następujące brzmienie:

„2. Redukcje emisji ditlenku siarki wynikającej ze spalania określonych rodzajów ropopochodnych paliw ciekłych osiąga się przez wprowadzenie wartości dopuszczalnych zawartości siarki w tych paliwach jako warunku ich używania na terytorium, morskich wodach terytorialnych, wyłącznych strefach ekonomicznych oraz strefach kontroli zanieczyszczeń Państw Członkowskich.

Jednakże wartości dopuszczalne siarki w niektórych ropopochodnych paliwach ciekłych, ustanowione w niniejszej dyrektywie, nie dotyczą:

- paliw przeznaczonych do celów badawczych oraz testowania;
- paliw przeznaczonych do przetworzenia przed ostatecznym spalaniem;

⁽²⁾ Dz.U. L 324 z 29.11.2002, str. 1. Rozporządzenie zmienione rozporządzeniem Komisji (WE) nr 415/2004 (Dz.U. L 68 z 6.3.2004 r., str. 10).

⁽³⁾ Dz.U. L 184 z 17.7.1999, str. 23.

⁽¹⁾ Dz.U. L 309 z 27.11.2001, str. 1. Dyrektywa zmieniona Aktem Przystąpienia z 2003 r.

- c) paliw przeznaczonych do przetworzenia w przemysle rafineryjnym;
- d) paliw stosowanych i wprowadzanych na rynek regionów peryferyjnych Wspólnoty, pod warunkiem, że Państwa Członkowskie zapewnią, aby w tych regionach:
- były przestrzegane normy jakości powietrza;
 - nie były używane ciężkie oleje opałowe, w których zawartość siarki przekracza 3 % na jednostkę masy;
- e) paliw stosowanych w okrętach wojennych oraz innych jednostkach sił zbrojnych. Jednakże, każde Państwo Członkowskie podejmie starania w celu zapewnienia, poprzez przyjęcie odpowiednich środków niewpływających ujemnie na eksploatację oraz możliwości operacyjne takich statków, aby ich eksploatacja przebiegała w sposób zgodny z niniejszą dyrektywą, jeżeli jest to uzasadnione i wykonalne;
- f) jakiegokolwiek zastosowania paliwa w statkach, niezbędnego do szczególnych celów związanych z zapewnieniem bezpieczeństwa statku lub ratowania życia na morzu;
- g) jakiegokolwiek zastosowania paliwa w statkach, które jest niezbędne ze względu na awarię samego statku lub jego oprzyrządowania, jeżeli po wystąpieniu awarii zostaną podjęte racjonalne środki przeciwdziałające lub minimalizujące nadmiar emisji i jeżeli środki zmierzające do usunięcia awarii zostały podjęte możliwie szybko. Postanowienie to nie ma zastosowania, jeżeli właściciel lub kapitan statku działali z zamiarem wyrządzenia szkody lub można im przypisać niedbalstwo;
- h) paliw stosowanych na pokładach statków, w odniesieniu do których zastosowano zatwierdzone technologie ograniczające emisję, zgodnie z art. 4c.”;
- 2) w art. 2 wprowadza się następujące zmiany:
- a) w pkt 1 tiret pierwsze otrzymuje następujące brzmienie:
- „— każde ropopochodne paliwo ciekłe, z wyjątkiem paliwa do statków, wchodzące w zakres kodów CN od 2710 19 51 do 2710 19 69 lub”;
- b) w pkt 2 tiret pierwsze i drugie otrzymują następujące brzmienie:
- „olej napędowy oznacza:
- każde ropopochodne paliwo ciekłe, z wyjątkiem paliwa do statków, wchodzące w zakres kodów CN 2710 19 25, 2710 19 29, 2710 19 45 lub 2710 19 49; lub
 - każde ropopochodne paliwo ciekłe, z wyjątkiem paliwa do statków, którego mniej niż 65 % objętości (włączając w to straty) destyluje w temperaturze 250 °C i którego co najmniej 85 % objętości (włączając w to straty) destyluje w temperaturze 350 °C, przy użyciu metody ASTM D86.”;
- c) pkt 3 otrzymuje następujące brzmienie:
- „3. paliwo do statków oznacza każde ropopochodne paliwo ciekłe przeznaczone do stosowania na statku lub stosowane na statku, w tym paliwo zdefiniowane w ISO 8217”;
- d) dodaje się następujące punkty:
- „3a olej napędowy typu diesel do statków oznacza każde paliwo do statków, którego lepkość i gęstość mieszczą się w zakresie lepkości oraz gęstości zdefiniowanej dla klas DMB i DMC w tabeli I ISO 8217;
- 3b olej napędowy do statków oznacza każde paliwo do statków, którego lepkość i gęstość mieszczą się w zakresie lepkości oraz gęstości zdefiniowanej dla klas DMX i DMA w tabeli I ISO 8217;
- 3c Konwencja MARPOL oznacza Międzynarodową konwencję o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki z 1973 r., zmienioną Protokołem do niej z 1978 r.;
- 3d Załącznik VI do Konwencji MARPOL oznacza załącznik zatytułowany »Regulacje dotyczące zapobiegania zanieczyszczeniom powietrza przez statki«, dodany do Konwencji MARPOL przez Protokół z 1997 r.;
- 3e Obszary Kontroli Emisji SO_x oznaczają obszary morskie uznane za takie przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO) w Załączniku VI do Konwencji MARPOL;
- 3f statki pasażerskie oznaczają statki przewożące więcej niż 12 pasażerów, przy czym pasażerem jest każda osoba z wyjątkiem:
- i) kapitana i członków załogi lub innych osób zatrudnionych lub zaangażowanych w jakimkolwiek charakterze na pokładzie statku w jego interesie, oraz
 - ii) dzieci poniżej 1 roku;
- 3g regularne usługi oznaczają serie kursów statków pasażerskich obsługujących przewozy pomiędzy tymi samymi dwoma lub większą liczbą portów, lub serie podróży z oraz do tego samego portu bez przystanków pośrednich:
- i) zgodnie z opublikowanym rozkładem kursów, lub

