

Становище на Европейския икономически и социален комитет относно „Предложение за регламент на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Регламент (ЕИО) № 3821/85 на Съвета относно контролните уреди за регистриране на данните за движението при автомобилен транспорт, и за изменение на Регламент (ЕО) № 561/2006 на Европейския парламент и на Съвета“

COM(2011) 451 окончателен — 2011/0196 COD

(2012/C 43/18)

Докладчик: г-н Jan SIMONS

На 1 септември 2011 г. Съветът на Европейския съюз и съответно на 29 септември 2011 г. Европейският парламент решиха, в съответствие с член 91 и член 304 от Договора за функционирането на Европейския съюз, да се консултират с Европейския икономически и социален комитет относно

„Предложение за регламент на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Регламент (ЕИО) № 3821/85 на Съвета относно контролните уреди за регистриране на данните за движението при автомобилен транспорт, и за изменение на Регламент (ЕО) № 561/2006 на Европейския парламент и на Съвета“

COM(2011) 451 окончателен — 2011/0196 (COD).

Специализирана секция „Транспорт, енергетика, инфраструктури, информационно общество“, на която беше възложено да подготви работата на Комитета по този въпрос, прие своето становище на 23 ноември 2011 г.

На 476-ата си пленарна сесия, проведена на 7 и 8 декември 2011 г. (заседание от 7 декември), Европейският икономически и социален комитет прие настоящото становище със 136 гласа „за“, 1 глас „против“ и 4 гласа „въздържал се“.

1. Закljučения и препоръки

1.1 Като цяло Комитетът посреща със задоволство предложението за регламент за изменение на Регламент (ЕИО) № 3821/85 на Съвета относно контролните уреди за регистриране на данните за движението при автомобилен транспорт, и за изменение на Регламент (ЕО) № 561/2006 относно продължителността на времето за управление на превозното средство и времето за почивка на професионалните водачи, най-вече защото в него се насърчава безопасността на движението по пътищата, подобряват се условията на труд на водачите и се насърчава по-лоялна конкуренция между предприятията от сектора на автомобилния транспорт.

1.2 Комитетът приветства факта, че Комисията предлага обединяване на картата на водача със свидетелството за управление на МПС, което следва да повиши сигурността и да доведе до намаляване на административната тежест, доколкото това е възможно на практика. Това се отнася и за предвидената в член 6 възможност за интегриране на цифровия тахограф в интелигентните транспортни системи (ИТС), което би улеснило достъпа на останалите ИТС приложения до регистрираните и генерирани от тахографа данни.

1.3 Освен това Комитетът одобрява създадената от разглежданото предложение възможност за осъществяване на връзка от разстояние с помощта на тахографа за целите на пътните проверки, което ще позволи на водачите, спазващи правилата за движение, да избягват целенасочени проверки.

1.4 Комитетът отбелязва със задоволство членове от 7 до 16 включително, отнасящи се до одобряването на типа. Той смята, че те представляват отличен пример за ясно и пълно описание на начина, по който държавите-членки трябва да изпълняват задачите, предвидени от европейското законодателство.

1.5 В член 19, параграф 4 Комисията предлага достъпът до пазара на сервизите за цифрови тахографи, които са собственост на транспортни предприятия, да се ограничи в цяла Европа само до превозни средства, които не са собственост на съответното предприятие, с цел да се избегнат конфликти на интереси. Комисията обаче не привежда доказателства за съществуването на такива конфликти. Като се има предвид най-вече увеличението на разходите, до което може да доведе тази мярка, решението за това ограничение, както се предвижда в първото изречение на параграф 4, би трябвало да може да се взема от всяка държава-членка, чрез издаването на гаранция за съответствие на тези ремонти и калибрирания от независим лицензиран орган.

1.6 Комисията предлага отговорността за нарушенията на разпоредбите да се носи от транспортните предприятия, като се запази възможността те да докажат, че не могат да бъдат основателно държани отговорни за извършените нарушения. Според Комитета това правило е справедливо.

1.7 Що се отнася до бъдещите изменения на регламента и на приложенията към него, Комитетът смята, че е целесъобразно да се привлече за участие комитетът, упоменат в член 40 от предложението за регламент, както и социалните партньори.

