



KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 18.11.2013 r.
COM(2013) 816 final

2011/0196 (COD)

**KOMUNIKAT KOMISJI
DO PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO**

na podstawie art. 294 ust. 6 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej

dotyczący

stanowiska Rady w pierwszym czytaniu w kontekście przyjęcia rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie tachografów stosowanych w transporcie drogowym i uchylającego rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym oraz zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

**KOMUNIKAT KOMISJI
DO PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO**

na podstawie art. 294 ust. 6 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej

dotyczący

stanowiska Rady w pierwszym czytaniu w kontekście przyjęcia rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie tachografów stosowanych w transporcie drogowym i uchylającego rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym oraz zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

1.

Data przekazania wniosku Parlamentowi Europejskiemu i Radzie (dokument COM(2011)451 final – 2011/0196 (COD): 19/07/2011

Data wydania opinii przez Komitet Regionów Unii Europejskiej: Opinii nie wydano

Data wydania opinii przez Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny: 07/12/2011

Data uchwalenia stanowiska Parlamentu Europejskiego w pierwszym czytaniu: 03/07/2012

Data osiągnięcia politycznego porozumienia w Radzie w świetle stanowiska Rady w pierwszym czytaniu: 29/10/2012

Data przyjęcia stanowiska Rady w pierwszym czytaniu: 15/11/2013 (?)

2. PRZEDMIOT WNIOSKU KOMISJI

Komisja przedłożyła Radzie i Parlamentowi Europejskiemu powyższy wniosek w dniu 19 lipca 2011 r. Wniosek zmienia rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 z dnia 20 grudnia 1985 r. w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym. Wniosek ten zmienia również rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego. Wnioskowi towarzyszy komunikat Komisji pt. „Tachograf cyfrowy: mapa drogowa dla dalszych działań”, który został jednocześnie przekazany Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.

Wniosek wprowadza szereg ulepszeń technologicznych tachografu cyfrowego, takich jak funkcja połączenia z globalnym systemem nawigacji satelitarnej (GNSS), funkcja

komunikacji na odległość na potrzeby przeprowadzania ukierunkowanych kontroli mających na celu egzekwowanie przepisów oraz interfejs z ITS umożliwiający wykorzystanie danych z tachografu cyfrowego przez komputery pokładowe w celach innych niż kontrolowanie czasu prowadzenia pojazdu. Przewiduje się, że tachografy nowej generacji (tzw. „inteligentne tachografy”) zostaną wprowadzone w latach 2018–2019.

Zmiany wprowadzają również ulepszenia w innych aspektach, m.in. poprzez ustanowienie nowych przepisów w celu zwiększenia wiarygodności warsztatów, w celu wymiany informacji między państwami członkowskimi na temat kart wydanych kierowcom (system TACHOnet) oraz w celu personalizacji kart poprzez połączenie ich z prawem jazdy, a także poprzez ustanowienie przepisów dotyczących szkoleń funkcjonariuszy organów kontrolnych oraz harmonizacji sankcji. Ponadto przewiduje się stosowanie takiego samego dystansu wynoszącego 100 km w przypadku wszystkich uzależnionych od odległości zwolnień z obowiązków dotyczących czasu prowadzenia pojazdu, które mogą wprowadzać państwa członkowskie (w art. 13 rozporządzenia (WE) nr 561/2006).

Europejski Inspektor Ochrony Danych wydał opinię w sprawie wniosku Komisji dnia 5 października 2011 r. Opinia Komitetu Ekonomiczno-Społecznego została wydana w dniu 7 grudnia 2011 r., a Komitet Regionów postanowił, że nie przygotuje opinii ani sprawozdania.

Komisja Transportu i Turystyki w Parlamencie Europejskim mianowała na sprawozdawcę Panią Silvię-Adrianę Ticău (RO, S&D). Głosowanie na posiedzeniu plenarnym odbyło się dnia 3 lipca 2012 r. Zob. **SP (2012) 449/2**.

Rada osiągnęła porozumienie polityczne w sprawie tego aktu w dniu 29 października 2012 r. podczas prezydencji cypryjskiej.