- ii) o kursach tak regularnych lub częstych, że tworzą one rozpoznawalny harmonogram;
- 3h okręt wojenny oznacza statek należący do sił zbrojnych Państwa noszący oznaczenia zewnętrzne wyróżniające przynależność państwową takiego statku, będący pod komendą oficera wyznaczonego odpowiednio przez władze Państwa, którego nazwisko znajduje się na odpowiedniej liście oficerów lub jej odpowiednikach, obsługiwany przez załogę objętą regularną dyscypliną sił zbrojnych;
- 3i statki cumujące oznaczają statki, które są w bezpieczny sposób zacumowane lub zakotwiczone w porcie Wspólnoty podczas ich załadunku, rozładunku lub pobytu pasażerów w hotelu, z uwzględnieniem czasu, w którym nie przeprowadza się operacji cargo;
- 3j statek żeglugi śródlądowej oznacza statek przeznaczony w szczególności do stosowania w żegludze śródlądowej w sposób określony w dyrektywie Rady 82/714/EWG z dnia 4 października 1982 r. ustanawiającej wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej (*), w tym wszystkie statki posiadające:
- świadectwo wspólnotowe dla statków żeglugi śródlądowej, zgodnie z dyrektywą 82/714/EWG.
- świadectwo wystawione zgodnie z art. 22 znowelizowanej Konwencji o nawigacji po Renie;
- 3k wprowadzenie na rynek oznacza dostarczenie lub udostępnienie osobom trzecim, zarówno odpłatnie, jak i nieodpłatnie, w dowolnym miejscu na obszarze jurysdykcji Państw Członkowskich, paliwa do statków w celu spalania go na pokładzie. Nie dotyczy to dostarczenia lub udostępnienia paliwa do statków w celu jego eksportu w zbiornikach cargo statków;
- 3l regiony peryferyjne oznaczają francuskie departamenty zamorskie, Azory, Maderę i Wyspy Kanaryjskie, zgodnie z art. 299 Traktatu;
- 3m technologia ograniczająca emisję oznacza system oczyszczania gazów spalinowych lub jakąkolwiek inną metodę technologiczną, która nadaje się do zweryfikowania i zastosowania.
- (*) Dz.U. L 301 z 28.10.1982, str. 1. Dyrektywa ostatnio zmieniona Aktem Przystąpienia z 2003 r.;
- e) skreśla się pkt 6;
- 3) artykuł 3 otrzymuje następujące brzmienie:
- „Artykuł 3
- Maksymalna zawartość siarki w ciężkim oleju opałowym**
1. Państwa Członkowskie podejmują wszelkie niezbędne kroki w celu zapewnienia, aby od dnia 1 stycznia 2003 r. na ich terytoriach nie były używane ciężkie oleje opałowe, w których zawartość siarki przekracza 1 % na jednostkę masy.
- 2 i) Z zastrzeżeniem odpowiedniego monitorowania emisji przez właściwe władze powyższy wymóg nie ma zastosowania do ciężkich olejów opałowych używanych:
- a) w obiektach energetycznego spalania objętych zakresem dyrektywy 2001/80/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2001 r. w sprawie ograniczenia emisji niektórych zanieczyszczeń do powietrza z dużych obiektów energetycznego spalania (*), które zgodnie z definicją zawartą w art. 2 pkt 9 tej dyrektywy należy zakwalifikować jako nowe obiekty i które odpowiadają dopuszczalnym wartościom emisji ditlenku siarki dla takich obiektów określonym w załączniku IV do tej dyrektywy i stosowanym zgodnie z jej art. 4;
- b) w obiektach energetycznego spalania objętych zakresem dyrektywy 2001/80/WE, które zgodnie z definicją zawartą w art. 2 pkt 10 tej dyrektywy należy zakwalifikować jako istniejące obiekty, jeżeli emisje ditlenku siarki pochodzące z tych obiektów są równe lub niższe niż 1700mg/Nm³ przy zawartości tlenu w gazach spalinowych wynoszącej 3 % na jednostkę objętości w stanie suchym oraz jeżeli od dnia 1 stycznia 2008 r. emisja ditlenku siarki z obiektów energetycznego spalania, objętych art. 4 ust. 3 lit. a) dyrektywy 2001/80/WE jest równa lub mniejsza niż wartości dopuszczalne, obowiązujące dla nowych obiektów zgodnie z załącznikiem IV częścią A do dyrektywy 2001/80/WE i jeżeli w danym przypadku zastosowanie mają art. 5, 7 i 8 tej dyrektywy;

