

Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie wniosku dotyczącego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę 2006/126/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w odniesieniu do praw jazdy z funkcją karty kierowcy

COM(2011) 710 final – 2011/0327 (COD)

(2012/C 143/28)

Sprawozdawca: **Jan SIMONS**

Parlament Europejski, w dniu 17 listopada 2011 r., oraz Rada, w dniu 14 grudnia 2011 r., postanowiły, zgodnie z art. 91 i 304 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE), zasięgnąć opinii Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie

wniosku dotyczącego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę 2006/126/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w odniesieniu do praw jazdy z funkcją karty kierowcy

COM(2011) 710 final – 2011/0327 (COD).

Sekcja Transportu, Energii, Infrastruktury i Społeczeństwa Informacyjnego, której powierzono przygotowanie prac Komitetu w tej sprawie, przyjęła swoją opinię 3 lutego 2012 r.

Na 478. sesji plenarnej w dniach 22–23 lutego 2012 r. (posiedzenie z 22 lutego) Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny stosunkiem głosów 122 do 5 – 12 osób wstrzymało się od głosu – przyjął następującą opinię:

1. Wnioski i zalecenia

1.1 Aby zapewnić jednolite wdrożenie omawianych przepisów, godny zalecenia byłby zdaniem Komitetu wybór rozporządzenia zamiast dyrektywy, dzięki czemu wykluczono by własne interpretacje państw członkowskich.

1.2 Komitet aprobuje ostateczny cel wniosku Komisji – polegający na połączeniu funkcji karty kierowcy z prawem jazdy, co powinno zapewnić ściślejsze przestrzeganie przepisów socjalnych dotyczących okresów odpoczynku i czasu prowadzenia pojazdu – jednak uważa, że aby uregulowania były jednoznaczne, wykonalne i skuteczne, należy najpierw rozwiązać szereg problemów, które zostały niewyczerpująco wymienione w punkcie 4 niniejszej opinii.

1.3 Komitet zaleca, żeby jeśli nie uda się znaleźć odpowiednich rozwiązań, przeprowadzono analizę zgodności istniejących przepisów w omawianym zakresie i zmieniono je w taki sposób, by nie pogorszyła się funkcjonalność wszystkich generacji tachografu cyfrowego. Komitet zaleca, aby do prac nad tą analizą włączono partnerów społecznych, producentów tachografów oraz organy kontroli.

1.4 Komitet wyraża wątpliwości co do tego, czy możliwe jest zmniejszenie obciążenia administracyjnego o 100 mln euro rocznie, jak to przewiduje Komisja. Uważa, że takie obliczenia powinny opierać się na solidnych podstawach, których brakuje w dokonanej przez Komisję ocenie skutków.

1.5 Komitet zaleca, aby w wypadku, gdy w ostateczności rzeczywiście będzie chodziło o połączenie funkcji karty kierowcy z prawem jazdy, zawarte zostały odpowiednio przygotowane porozumienia nie tylko z państwami objętymi Umową europejską dotyczącą pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe, lecz także z państwami jej niepodlegającymi, tak aby zapewnić, że omawiane przepisy będą jednolicie i właściwie wdrażane oraz kontrolowane.

1.6 Zdaniem Komitetu Komisja powinna jasno określić, w jaki sposób zamierza rozwiązać wymienione w punkcie 4 niniejszej opinii problemy, jakie stwarza połączenie funkcji karty kierowcy z prawem jazdy w jednym czipie. Być może rozwiązaniem jest zainstalowanie dwóch osobnych czipów w prawie jazdy, co jednak najprawdopodobniej nie wyeliminuje wszystkich problemów.

2. Wstęp

2.1 W dniu 11 listopada 2011 r. Komisja opublikowała wniosek zmieniający dyrektywę 2006/126/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w odniesieniu do praw jazdy z funkcją karty kierowcy (COM(2011) 710 final). Parlament Europejski i Rada wniosły, zgodnie z art. 91 i 304 TFUE, by Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny wydał opinię w tej sprawie.

2.2 Komitet docenia tę decyzję Parlamentu i Rady, zważywszy na to, że jego zdaniem chodzi tu o zagadnienie o istotnym znaczeniu dla zagwarantowania, by w transporcie drogowym osób i towarów stosowane były lepsze przepisy socjalne.

2.3 Rozpatrywany wniosek Komisji wiąże się z jej wnioskiem dotyczącym rozporządzenia zmieniającego rozporządzenie nr 3821/85 w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym (rozporządzenie w sprawie tachografów) oraz rozporządzenie nr 561/2006 w sprawie czasu prowadzenia pojazdu przez zawodowych kierowców i ich okresów odpoczynku.

2.4 W sprawie rozporządzeń wymienionych w punkcie 2.3 Komitet przyjął na sesji plenarnej 7 grudnia 2011 r. opinię⁽¹⁾, w której następująco wypowiedział się na temat rozpatrywanego tutaj wniosku: „Komitet pozytywnie ocenia proponowane przez Komisję połączenie funkcji kart kierowcy z prawem jazdy,

⁽¹⁾ Dz.U. C 43 z 15.2.2012, s. 79–81.

dzięki czemu wzrosłoby bezpieczeństwo, a zmalałyby obciążenia administracyjne w takim stopniu, w jakim jest to możliwe w praktyce”.