3. UWAGI DOTYCZĄCE STANOWISKA RADY

3.1. Uwagi ogólne dotyczące stanowiska Rady

Zasadniczo Komisja z zadowoleniem przyjmuje stanowisko Rady w pierwszym czytaniu, ponieważ jest ono zgodne z głównymi celami pierwotnego wniosku Komisji, jakimi są zwiększenie bezpieczeństwa systemu tachografu (ograniczenie oszustw i manipulacji związanych z tachografami), zmniejszenie kosztów administracyjnych oraz poprawa skuteczności kontroli systemu. Poprawki Rady zostały wprowadzone w wyniku dalszej analizy spodziewanych skutków niektórych środków zaproponowanych przez Komisję i odzwierciedlają wagę, jaką państwa członkowskie przywiązują do stosowania najbardziej opłacalnych środków, do konieczności wzmocnienia ochrony danych osobowych w rozporządzeniu oraz do wyjaśnienia przepisów dotyczących technicznych i funkcjonalnych wymogów dotyczących tachografów. Komisja szczegółowo przedyskutowała, a następnie zatwierdziła zmiany zaproponowane przez Radę.

Nie sprzeciwiając się przyjęciu tekstu końcowego, wynikającego z negocjacji między współprawodawcami, Komisja pragnie jednak złożyć oświadczenia dotyczące trzech kwestii, wobec których wielokrotnie wyrażała swój sprzeciw w trakcie negocjacji. Oświadczenia te załączono poniżej.

3.2. Uwagi szczegółowe Komisji

3.2.1. Rodzaj aktu prawnego (akty delegowane/akty wykonawcze)

W celu przyjęcia specyfikacji technicznych przyszłego inteligentnego tachografu Komisja zaproponowała, aby przekazać jej uprawnienia do przyjmowania aktów prawnych zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do dostosowania

załączników I, IB oraz II do postępu technicznego i uzupełniania załącznika IB specyfikacjami technicznymi koniecznymi do automatycznego rejestrowania danych dotyczących umiejscowienia na potrzeby umożliwienia komunikacji na odległość oraz zapewnienia interfejsu z inteligentnymi systemami transportowymi (art. 4, 5, 6 i 38, wniosku Komisji).

W wyniku negocjacji z Parlamentem współprawodawcy postanowili włączyć główne wymagania techniczne ze wspomnianych wyżej załączników do tekstu rozporządzenia, i w związku z tym Komisja powinna na tej podstawie ustanowić na późniejszym etapie odpowiednie przepisy szczegółowe w postaci aktów wykonawczych w celu zapewnienia jednolitego stosowania rozporządzenia we wszystkich państwach członkowskich UE. Do rozporządzenia dodano więc przepisy dotyczące definicji, wymogów technicznych i danych, które mają być rejestrowane, a także dotyczące funkcji tachografu cyfrowego i wyświetlania sygnałów ostrzegawczych, co spotkało się z aprobatą Komisji. Przez cały okres trwania negocjacji Komisja podkreślała konieczność zastosowania aktów delegowanych.

Komisja nie wniosła sprzeciwu wobec przyjęcia tekstu uzgodnionego przez współprawodawców. Niemniej jednak Komisja pragnie przypomnieć (w załączonym oświadczeniu), że kwestia rozgraniczenia między art. 290 i 291 TFUE jest obecnie rozpatrywana przez Trybunał Sprawiedliwości w sprawie dotyczącej produktów biobójczych.

3.2.2. *Zmiany techniczne*

Komisja akceptuje poprawki uzgodnione przez Radę i Parlament dotyczące następujących kwestii technicznych:

a) Rejestrowanie danych dotyczących położenia (art. 8)

Komisja z zadowoleniem przyjmuje wprowadzenie wymogu rejestrowania punktów położenia co trzy godziny łącznego czasu prowadzenia pojazdu w celu poprawy przestrzegania obowiązujących przepisów przez zawodowych kierowców w transporcie drogowym.

b) Wyposażenie funkcjonariuszy organów kontrolnych w technologie służące do wczesnego zdalnego wykrywania (art. 9)

Po upływie 15 lat od wprowadzenia inteligentnych tachografów państwa członkowskie będą musiały wyposażyć w odpowiednim zakresie swoje organy kontrolne w urządzenia do wczesnego zdalnego wykrywania, uwzględniając przy tym strategię egzekwowania prawa państw członkowskich. Do tego czasu wyposażanie organów kontrolnych w technologie zdalnego wykrywania nie będzie obowiązkowe.

c) Interfejs do inteligentnych systemów transportowych (art. 10)

Rada uznała, że należy zapewnić wystarczający stopień elastyczności, aby przedsiębiorstwa transportowe mogły same decydować, czy podłączać tachografy do urządzeń zewnętrznych. W związku z powyższym Rada zadecydowała, że tachografy mogą być wyposażone w znormalizowane interfejsy pozwalające na wykorzystywanie przez urządzenie zewnętrzne danych zarejestrowanych lub generowanych przez tachograf, z zastrzeżeniem spełnienia określonych warunków. Ponadto tekst Rady wyjaśnia również, że urządzenie zewnętrzne podłączone do interfejsu uzyskuje dostęp do danych osobowych dopiero po wyraźnym udzieleniu zgody przez kierowcę, którego dane te dotyczą.

