

**Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie zniesienia kontroli przeprowadzanych na granicach Państw Członkowskich w dziedzinie transportu drogowego i żeglugi śródlądowej (wersja skodyfikowana)**

COM(2006) 432 wersja ostateczna — 2006/0146 (COD)

(2006/C 324/20)

Dnia 27 września 2006 r. Rada, działając na podstawie art. 71 Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską, postanowiła zasięgnąć opinii Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie wspomnianej powyżej.

Dnia 12 września 2006 r. Prezydium Komitetu postanowiło powierzyć Sekcji ds. Transportu, Energii, Infrastruktury i Społeczeństwa Informacyjnego przygotowanie opinii w tej sprawie.

Zważywszy na pilny charakter prac na 430. sesji plenarnej dn. 26 października 2006 r. Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny wyznaczył Jana SIMONSA na sprawozdawcę generalnego, a następnie przyjął następującą opinię 133 głosami za — 3 osoby wstrzymały się od głosu:

## 1. Wnioski i zalecenia

1.1 Komitet zgadza się z Prezydencją Rady Europejskiej co do znaczenia kodyfikacji, gdyż daje ona pewność stosowanego prawa w danej materii w określonym czasie, oraz zwiększa przejrzystość i dostępność prawodawstwa wspólnotowego dla obywateli europejskich.

1.2 Niniejszy wniosek ma na celu kodyfikację rozporządzenia Rady (EWG) 4060/89 z 21 grudnia 1989 r., a zatem zmian wprowadzonych rozporządzeniem 3356/91, w sprawie zniesienia kontroli przeprowadzanych na granicach państw członkowskich w dziedzinie transportu drogowego i żeglugi śródlądowej. Zdaniem Komitetu należałoby zbadać, w jakiej mierze można by w tej kodyfikacji uwzględnić przepisy odnoszące się do innych środków transportu, takich jak kolej, transport intermodalny, żegluga bliskiego zasięgu i transport lotniczy.

1.3 Komitet popiera proponowaną skodyfikowaną wersję z zastrzeżeniem, że zachowa ona w całości niezmienionej formie treść kodyfikowanych aktów, oraz że polegać będzie na zebraniu tych aktów razem i wprowadzeniu czysto formalnych zmian wynikających z samego zadania kodyfikacji.

1.4 Zważywszy na znaczenie, jakie ma dostęp obywateli Unii Europejskiej do przejrzystego prawodawstwa, Komitet wnioskuje, by Komisja zbadała, czy istnieją inne możliwości kodyfikacji prawodawstwa, a jeśli tak, to w jakim zakresie można by ją przeprowadzić.

1.5 Mają zostać ujednolicone przeprowadzane przez państwa członkowskie kontrole, przeglądy i badania. W przypadku braku harmonizacji — celem zapewnienia niezakłóconego przewozu — państwa członkowskie mają przynajmniej wzajemnie przekazywać sobie wyniki takich kontroli, aby zapobiec przeprowadzaniu ponownych badań i kontroli kolejno przez poszczególne państwa. W odniesieniu do żeglugi śródlądowej — przy istnieniu systemu RIS (*River Information Service*) — nie powinno to spowodować żadnych problemów.

## 2. Wstęp

2.1 W Europie, w której prawodawstwo wspólnotowe odgrywa istotną rolę i często dochodzi do nowelizacji istniejących przepisów, obywatelom trudno jest być na bieżąco z obowiązującym prawem ze względu na duże rozproszenie informacji.

2.2 Komisja oświadczyła, że przywiązuje wielką wagę do uproszczenia i uporządkowania prawa wspólnotowego, tak aby stało się ono bardziej dostępne dla obywateli.

2.3 Dlatego też Komisja postanowiła zalecić swoim pracownikom, aby wszystkie akty prawne były kodyfikowane nie później niż po 10 zmianach.

2.4 Konkluzje Prezydencji Rady Europejskiej w Edynburgu (grudzień 1992 r.) podkreśliły wagę kodyfikacji, która daje pewność co do prawa stosowanego w danej materii w określonym czasie, a zatem sprzyja większej przejrzystości.

2.5 Kodyfikacja nie pociąga za sobą żadnych zmian w treści kodyfikowanych przepisów i z tego względu Parlament Europejski, Rada i Komisja uzgodniły, w drodze porozumienia międzyinstytucjonalnego z dnia 20 grudnia 1994 r., możliwość stosowania w jej przypadku przyspieszonej procedury legislacyjnej.

2.6 Niniejszy wniosek dotyczy kodyfikacji rozporządzenia Rady (EWG) 4060/89 z 21 grudnia 1989 r. w sprawie zniesienia kontroli przeprowadzanych na granicach państw członkowskich w dziedzinie transportu drogowego i żeglugi śródlądowej. Proponowane nowe rozporządzenie zbiera razem rozporządzenie (EWG) 4060/89 i inne właściwe akty zmieniające.

2.7 Wniosek Komisji całkowicie zachowuje treść kodyfikowanych aktów, łącząc je jedynie w jednym dokumencie i dokonując tylko takich formalnych zmian, jakie są konieczne dla przeprowadzenia kodyfikacji.

### 3. Uwagi ogólne

3.1 Komitet stwierdza, że omawiany wniosek Komisji dotyczy jedynie kodyfikacji rozporządzenia (EWG) 4060/89 dotyczącego zniesienia kontroli na granicach państw członkowskich w przypadku transportu drogowego i żeglugi śródlądowej i nie odnosi się do innych środków transportu, takich jak kolej, transport intermodalny, żegluga bliskiego zasięgu i transport lotniczy. W przypadku tych ostatnich nadal mamy do czynienia z kontrolami na granicach. Zdaniem Komitetu należałoby wziąć pod uwagę również i te środki transportu.

3.2 Komitet kładzie nacisk na fakt, że rozporządzenie 4060/89 (EWG) oraz wnioski w sprawie kodyfikacji dotyczą zniesienia regularnych kontroli na granicach państw członkowskich. Nadal istnieje możliwość — jak stanowi art. 3 proponowanego tekstu rozporządzenia — przeprowadzania kontroli w ramach normalnych procedur kontrolnych stosowanych w sposób niedyskryminujący na całym terytorium państwa członkowskiego.

3.3 Zdaniem Komitetu należy z zadowoleniem odnieść się do inicjatywy Komisji dotyczącej proponowanej kodyfikacji. Im

bardziej przejrzyste prawodawstwo wspólnotowe dla obywateli, tym lepiej. Komitet wnioskuję zatem, by Komisja zbadała inne możliwości skodyfikowania przepisów oraz — w razie takiej ewentualności — zakres takiej kodyfikacji.

3.4 Zgodnie z motywem czwartym preambuły omawianego wniosku dotyczącego rozporządzenia, w myśl obowiązujących przepisów prawa wspólnotowego państwa członkowskie mają swobodę w organizowaniu i przeprowadzaniu kontroli, przeglądów i badań, według ich uznania, niemniej pożądanym jest, by ich procedury zostały ujednoczone. W przypadku braku harmonizacji — celem zapewnienia niezakłóconego przewozu — państwa członkowskie powinny wzajemnie przekazywać sobie wyniki takich kontroli, aby zapobiec przeprowadzaniu ponownych badań i kontroli kolejno przez poszczególne państwa członkowskie. W odniesieniu do żeglugi śródlądowej — przy istnieniu systemu RIS — nie powinno to spowodować żadnych problemów.

### 4. Uwagi szczegółowe

Brak.

Bruksela, 26 października 2006 r.

Przewodniczący  
Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego  
Dimitris DIMITRIADIS