2.5 Obecny wniosek Komisji dotyczy połączenia funkcji karty kierowcy z prawem jazdy, dzięki któremu zdaniem Komisji ograniczy się możliwości popełniania oszustw oraz – w perspektywie długofalowej – zmniejszy się obciążenia administracyjne, ponieważ można będzie wydawać i nabywać tylko jeden dokument zamiast dwóch. Komisja szacuje, że planowane oszczędności wyniosą ok. 100 mln euro rocznie.

3. Uwagi ogólne

3.1 Komitet opowiada się za ujednoczeniem przepisów, tak aby powstawało jak najmniej nieporozumień w kwestii ich wykładni. Zastosowany przez Komisję instrument, mianowicie wniosek dotyczący dyrektywy – forma przyjęta prawdopodobnie dlatego, że uregulowania w kwestii prawa jazdy także zostały ujęte w dyrektywie – daje państwom członkowskim swobodę dokonywania własnych interpretacji. Komitet zastanawia się, czy bardziej wskazany nie byłby wniosek dotyczący rozporządzenia.

3.2 Komitet aprobejuje podstawowy cel wniosku Komisji, jakim jest zapewnienie lepszych warunków stosowania przepisów socjalnych w transporcie drogowym, a zarazem ograniczenie obciążeń administracyjnych i możliwości popełniania oszustw, niemniej uważa, że należy najpierw rozwiązać szereg problemów, wymienionych w punkcie 4 niniejszej opinii.

3.3 Co się tyczy szacowanego zmniejszenia obciążeń administracyjnych o 100 mln euro, jak to Komisja podaje na podstawie oceny skutków, Komitet jest zdania, że samo połączenie funkcji karty kierowcy z prawem jazdy nie daje jeszcze gwarancji, że uda się takie oszczędności osiągnąć. Połączenie dokumentów nie oznacza samo w sobie, że zapewni się większą wydajność i redukcję kosztów.

3.4 Komitet zastanawia się, czy polegająca na połączeniu funkcji karty kierowcy z prawem jazdy propozycja Komisji zapewni wystarczające gwarancje zawodowemu kierowcy, który jeździ po nienależącym do UE kraju objętym Umową europejską dotyczącą pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe i tam jest kontrolowany. Przy wprowadzaniu nowych regulacji należy przede wszystkim zadbać o to, aby zawarte zostały jasne porozumienia w sprawie wdrażania tych przepisów i kontroli ich przestrzegania, i to nie tylko z innymi państwami objętymi wspomnianą umową, lecz także z państwami jej niepodlegającymi.

3.5 Jeśli nie uda się znaleźć jasnych rozwiązań dla wszystkich problemów, które wiążą się z wnioskiem Komisji i które wymieniono m.in. w tej oraz w następnej części niniejszej

opinii, Komitet zaleca, aby przeprowadzono analizę zgodności istniejących przepisów w omawianym zakresie i zmieniono je w taki sposób, by nie uległa pogorszeniu funkcjonalność wszystkich generacji tachografu cyfrowego. Godne zalecenia wydaje się również, aby w prace nad tą analizą włączono wszystkie zainteresowane strony, tj. partnerów społecznych, producentów tachografów oraz organy kontroli.

4. Uwagi szczegółowe

4.1 Zdaniem Komitetu Komisja nie dość jasno wskazuje, w jaki sposób zamierza rozwiązać problemy, jakie stwarza połączenie funkcji karty kierowcy z prawem jazdy w jednym czipie.

4.1.1 Przykładem jest naruszenie przepisów dotyczących czasu prowadzenia pojazdu przez zawodowych kierowców i ich okresów odpoczynku, którego konsekwencją byłoby cofnięcie prawa jazdy. W wielu przypadkach będzie to nieproporcjonalna kara.

4.1.2 Specyfikacje techniczne dotyczące czipa dla karty kierowcy różnią się od tych dotyczących czipa dla prawa jazdy. Czy oznacza to, że należy odpowiednio dostosować regulacje dotyczące tachografu cyfrowego?

4.1.3 Przepisy są różne w odniesieniu do cofnięcia karty kierowcy i prawa jazdy. Ponadto są one określone zarówno w prawodawstwie unijnym, jak i krajowym, a zatem trudno dać się ujednoczyć.

4.1.4 W niektórych krajach prawo jazdy używane jest jako dowód tożsamości. Jeśli zawodowy kierowca legitymuje się takim dokumentem, musi wyjąć kartę z aparatu rejestrującego. Jednakże wyjmowanie karty kierowcy z aparatu podczas procesu rejestracji, w czasie jazdy lub innego rodzaju czynności zawodowych jest zabronione.

4.1.5 W niektórych państwach funkcjonuje już karta będąca połączeniem certyfikatu kwalifikacji zawodowych kierowcy i prawa jazdy. Połączenie z kartą kierowcy będzie wymagało rozszerzenia tej zintegrowanej karty.

4.1.6 Połączenie karty kierowcy z prawem jazdy może mieć skutki dla Umowy europejskiej dotyczącej pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe. Należy je przewidzieć i zaradzić im jeszcze przed przyjęciem wniosku Komisji.

4.1.7 Zgodnie z treścią wniosku Komisji, czip dla prawa jazdy będzie musiał jednocześnie zawierać aplikacje dla karty kierowcy. Jednak fakt, że dla tych dokumentów istnieją dwie różne specyfikacje techniczne, stanowi problem. Zdaniem Komitetu można by przewidzieć wyposażenie prawa jazdy nie w jeden, lecz w dwa czipy.

Bruksela, 22 lutego 2012 r.

Przewodniczący
Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego
Staffan NILSSON