- c) w innych obiektach energetycznego spalania, które nie są objęte lit. a) lub b), jeżeli emisje ditlenku siarki pochodzące z tych obiektów nie przekraczają 1700 mg/Nm³ przy zawartości tlenu w gazach spalinowych wynoszącej 3 % na jednostkę objętości w stanie suchym;
- d) w obiektach spalania w rafineriach, jeżeli średnia miesięczna emisja ditlenku siarki, uśredniona dla wszystkich obiektów danej rafinerii, niezależnie od wykorzystanego rodzaju paliwa lub mieszanki paliw, mieści się w zakresie wartości dopuszczalnych, który zostanie wyznaczony przez każde Państwo Członkowskie i który nie może przekroczyć 1700 mg/Nm³. Nie dotyczy to obiektów energetycznego spalania objętych zakresem lit. a) oraz od dnia 1 stycznia 2008 r. objętych zakresem lit. b);
- ii) Państwa Członkowskie podejmują niezbędne środki w celu zapewnienia, aby żaden obiekt energetycznego spalania, w którym stosuje się ciężkie oleje opałowe o zawartości siarki większej niż określona w ust. 1 nie był eksploatowany bez zezwolenia wydanego przez właściwe władze, które ustalają wartości dopuszczalne emisji.
3. Przepisy ust. 2 zostaną poddane przeglądowi i, stosownie do potrzeb, zmienione w przypadku przyszłych zmian dyrektywy 2001/80/WE.
- (*) Dz. U. L 309 z 27.11.2001, str.1. Dyrektywa ostatnio zmieniona Aktem Przystąpienia.”;
- 4) w art. 4 wprowadza się następujące zmiany:
- a) ze skutkiem od dnia 1 stycznia 2010 r.:
- i) w ust. 1 skreśla się słowa „również okrętowe oleje napędowe”;
- ii) skreśla się ust. 2;
- b) ze skutkiem od... (*) skreśla się ust. 3 i 4;

5) dodaje się następujące artykuły:

„Artykuł 4a

Maksymalna zawartość siarki w paliwach do statków używanych w Obszarach Kontroli Emisji SOx oraz na statkach pasażerskich wykonujących regularne usługi do lub z portów Wspólnoty

1. Państwa Członkowskie podejmują wszelkie niezbędne kroki w celu zapewnienia, aby paliwa do statków nie były stosowane na ich morskich wodach terytorialnych, w wyłącznych strefach ekonomicznych oraz w strefach kontroli zanieczyszczeń, będących częścią Obszarów Kontroli Emisji SOx, jeżeli zawartość siarki w tych paliwach przekracza 1,5 % na jednostkę masy. Dotyczy to wszelkich statków pływających pod wszystkimi banderami, w tym statków, które rozpoczęły swój rejs poza Wspólnotą.

(*) Data wejścia w życie niniejszej dyrektywy.

2. Daty stosowania ust. 1 są następujące:

- a) dla obszaru Morza Bałtyckiego, o którym mowa w art. 14 ust. 3 lit. a) Załącznika VI do Konwencji MARPOL, ... (*);
- b) dla obszaru Morza Północnego i innych obszarów morskich, w tym portów, które IMO sukcesywnie uznaje za Obszary Kontroli Emisji SOx zgodnie z art.14 ust. 3 lit. b) Załącznika VI do Konwencji MARPOL:
- 12 miesięcy od dnia wejścia w życie takiego uznania, lub
- (**)
- przy czym wiążący jest dzień późniejszy.

3. Państwa Członkowskie są odpowiedzialne za wykonanie ust. 1 co najmniej w odniesieniu do:

- statków pływających pod ich banderą oraz
- w przypadku Państw Członkowskich graniczących z Obszarami Kontroli Emisji SOx, statków pływających pod wszystkimi banderami podczas pobytu w ich portach.

Państwa Członkowskie mogą również podjąć inne czynności wykonawcze w odniesieniu do innych statków zgodnie z międzynarodowym prawem morskim.

4. Począwszy od dnia, o którym mowa w ust. 2 lit. a), Państwa Członkowskie podejmują wszelkie niezbędne kroki w celu zapewnienia, aby w statkach pasażerskich wykonujących regularnie usługi do lub z portu Wspólnoty i na morzach terytorialnych, w wyłącznych strefach ekonomicznych oraz w strefach kontroli zanieczyszczeń Państw Członkowskich nie były stosowane paliwa do statków, jeżeli zawartość siarki w tych paliwach przekracza 1,5 % na jednostkę masy. Państwa Członkowskie są odpowiedzialne za wykonanie niniejszego postanowienia co najmniej w odniesieniu do statków pływających pod ich banderą oraz statków pływających pod wszystkimi banderami podczas pobytu w ich portach.

