

DYREKTYWA 2006/22/WE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY**z dnia 15 marca 2006 r.****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
oraz uchylająca dyrektywę Rady 88/599/EWG****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską,
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
w świetle wspólnego tekstu zaakceptowanego przez komitet
pojedynczy w dniu 8 grudnia 2005 r. ⁽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 urzędzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym ⁽⁴⁾ oraz 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 ⁽⁵⁾ mają istotne znaczenie dla tworzenia wspólnego rynku usług w zakresie transportu lądowego, dla bezpieczeństwa na drogach oraz dla warunków pracy.

(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) Zapobieganiu ryzyku wynikającemu ze zmęczenia kierowców powinno służyć także egzekwowanie przestrzegania przepisów dyrektywy 2002/15/WE.

(5) Środki przewidziane w niniejszej dyrektywie powinny prowadzić nie tylko do poprawy bezpieczeństwa na drogach, ale także przyczynić się do harmonizacji warunków pracy we Wspólnocie i wyrównania warunków konkurencji.

(6) 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 %.

(7) Celem systemów kontroli musi być rozwój rozwiązań krajowych w kierunku ich interoperacyjności i praktycznej wykonalności na poziomie europejskim.

(8) Wszystkie jednostki kontrolne powinny dysponować odpowiednim standardowym wyposażeniem oraz odpowiednimi uprawnieniami umożliwiającymi skuteczne i efektywne wykonywanie ich obowiązków.

⁽¹⁾ Dz.U. C 241 z 28.9.2004, str. 65.

⁽²⁾ Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 20 kwietnia 2004 r. (Dz.U. C 104 E z 30.4.2004, str. 385), wspólne stanowisko Rady z dnia 9 grudnia 2004 r. (Dz.U. C 63 E z 15.3.2005, str. 1) i stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 13 kwietnia 2005 r. (Dz.U. C 33 E z 9.2.2006, str. 415). Rezolucja legislacyjna Parlamentu Europejskiego z dnia 2 lutego 2006 r. i decyzja Rady z dnia 2 lutego 2006 r.

⁽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).

⁽⁵⁾ Dz.U. L 80 z 23.3.2002, str. 35.

- (9) Państwa Członkowskie powinny dążyć, bez uszczerbku dla należytego wykonania zadań nałożonych niniejszą dyrektywą, do zapewnienia efektywnego i szybkiego przeprowadzania kontroli drogowych, mając na uwadze ich zakończenie w możliwie najkrótszym czasie i przy możliwie najmniejszym opóźnieniu kierowcy.
- (10) W każdym Państwie Członkowskim powinien istnieć jeden organ do spraw wewnątrzspółnotowych 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.
- (11) Współpracę pomiędzy organami kontrolnymi Państw Członkowskich należy dodatkowo wspierać poprzez skoordynowane kontrole, wspólne inicjatywy szkoleniowe, elektroniczną wymianę informacji oraz wymianę wiedzy i doświadczeń.
- (12) Stosowanie najlepszych praktyk w zakresie działań kontrolnych w transporcie drogowym, w szczególności dla zagwarantowania jednolitego podejścia do kwestii wydawania zaświadczeń dotyczących urlopów wypoczynkowych lub zwolnień chorobowych kierowców, powinno być ułatwiane i promowane poprzez forum organów kontrolnych Państw Członkowskich.
- (13) 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⁾.
- (14) 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 oraz rozporządzenia (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 i zmieniającego rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) nr 2135/98 oraz uchylającego rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 ⁽²⁾, 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.

- (15) Należy zatem uchylić dyrektywę Rady 88/599/EWG ⁽³⁾ w sprawie standardowych procedur sprawdzających przy wykonaniu rozporządzeń (EWG) nr 3820/85 oraz nr 3821/85,

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 których 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 w trasie w zakresie transportu drogowego, 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. O ile dotychczas tego nie uczyniono, Państwa Członkowskie nadają do dnia 1 maja 2007 r. upoważnionym funkcjonariuszom służb kontrolnych odpowiednie uprawnienia umożliwiające im prawidłowe wykonywanie zadań kontrolnych zgodnie z przepisami niniejszej dyrektywy.