Komisja przyjęła wyżej wymienione zmiany jako krok we właściwym kierunku, lecz ostrzegła współprawodawców, że fakt, iż interfejs z ITS nie będzie obowiązkowy, w znaczący sposób ograniczy pierwotny zamysł wniosku.

d) Dodanie czujników wagi do inteligentnego tachografu (motyw 6)

Podobnie jak Rada, Komisja nie podziela zdania Parlamentu, że istnieje bezpośredni związek między dodaniem czujników wagi do inteligentnego tachografu a sprawniejszą kontrolą czasu prowadzenia pojazdu i okresów odpoczynku. W związku z tym Komisja z zadowoleniem przyjmuje fakt, iż do tekstu dodano jedynie motyw, który w ogólny sposób nawiązuje do konieczności przeprowadzenia przez Komisję w przyszłości oceny potencjału czujników wagi w kontekście lepszego przestrzegania przepisów w zakresie transportu drogowego.

e) Tachograf karty kierowcy dla kierowców niemających normalnego miejsca zamieszkania (art. 26 ust. 4)

Komisja popiera nowy przepis, który umożliwi państwom członkowskim wydawanie, na określonych warunkach, czasowych i nieodnawialnych kart kierowcy na okres nieprzekraczający 185 dni. Ten nowy przepis zapewnia praktyczne rozwiązanie istniejącego problemu operacyjnego, ponieważ obejmuje przypadki kierowców spoza UE i spoza państw będących umawiającymi się stronami Umowy AETR (Umowa europejska dotycząca pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe), wykonujących okazjonalne przewozy w UE, lub kierowców posiadających obywatelstwo UE, którzy utracili status rezydenta w UE, przez co mogą mieć problemy z uzyskaniem zwykłej karty kierowcy.

f) Doposażanie pojazdów w tachografy cyfrowe (art. 3 ust. 4)

Komisja nie zawarła żadnych przepisów w sprawie doposażania pojazdów w inteligentne tachografy w swoim pierwotnym wniosku, ale może zaakceptować wymóg doposażania uzgodniony w tym stanowisku, gdyż praktyczne implikacje powinny być możliwe do opanowania.

3.2.3. *Nietechniczne zmiany związane z funkcjonowaniem systemu tachografów*

a) Zniesienie wymogu, zgodnie z którym kierowcy mieliby przedkładać formularze potwierdzające ich czynności w trakcie oddalenia się od pojazdu (art. 34 ust. 3 in fine).

Komisja popiera ten przepis, ponieważ prowadzi on do zmniejszenia obciążeń administracyjnych.

b) Odpowiedni sprzęt i szkolenie funkcjonariuszy służb kontrolnych (art. 38 i 39)

Komisja akceptuje wyniki negocjacji pomiędzy współprawodawcami w tej kwestii.

Komisja zgadza się z tym stanowiskiem i po przyjęciu rozporządzenia przyjmie środki określające treść szkoleń obejmujących kształcenie i doskonalenie zawodowe dla funkcjonariuszy służb kontrolnych. Treści te będą włączone do szkoleń organizowanych dla funkcjonariuszy służb kontrolnych w państwach członkowskich.

c) Wzmocnienie wiarygodności warsztatów (art. 24)

Komisja zgadza się na ograniczenie częstotliwości regularnych audytów procedur stosowanych przez warsztaty przy obsłudze tachografów z jednego audytu rocznie do jednego audytu na dwa lata, ponieważ zachowano pierwotną propozycję Komisji, zgodnie z którą 10 % warsztatów zostanie objętych niezapowiedzianymi audytami

technicznymi i zgodnie z którą utrzymano roczny okres ważności karty warsztatowej.