5. Począwszy od dnia, o którym mowa w ust. 2 lit.a), Państwa Członkowskie wymagają prawidłowego prowadzenia dzienników okrętowych, z uwzględnieniem operacji wymiany paliwa, jako warunku wejścia statków do portów Wspólnoty.

6. Począwszy od dnia, o którym mowa w ust. 2 lit.a), Państwa Członkowskie zapewnią, aby zawartość siarki we wszystkich paliwach do statków, sprzedawanych na ich terytorium, była dokumentowana przez dostawcę w potwierdzeniu dostawy paliwa, do którego należy załączyć zalakowaną próbkę.

7. Począwszy od dnia, o którym mowa w ust. 2 lit. a), Państwa Członkowskie zapewnią, aby oleje napędowe typu diesel do statków nie były wprowadzane na rynek w obrębie ich terytorium, jeżeli zawartość siarki w tym paliwie przekracza 1,5 % na jednostkę masy.

(*) 19 maja 2006 r. lub, jeżeli później, 12 miesięcy po wejściu w życie niniejszej dyrektywy.

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

8. Komisja poinformuje Państwa Członkowskie o terminach zastosowania, o których mowa w ust. 2 lit. b) oraz opublikuje je w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Artykuł 4b

Maksymalna zawartość siarki w paliwie do statków żeglugi śródlądowej oraz statków cumujących w portach Wspólnoty

1. Ze skutkiem od dnia 1 stycznia 2010 r. Państwa Członkowskie podejmą wszystkie niezbędne kroki w celu zapewnienia, aby następujące statki nie stosowały paliw do statków o zawartości siarki przekraczającej 0,1 % na jednostkę masy:

a) statki żeglugi śródlądowej oraz

b) statki cumujące w portach Wspólnoty, pozostawiając załozde dostatecznie dużo czasu na dokończenie wszelkich niezbędnych operacji wymiany paliwa możliwie najszybciej po przybyciu na miejsce cumowania i możliwie najpóźniej przed odplynięciem.

Państwa Członkowskie wymagają, aby czas każdej operacji wymiany paliwa był zarejestrowany w dzienniku okrętowym.

2. Ustęp 1 nie stosuje się do:

a) statków, które zgodnie z opublikowanym rozkładem rejsów cumują krócej niż dwie godziny;

b) statków żeglugi śródlądowej posiadających certyfikat zgodności z Międzynarodową Konwencją o bezpieczeństwie życia na morzu z 1974 r. w każdorazowo obowiązującej wersji, w czasie, gdy znajdują się na morzu;

c) statków wymienionych w załączniku i pływających wyłącznie w obrębie terytorium Grecji, do dnia 1 stycznia 2012 r.

3. Ze skutkiem od dnia 1 stycznia 2010 r. Państwa Członkowskie zapewnią, aby olej napędowy do statków nie był wprowadzany na rynek w obrębie ich terytorium, jeżeli zawartość siarki w tym paliwie przekracza 0,1 % na jednostkę masy.

Artykuł 4c

Testy i stosowanie nowych technologii ograniczających emisje

1. Państwa Członkowskie mogą, we współpracy z innymi Państwami Członkowskimi, w razie potrzeby, zezwolić na przeprowadzenie testów technologii ograniczających emisje na statkach pływających pod ich banderą lub na morzach w obrębie ich jurysdykcji. W trakcie tych testów stosowanie

paliw do statków spełniających wymogi art. 4a oraz 4b nie jest obowiązkowe, jeżeli:

— Komisja oraz Państwo, w którym znajduje się dany port zostaną powiadomione na piśmie co najmniej 6 miesięcy przed rozpoczęciem testów;

— pozwolenie na testy będzie obowiązywało nie dłużej niż 18 miesięcy;

— wszystkie statki uczestniczące w testach będą miały zainstalowane urządzenia zabezpieczone przed manipulacją zapewniające nieprzerwane monitorowanie emisji gazów kominowych, stosowane przez cały okres trwania testów;

— na wszystkich statkach uczestniczących w testach zostanie osiągnięta redukcja emisji, która będzie co najmniej równorzędna z wynikami, które zostałyby uzyskane w wyniku zastosowania wartości dopuszczalnych siarki określonych w niniejszej dyrektywie;

— zostanie zapewniony właściwy system zarządzania odpadami dla odpadów, które powstały w całym okresie trwania testów w wyniku zastosowania technologii ograniczania emisji;

— w całym okresie trwania testów będzie dokonywana ocena oddziaływań na środowisko morskie, w szczególności na ekosystemy w portach zamkniętych oraz ujściach rzek oraz

— w ciągu 6 miesięcy od zakończenia testów ich pełne wyniki zostaną dostarczone Komisji i udostępnione opinii publicznej.

2. Technologie ograniczania emisji dla statków pływających pod banderą Państwa Członkowskiego będą zatwierdzane zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 3 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 2099/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 listopada 2002 r. ustanawiającego Komitet ds. bezpiecznych mórz i zapobiegania zanieczyszczeniu morza przez statki (COSS) (*), z uwzględnieniem:

— wytycznych, które zostaną opracowane przez IMO;

— wyników testów przeprowadzonych na mocy ust. 1;

— wpływu na środowisko, w tym możliwych do uzyskania redukcji emisji oraz wpływu na ekosystemy w portach zamkniętych i ujściach rzek;

— możliwości monitorowania i weryfikacji.