3. Każde Państwo Członkowskie organizuje kontrole w taki sposób, aby od dnia 1 maja 2006 r. obejmowały one 1 % dni przepracowanych przez kierowców pojazdów objętych zakresem stosowania rozporządzeń (EWG) nr 3820/85 i nr 3821/85. Odsetek ten wzrośnie do co najmniej 2 % od dnia 1 stycznia 2008 r. oraz do co najmniej 3 % od dnia 1 stycznia 2010 r.

⁽³⁾ 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).

⁽¹⁾ Dz.U. L 184 z 17.7.1999, str. 23.

⁽²⁾ Dz.U. L 102 z 11.4.2006, str. 1.

Od dnia 1 stycznia 2012 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 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 30 % 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.

4. 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 i rodzaj ujawnionych naruszeń z zaznaczeniem, czy wykonywany był przewóz osób czy rzeczy.

Artykuł 3

Dane statystyczne

Państwa Członkowskie zapewniają, by dane statystyczne gromadzone w wyniku kontroli przeprowadzanych zgodnie z art. 2 ust. 1 i 3 grupowane były według następujących kategorii:

- a) w przypadku kontroli drogowych:
 - i) kategoria drogi, tj. czy jest to autostrada, droga krajowa, czy droga niższej kategorii oraz państwo, w którym kontrolowany pojazd jest zarejestrowany, w celu uniknięcia dyskryminacji;
 - ii) rodzaj tachografu: analogowy lub cyfrowy;
- b) w przypadku kontroli na terenie przedsiębiorstw:
 - i) rodzaj działalności transportowej, tj. czy jest to 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 co dwa lata Komisji i publikowane w sprawozdaniu.

Właściwe organy Państw Członkowskich prowadzą rejestr danych zebranych w poprzednim roku.

Przedsiębiorstwa odpowiedzialne za kierowców zachowują przez okres jednego roku powierzone im przez organy kontrolne dokumenty, protokoły z wyników kontroli i inne istotne dane dotyczące kontroli przeprowadzonych na ich terenie lub dotyczące kontroli ich kierowców na drodze.

Komisja udzieli wszelkich niezbędnych dodatkowych wyjaśnień dotyczących definicji kategorii określonych w lit. 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, a w razie potrzeby, aby stacje paliw i inne bezpieczne miejsca przy autostradach mogły stanowić punkty kontrolne;
 - b) przeprowadzanie kontroli według wrywkowego systemu rotacyjnego, z zachowaniem odpowiedniej równowagi geograficznej.
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) rodzaj tachografu: analogowy lub cyfrowy.

5. Funkcjonariusz służb kontrolnych zaopatrzonej 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 ustalić 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 kontrolne dwóch lub więcej Państw Członkowskich, przy czym każdy z tych organów 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 i przedsiębiorstw. Prowadzi się je także, w przypadkach gdy kontrole drogowe ujawniły poważne naruszenia przepisów rozporządzeń (EWG) nr 3820/85 lub nr 3821/85.

2. Kontrole na terenie przedsiębiorstw obejmują elementy wymienione w częściach A i B załącznika I.

3. Funkcjonariusz służb kontrolnych zaopatrzonej jest w:

- a) wykaz podstawowych elementów podlegających kontroli określony w częściach A i B załącznika I;
- b) standardowy sprzęt kontrolny, określony w załączniku II.

4. Funkcjonariusze służb kontrolnych Państwa Członkowskiego w trakcie kontroli uwzględniają wszelkie informacje przekazane przez wyznaczony organ łącznikowy 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 w obiektach właściwych organów na podstawie odpowiednich

dokumentów lub danych przekazanych przez przedsiębiorstwa na żądanie 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. Aktywne wspieranie wymiany danych, doświadczeń i wiedzy pomiędzy Państwami Członkowskimi realizowane jest przede wszystkim, ale nie wyłącznie, poprzez Komitet określony w art. 12 ust. 1 oraz jakikolwiek tego typu 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 nr 3821/85, popełnionych przez określone przedsiębiorstwo. Komisja wspiera dialog pomiędzy Państwami Członkowskimi w celu popierania spójności między tymi systemami oceny ryzyka.