3.2.4. *Nietechniczne zmiany związane z przepisami dotyczącymi ochrony danych, naruszeń i daty wejścia w życie*

a) Wzmocnienie ochrony danych (art. 7)

Komisja zgadza się z nowymi przepisami w sprawie ochrony danych osobowych.

b) Harmonizacja przepisów dotyczących wykroczeń i sankcji (art. 41)

Komisja akceptuje wyniki negocjacji pomiędzy współprawodawcami w tej kwestii.

c) Odpowiedzialność przedsiębiorstw transportowych (art. 33)

Komisja akceptuje wyniki negocjacji pomiędzy współprawodawcami w tej kwestii.

d) Wejście w życie (Art. 48)

Komisja akceptuje wyniki negocjacji pomiędzy współprawodawcami w tej kwestii. Stosowanie inteligentnego tachografu będzie wymagane – w przypadku pojazdów, które zostały zarejestrowane po raz pierwszy – po 40 miesiącach od wejścia w życie specyfikacji technicznych dla inteligentnych tachografów. Komisja zamierza opracować te specyfikacje najpóźniej w ciągu dwóch lat od publikacji nowego rozporządzenia.

3.2.5. *Zmiany w rozporządzeniu (WE) nr 561/2006 w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego*

Komisja z zadowoleniem przyjmuje fakt, że utrzymano zaproponowane przez nią zmiany w art. 13 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 561/2006, które pozwalają państwom członkowskim na przyznawanie zwolnień ze stosowania przepisów rozporządzenia w promieniu 100 km od bazy przedsiębiorstwa, z zastrzeżeniem spełnienia określonych warunków, oraz zgadza się z wprowadzeniem tzw. zwolnienia dla „rzemieślników” w art. 3 rozporządzenia (WE) nr 561/2006, który określa zakres tego rozporządzenia.

4. KOŃCOWE WNIOSKI KOMISJI

Przedmiotowy wniosek ma szczególne znaczenie dla realizacji celów wyznaczonych w komunikacie „Plan utworzenia jednolitego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu”, przyjętym w dniu 28 marca 2011 r.

Pomimo osłabienia kilku przepisów Komisja uważa, że stanowisko Rady w dalszym ciągu odzwierciedla główne cele wniosku, i jest zdania, że proces legislacyjny powinien zostać zakończony głosowaniem w Parlamencie Europejskim po osiągnięciu wczesnego porozumienia w drugim czytaniu, które – w wyniku nieformalnych rozmów trójstronnych z dnia 14 maja 2013 r. – powinno być zbieżne się ze stanowiskiem Rady.

OŚWIADCZENIE KOMISJI

1) Oświadczenie Komisji dotyczące rozporządzenia (WE) nr 561/2006

W celu zapewnienia skutecznego i jednolitego wprowadzania w życie przepisów dotyczących czasu prowadzenia pojazdu i okresów odpoczynku Komisja będzie nadal ściśle monitorować realizację tych przepisów oraz, w razie konieczności, podejmować odpowiednie inicjatywy.

2) Oświadczenie Komisji dotyczące aktów wykonawczych

Komisja uważa, że przyszłe akty, do przyjmowania których została upoważniona aktem ustawodawczym w celu ustalenia szczegółowych przepisów i specyfikacji tachografów, kart do tachografów i wykresówek, jak również wymagań w zakresie homologacji typu, mają na celu uzupełnienie specyfikacji technicznych określonych w akcie podstawowym i w związku z tym powinny stanowić akty delegowane, które zostaną przyjęte na podstawie art. 290 TFUE. Komisja nie wniesie sprzeciwu wobec przyjęcia tekstu uzgodnionego przez współprawodawców. Niemniej jednak Komisja przypomina, że kwestia rozgraniczenia między art. 290 i 291 TFUE jest obecnie rozpatrywana przez Trybunał Sprawiedliwości w sprawie dotyczącej produktów biobójczych.

3) Oświadczenie Komisji dotyczące stosowania art. 5 ust. 4 akapit drugi lit. b) rozporządzenia (UE) nr 182/2011

Komisja podkreśla, że systematyczne powoływanie się na art. 5 ust. 4 akapit drugi lit. b) rozporządzenia (UE) 182/2011 (Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13) jest sprzeczne z literą i duchem tego rozporządzenia. Korzystanie z tego przepisu musi być związane z konkretną potrzebą odstąpienia od zasady, zgodnie z którą Komisja może przyjąć projekt aktu wykonawczego, w przypadku gdy nie została wydana opinia. Jako że jest to wyjątek od zasady ogólnej ustanowionej w art. 5 ust. 4, nie można postrzegać korzystania z akapitu drugiego lit. b) jedynie jako „dyskrecjonalnego uprawnienia” prawodawcy, lecz przepis ten należy interpretować w sposób zawężający, a w związku z tym korzystanie z niego musi być uzasadnione.

Komisja odnotowuje porozumienie osiągnięte przez Parlament Europejski i Radę w kwestii odwołania się do tego przepisu, ale ubolewa nad faktem, że takie uzasadnienie nie zostało odzwierciedlone w motywie.