3. Należy ustalić kryteria stosowania technologii ograniczających emisję na statkach pływających pod wszystkimi banderami w portach zamkniętych i ujściach rzek we Wspólnocie zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 9 ust. 2. Komisja informuje o tych kryteriach IMO.

4. Jako alternatywa do stosowania niskosiarkowych paliw do statków spełniających wymagania określone w art. 4a i 4b, Państwa Członkowskie mogą zezwolić statkom na stosowanie zatwierdzonych technologii ograniczania emisji, jeżeli statki te:

- uzyskują redukcję emisji, która jest co najmniej równorzędna z wynikami, które zostałyby uzyskane w wyniku zastosowania wartości dopuszczalnych siarki określonych w niniejszej dyrektywie;
- udokumentują wyczerpująco, że jakiegokolwiek strumienie odpadów wypuszczanych w portach zamkniętych oraz ujściach rzek nie mają wpływu na ekosystemy, opierając się na kryteriach przekazanych IMO przez Państwa, w których znajduje się dany port.

(*) Dz.U. L 324 z 29.11.2002, str.1. Rozporządzenie zmienione rozporządzeniem Komisji (WE) nr 415/2004 (Dz.U. L 68 z 6.3.2004, str. 10).;

6) w art. 6 wprowadza się następujące zmiany:

a) dodaje się następujący ustęp:

„1a. Państwa Członkowskie podejmą niezbędne kroki w celu zapewnienia, aby zawartość siarki w paliwie do statków była zgodna z odpowiednimi przepisami art. 4a i 4b.

Odpowiednio do potrzeb należy stosować każdą z następujących metod pobierania próbek, analiz oraz inspekcji:

- pobieranie próbek paliwa do statków w trakcie jego dostawy, w celu spalania na pokładzie statku zgodnie z wytycznymi IMO i analiza zawartości siarki w paliwie;
- pobieranie próbek i analiza zawartości siarki w paliwie do statków przeznaczonym do spalania na pokładzie statku, znajdującym się w zbiornikach, jeżeli to możliwe, oraz w zalakowanych zbiornikach na pokładzie statków;
- kontrola dziennika okrętowego oraz dokumentów potwierdzających dostawę do zbiorników.

Pobieranie próbek rozpoczyna się w dniu, w którym wejdzie w życie odpowiednia wartość dopuszczalna dla maksymalnej zawartości siarki w paliwie. Pobieranie próbek musi odbywać się z wystarczającą częstotliwością, w wystarczającej ilości i w taki sposób, aby próbki były reprezentatywne dla badanego paliwa oraz dla paliwa stosowanego przez statki na odpowiednich akwenach morskich, w portach oraz w ramach żegluga śródlądowej.

Stosownie do potrzeb Państwa Członkowskie podejmą również odpowiednie kroki w celu monitorowania zawartości siarki w paliwach do statków innych niż te, do których stosuje się art. 4a i 4b.”;

b) ustęp 2 lit. a) otrzymuje następujące brzmienie:

„a) metoda ISO 8754 (1992 r.) i PrEN ISO 14596 dla ciężkiego oleju opałowego i paliw do statków;”;

7) artykuł 7 otrzymuje następujące brzmienie:

„Artykuł 7

Sprawozdania i przegląd

1. Na podstawie wyników pobierania próbek, analiz i inspekcji przeprowadzonych zgodnie z art. 6, Państwa Członkowskie do dnia 30 czerwca każdego roku dostarczają Komisji krótkie sprawozdanie w sprawie zawartości siarki w paliwach ciekłych objętych zakresem niniejszej dyrektywy i używanych na ich terytorium w poprzednim roku kalendarzowym. Sprawozdanie to zawiera informację o całkowitej liczbie przetestowanych próbek z podziałem na rodzaj paliwa oraz wskazuje każdorazowo użytą ilość paliwa i wyliczoną średnią zawartość siarki. Państwa Członkowskie informują również o liczbie inspekcji przeprowadzonych na pokładzie statków oraz o średniej zawartości siarki w paliwach do statków, stosowanych na ich terytorium, które nie są objęte zakresem niniejszej dyrektywy w dniu..... (*).

2. Do 2008 r. Komisja przedłoży Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie sporządzone między innymi na podstawie:

- a) rocznych sprawozdań przedstawianych zgodnie z ust. 1;
- b) zaobserwowanych trendów w zakresie jakości powietrza, zakwaszenia, kosztów paliwa i przesunięć modalnych;
- c) postępów w redukcji emisji tlenków siarki przez statki osiągniętych dzięki mechanizmowi IMO odpowiednio do inicjatyw Wspólnoty w tym zakresie;
- d) nowej analizy zysków i strat w odniesieniu do środków zawartych w art. 4a ust. 4, uwzględniającej pośrednie i bezpośrednie korzyści dla środowiska.