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.

3. Wstępny wykaz naruszeń rozporządzenia (EWG) nr 3820/85 i nr 3821/85 jest zamieszczony w załączniku III.

W celu udzielenia wytycznych dotyczących wagi naruszeń przepisów rozporządzeń (EWG) nr 3820/85 i nr 3821/85 Komisja może, w razie potrzeby, zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 12 ust. 2, dostosować załącznik III w celu ustalenia wytycznych dotyczących ogólnego zakresu naruszeń, z podziałem na kategorie w zależności od ich wagi.

Kategoria obejmująca najpoważniejsze naruszenia powinna obejmować przypadki, w których naruszenie odpowiednich przepisów rozporządzeń (EWG) nr 3820/85 i nr 3821/85 stwarza poważne ryzyko śmierci lub poważnych obrażeń ciała.

*Artykuł 10***Sprawozdanie**

Do dnia 1 maja 2009 r. 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 kontroli.

Wytyczne te są publikowane w składanym co dwa lata sprawozdaniu Komisji.

2. Państwa Członkowskie opracowują wspólne programy szkoleń dotyczące najlepszych praktyk, które są przeprowadzane co najmniej raz w roku i ułatwiają – co najmniej raz w roku – wymianę pracowników organów odpowiedzialnych za kontakty wewnątrzspółnotowe z ich 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.

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 kontrolne;

c) ułatwienia dialogu pomiędzy branżą transportu drogowego i organami kontrolnymi.

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.

Do czasu zakończenia tych negocjacji Państwa Członkowskie włączą dane dotyczące kontroli pojazdów z państw trzecich do informacji przekazywanych Komisji zgodnie z art. 16 ust. 2 rozporządzenia (EWG) nr 3820/85.

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 wprowadzą w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy do dnia 1 kwietnia 2007 r. Niezwłocznie prześlą one Komisji teksty tych przepisów wraz z tabelą korelacji pomiędzy nimi a 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 prześlą Komisji teksty podstawowych przepisów prawa krajowego przyjętych w dziedzinach objętych niniejszą dyrektywą.

Artykuł 17**Uchylenie**

1. Dyrektywa 88/599/EWG zostaje niniejszym uchylona.
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 ogłoszeniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Artykuł 19**Adresaci**

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do Państw Członkowskich.

Sporządzono w Strasburgu, dnia 15 marca 2006 r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego
J. BORRELL FONTELLES
Przewodniczący

W imieniu Rady
H. WINKLER
Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK I

CZĘŚĆ A

KONTROLE DROGOWE

Następujące elementy są zwykle objęte kontrolami drogowymi:

- 1) dzienne i tygodniowe czasy prowadzenia pojazdu, przerwy i dzienne 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 lub dane z tego samego okresu przechowywane na karcie kierowcy lub w pamięci urządzenia rejestrującego zgodnie z postanowieniami załącznika II do niniejszej dyrektywy 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 II A do dyrektywy Rady 70/156/EWG z dnia 6 lutego 1970 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich w odniesieniu 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 lub karty kierowcy 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 określonymi w części A, następujące dodatkowe elementy:

- 1) tygodniowe okresy odpoczynku oraz czasy prowadzenia pojazdu między tymi okresami odpoczynku;
- 2) przestrzeganie dwutygodniowego ograniczenia czasów 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 2006/28/WE (Dz.U. L 65 z 7.3.2006, str. 27).

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 umożliwiające:

- 1) 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) sprawdzanie wykresówek tachografu.
-

ZAŁĄCZNIK III

Naruszenia

Zgodnie z art. 9 ust. 3 do celów niniejszej dyrektywy niniejszy wykaz, nie mający charakteru wyczerpującego, stanowi wskazówkę, co powinno być uznawane za naruszenie:

- 1) przekroczenie maksymalnych dziennych, tygodniowych lub dwutygodniowych czasów prowadzenia pojazdu;
 - 2) niezachowanie minimalnego dziennego lub tygodniowego okresu odpoczynku;
 - 3) niezachowanie minimalnej przerwy;
 - 4) niezainstalowanie tachografu zgodnie z wymogami rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85.
-