(*) Data wejścia w życie niniejszej dyrektywy.

Komisja może wraz ze sprawozdaniem przedstawić propozycję zmian do niniejszej dyrektywy, w szczególności dotyczące drugiego etapu ograniczania wartości dopuszczalnych siarki w poszczególnych kategoriach paliwa oraz, biorąc pod uwagę prace w ramach IMO, dotyczące akwenów morskich, na których należy stosować niskosiar-kowe paliwo do statków.

3. Do dnia 31 grudnia 2005 r. Komisja przedstawi Parlamentowi Europejskiemu oraz Radzie sprawozdanie dotyczące możliwego stosowania instrumentów ekonomicznych, w tym mechanizmów takich jak zróżnicowane podatki oraz opłaty za kilometr, zbywalne pozwolenia na emisję oraz potrącenia.

4. Wszelkie zmiany niezbędne do technicznego dostosowania do art. 2 pkt 1, 2, 3, 3a, 3b, oraz 4 lub art. 6 ust. 2 w świetle postępu naukowego i technicznego zostaną przyjęte zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 9 ust. 2. Dostosowanie takie nie spowoduje jakiegokolwiek pośredniej zmiany zakresu niniejszej dyrektywy lub wartości dopuszczalnych siarki w paliwie określonych w niniejszej dyrektywie.”;

8) artykuł 9 otrzymuje następujące brzmienie:

„Artykuł 9

Procedura komitetu

1. Komisję wspiera komitet.

2. W przypadku odniesień do niniejszego ustępu, zastosowanie mają art. 5 i 7 decyzji Rady 1999/468/WE (*), z uwzględnieniem art. 8 tej decyzji.

Okres ustanowiony w art. 5 ust. 6 decyzji 1999/468/WE ustala się na trzy miesiące.

3. Komitet przyjmie swój regulamin wewnętrzny.

(*) Dz.U. L 184 z 17.7.1999, str. 23.”

9) do niniejszej dyrektywy dodaje się tekst zawarty w załączniku.

Artykuł 2

Państwa Członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do zapewnienia zgodności z niniejszą dyrektywą do dnia ... (*) Państwa Członkowskie niezwłocznie powiadamiają o tym Komisję.

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.

Artykuł 3

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

Artykuł 4

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do Państw Członkowskich.

Sporządzono w ,

W imieniu Parlamentu Europej-
skiego
Przewodniczący

W imieniu Rady
Przewodniczący

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

ZAŁĄCZNIK

„ZAŁĄCZNIK

STATKI GRECKIE

NAZWA STATKU	ROK DOSTAWY	NUMER IMO
ARIADNE PALACE	2002	9221310
IKARUS PALACE	1997	9144811
KNOSSOS PALACE	2001	9204063
OLYMPIA PALACE	2001	9220330
PASIPHAE PALACE	1997	9161948
FESTOS PALACE	2001	9204568
EUROPA PALACE	2002	9220342
BLUE STAR I	2000	9197105
BLUE STAR II	2000	9207584
BLUE STAR ITHAKI	1999	9203916
BLUE STAR NAXOS	2002	9241786
BLUE STAR PAROS	2002	9241774
HELLENIC SPIRIT	2001	9216030
OLYMPIC CHAMPION	2000	9216028
LEFKA ORI	1991	9035876
SOPHOKLIS VENIZELOS	1990	8916607”

UZASADNIENIE RADY

I. WPROWADZENIE

1. W dniu 28 listopada 2002 r., Komisja przedłożyła Radzie wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę Rady 1999/32/WE w odniesieniu do **zawartości siarki w niektórych paliwach okrętowych**.
2. Parlament Europejski przyjął opinię w pierwszym czytaniu na sesji w dniach 2–5 czerwca 2003 r.
3. Komitet Ekonomiczno-Społeczny przedłożył swoją opinię w dniu 14 maja 2003 r.
4. Komitet Regionów poinformował w dniu 20 stycznia 2003 r. o swoim zamiarze niewydawania opinii.
5. Komisja przyjęła zmieniony wniosek w dniu 1 sierpnia 2003 r.
6. W dniu 9 grudnia 2004 r., Rada przyjęła wspólne stanowisko zgodnie z art. 251 ust. 2 Traktatu.

II. CEL WNIOSKU

Proponowane zmiany do dyrektywy 1999/32/WE zmierzają do rozszerzenia jej zakresu na wszelkiego typu ropopochodne paliwa ciekłe używane na statkach oraz do ograniczenia zawartości siarki w tych paliwach okrętowych w czasie, kiedy są używane przez statki w określonych częściach Unii Europejskiej.

Celem jest redukcja emisji ditlenku siarki i cząstek stałych (PM) ze statków, jak zostało to określone w strategii równoległej UE zmierzającej do redukcji emisji do atmosfery ze statków dalekomorskich. Wniosek ma na celu wdrożenie Obszarów Kontroli Emisji Tlenku Siarki już wyznaczonych przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO) w jej konwencji o zanieczyszczaniu powietrza, załącznik VI do Konwencji MARPOL. Wniosek zmienia następujące przepisy dyrektywy 1999/32/WE dotyczącej zawartości siarki w paliwach okrętowych:

- wprowadza dopuszczalną zawartość siarki wynoszącą 1,5 % w paliwach okrętowych używanych do napędu statków dalekomorskich na Bałtyku, Morzu Północnym i kanale La Manche, zgodnie z załącznikiem VI do Konwencji MARPOL, w celu zmniejszenia wpływu emisji ze statków na zakwaszenie w Europie Północnej;
- wprowadza dopuszczalną zawartość siarki wynoszącą nie więcej niż 1,5 % w paliwach okrętowych stosowanych do napędu statków pasażerskich pływających regularnie do lub z któregośkolwiek wspólnotowego portu, w celu poprawy jakości powietrza, w szczególności wokół portów i wybrzeży oraz stworzenia wystarczającego popytu dla zapewnienia w całej UE podaży na paliwa z zawartością siarki wynoszącą 1,5 %;
- zmienia istniejący przepis dotyczący okrętowych olejów napędowych poprzez wprowadzenie wymogu polegającego na używaniu paliw z zawartością siarki nieprzekraczającą 0,1 % lub niższą przez statki zakotwiczone i jednostki pływające żeglugi śródlądowej (od dnia 1 stycznia 2010 r.) w celu zmniejszenia lokalnych emisji SO₂ i PM oraz poprawy jakości powietrza w otoczeniu. Odstępstwo w odniesieniu do 16 określonych statków w Grecji stosuje się do dnia 1 stycznia 2012 r.;
- w celu zapewnienia dostępności paliw zgodnych z przepisami, wprowadza do 2010 r. zakaz sprzedaży okrętowych olejów napędowych (stopnia DMA i DMX) z zawartością siarki przekraczającą 0,1 %, w celu zniesienia obecnie dopuszczalnej zawartości siarki wynoszącej 0,2 % w okrętowych olejach napędowych do silników typu diesel stopnia DMB i DMC, a następnie wprowadza zakaz sprzedaży takich paliw z zawartością siarki przekraczającą 1,5 %.

III. ANALIZA WSPÓLNEGO STANOWISKA

1. Uwagi ogólne

Parlament Europejski przyjął 36 zmian do wniosku Komisji.

W opinii Rady, wspólne stanowisko stanowi zrównoważony kompromis, w którym:

- wprowadzono spójne daty wejścia w życie przepisów dyrektywy, uwzględniające zbliżające się wejście w życie załącznika VI do Konwencji MARPOL (w maju 2005 r.);
- nie przewidziano żadnych derogacji sprzecznych z wchodzącym w życie załącznikiem VI do Konwencji MARPOL i ustanowieniem SOxECAs;
- problemy natury technicznej i praktycznej związane z nowymi wymogami odnośnie do statków zakotwiczonych zostały w racjonalny sposób wzięte pod uwagę z uwzględnieniem określonej czasowej derogacji, wnioskowanej przez EL dla kilku promów typu ro-ro.

Załącznik VI do Konwencji MARPOL wchodzi w życie w skali międzynarodowej w rok po jego ratyfikacji przez przynajmniej 15 państw bandery, których floty handlowe stanowią łącznie przynajmniej 50 % tonażu brutto światowej floty handlowej. Łączny tonaż 17 państw, które do dnia 15 października 2004 r. go ratyfikowały – Szwecji, Norwegii, Singapuru, Bahamów, Wysp Marshalla, Liberii, Danii, Niemiec, Vanuatu, Panamy, Grecji, Bangladeszu, Hiszpanii, Barbadosu, Samoa, Azerbejdżanu i Zjednoczonego Królestwa - przekracza 50 % tonażu światowego. Samoa, 15-te państwo, które ratyfikowało załącznik VI do Konwencji MARPOL dnia 19 maja 2004 r., umożliwiło przyjęcie załącznika VI, który ma zacząć obowiązywać od dnia 19 maja 2005 r. oraz przepisy 14 - Obszary Kontroli Emisji Tlenku Siarki (SOxECA dla Morza Bałtyckiego), które ma zacząć obowiązywać od dnia 19 maja 2006 r. Sześć Państw Członkowskich UE (DK, DE, EL, ES, SE, UK) już ratyfikowało Konwencję MARPOL, a cztery Państwa Członkowskie (NL, FI, CY, PL) są na ostatnim etapie ratyfikacji, której zakończenie spodziewane jest tego roku.

Wspólne stanowisko jest zgodne ze stanowiskami zajętymi przez *Komisję i Parlament Europejski* w odniesieniu do celu, jakim jest rozszerzenie zakresu dyrektywy 1999/32/WE na wszelkie ropopochodne paliwa ciekłe używane na statkach pływających po wodach Państw Członkowskich.

Rada:

- a) wprowadziła do wspólnego stanowiska następujące 21 zmian w całości, w części lub co do zasady:

Zmiana 1: duch niniejszej zmiany zawarty jest w motywie 4.

Zmiana 3: duch niniejszej zmiany zawarty jest w motywie 5.

Zmiana 4: duch niniejszej zmiany zawarty jest w motywie 4.

Zmiana 5: duch niniejszej zmiany zawarty jest w motywie 6.

Zmiana 6: duch niniejszej zmiany odzwierciedlony jest w motywach 6 i 17.

Zmiana 7: odzwierciedlona w całości w motywie 7.

Zmiana 8: duch niniejszej zmiany zawarty jest w motywie 10.

Zmiana 40: zgodnie z zasadami ogólnymi sporządzania prawodawstwa wspólnotowego celem motywu jest określenie związanych przesłanek dla przepisu głównego dotyczącego warunków nadających moc prawną, nie powinny one zawierać przepisów normatywnych ani nawoływań politycznych; jednakże, duch niniejszej zmiany odzwierciedlony jest w motywie 12.

Zmiana 18: cel niniejszej zmiany zawarty jest w art. 1 ust 1 lit. d).

- Zmiana 30: duch niniejszej zmiany określony jest w motywie 19.
- Zmiana 38: definicja określona w art. 2 ust. 3j podąża za duchem niniejszej zmiany.
- Zmiana 39: definicja określona w art. 2 ust. 3k odzwierciedla cel niniejszej zmiany bardziej szczegółowo i precyzyjnie.
- Zmiana 10: niniejsza zmiana zawarta jest w art. 4 wraz ze zmianami będącymi jej następstwem w odniesieniu do harmonogramu.
- Zmiana 23: uwzględniona jest w nowym art. 4b, który odracza wprowadzenie w życie załącznika do 2010 r. dla wszystkich typów statków.
- Zmiana 43: uwzględniona kompleksowo w nowym art. 4c.
- Zmiana 27: odzwierciedlona jest w nowym brzmieniu art. 6, gdzie wprowadzono jaśniejsze sformułowania w celu uniknięcia jakichkolwiek trudności technicznych w stosowaniu.
- Zmiana 29: za duchem niniejszej zmiany podąża motyw 10, jak również jest on uwzględniony w art. 11 dyrektywy 99/32.
- Zmiana 31: problem ten rozwiązany jest poprzez użycie wyrażenia „paliwa ciekłe”.
- Zmiana 32: duch niniejszej zmiany odzwierciedlony jest w motywach 4 i 6 oraz art. 7 ust. 2.
- Zmiana 33: zostaje przyjęta.
- Zmiana 44: duch niniejszej zmiany odzwierciedlony jest w art. 7;
- b) do wspólnego stanowiska nie włączyła 15 zmian (2, 4, 13, 14, 15, 16, 17, 21, 22, 28, 41, 42, 24, 25, 26, 37):
- Zmiana 2: niniejsza zmiana nie mogła zostać włączona, ponieważ nie została uznana za istotną.
- Zmiana 14: niniejsza zmiana nie mogła zostać włączona, ponieważ ustęp, do którego się odnosi został usunięty.
- Zmiany 15–17: niniejsze zmiany nie mogły zostać włączone. Jednakże, duch niniejszych zmian odzwierciedlony jest w art. 4a ust. 2, który ma na celu przesunięcie wejścia w życie na maj 2006 r., w celu dostosowania do załącznika VI Konwencji MARPOL.
- Zmiany 21 i 22: nie mogły zostać włączone.
- Zmiana 28: nie mogła zostać włączona.
- Zmiany 41 i 42: nie mogły zostać przyjęte, ponieważ Rada uznała za przedwczesne rozważania dotyczące przyszłego prawodawstwa (drugiego etapu), które zależałyby się na ocenie stosowania bieżących zmian. Niemniej jednak, potrzeba dalszych udoskonaleń w przyszłości została uznana w nowym art. 7 ust. 2.
- Zmiana 24: nie mogła zostać włączona.
- Zmiana 25: nie mogła zostać włączona, ponieważ nie została uznana za proporcjonalną.
- Zmiana 26: nie mogła zostać przyjęta, ponieważ zmiana 42 została odrzucona (nowy art. 4a lit. a).
- Zmiana 37: nie mogła zostać włączona, ponieważ Rada uznała, że okres 12 miesięcy byłoby konieczny dla dokonania transpozycji;
- c) Rada wprowadziła art. 4a ust. 3 i 4 w celu wyjaśnienia kwestii odnoszących się do wykonania różnych przepisów dyrektywy.

IV. WNIOSEK

Mimo, że Rada nie jest w stanie zaakceptować wszystkich zmian przyjętych przez Parlament Europejski, uważa, że wspólne stanowisko w dużym stopniu odzwierciedla stanowisko Parlamentu Europejskiego i jest zgodne ze zmienionym wnioskiem Komisji, którego celem jest znaczne zmniejszenie emisji dwutlenku siarki w UE, a który ma przyczynić się do zapewnienia jak największych korzyści na obszarach gdzie znajdują się porty i duże skupiska ludzkie wokół nich oraz linie brzegowe, a także ekosystemy wrażliwe na kwasy.

Takie działania stanowią bodziec dla Państw Członkowskich UE do zwiększenia wysiłków w skali międzynarodowej w celu podwyższenia norm środowiskowych dla statków, w szczególności poprzez ratyfikowanie i nadanie większej mocy załącznikowi VI do Konwencji MARPOL.