1.8 Според Комитета възможността за скорозна комуникация посредством европейския спътник може би ще позволи други механизми за контрол, които в дългосрочен план ще се окажат по-евтини, по-надеждни и ще заемат по-малко място в кабината, като същевременно улесняват контрола. Комитетът отправя искане към Комисията да проучи възможността за постигане на сходно или за предпочитане дори по-високо равнище на качество по отношение на осъществяването на търсените с помощта на цифровия тахограф цели, например посредством специфична програма, която да се интегрира в бордовия компютър, с който вече са оборудвани много камиони.

2. Въведение

2.1 На 19 юли 2011 г. Комисията публикува своето „Предложение за регламент на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Регламент (ЕИО) № 3821/85 на Съвета относно контролните уреди за регистриране на данните за движението при автомобилен транспорт, и за изменение на Регламент (ЕО) № 561/2006 на Европейския парламент и на Съвета“ (СОМ(2011) 451 окончателен). В съответствие с член 304 от ДФЕС Европейският парламент и Съветът поискаха от Европейския икономически и социален комитет да изготви становище по този въпрос.

2.2 Комитетът с удоволствие се отзовава на това искане. Той, както и Комисията, смята, че подобряването на тахографската система и на нейния контрол е важно по следните причини:

2.3 Тахографът насърчава безопасността по пътищата, като позволява по-добро наблюдение на продължителността на времето за управление и периодите на почивка на професионалните водачи.

2.4 Той допринася за подобряването на условията на труд на водачите.

2.5 Той следва да спомогне за насърчаването на лоялна конкуренция между предприятията за автомобилен транспорт.

2.6 Подобряването на съотношението между разходи и ефективност на тахографите се вписва в стратегията на Комисията да продължи интегрирането на транспортния пазар в Европа и, както се посочва в Бялата книга за транспорта от 28 март 2011 г., да направи автомобилния транспорт по-безопасен, по-ефикасен и по-конкурентен.

2.7 На практика понастоящем се използват два типа тахографи от около 6 млн. водачи: аналоговият тахограф, в употреба от 1985 г. насам, в превозни средства, пуснати на пазара преди 1 май 2006 г., и цифровият тахограф в превозните средства, пуснати на пазара след 1 май 2006 г.

3. Общи бележки

3.1 Комитетът посреща като цяло със задоволство предложението за регламент за изменение на Регламент (ЕИО) № 3821/85 относно контролните уреди за регистриране на данните за движението при автомобилен транспорт, и за изменение на Регламент (ЕО) № 561/2006 относно продължителността на времето за управление на превозното средство и периода за почивка на професионалните водачи. Комитетът приема положително най-вече целите и по-специално факта, че предложението за изменение на регламентите насърчава безопасността по пътищата, подобрява условията на труд на професионалните водачи и стимулира по-лоялна конкуренция между предприятията от сектора на автомобилния транспорт.

3.2 В член 27 от разглежданото предложение за регламент Комисията предлага обединяването на картата на водача със свидетелството за управление на МПС, което би позволило да се повиши сигурността на системата и да се намали значително административната тежест. По този начин водачите биха се изкушавали по-малко да използват свидетелството си за управление на МПС с цел измама. Намерението е да се приемат малки изменения в Директивата относно свидетелствата за управление на превозни средства (Директива 2006/126/ЕО) едновременно с разглежданото предложение за регламент. Комитетът одобрява това предложение, доколкото тази възможност е осъществима на практика.

3.3 Комитетът отбелязва със задоволство членове от 7 до 16, включително, отнасящи се до одобряването на типа. Той смята, че те представляват отличен пример за ясно и пълно описание на начина, по който държавите-членки трябва да изпълняват задачите, предвидени от европейското законодателство.

4. Специфични бележки

4.1 По отношение на обхвата (член 3) предложението на Комисията не само препраща към обхвата на Регламент (ЕО) № 561/2006 и неговите разпоредби в социалната област, но в алинея 4 предвижда държавите-членки да могат да изискват монтирането на контролни уреди във всички превозни средства, следователно и в тези с тонаж под 3,5 т. Комитетът одобрява тази разпоредба.

4.2 Предложението за регламент ще позволи връзката от разстояние с тахографа да се използва за контролни цели, което ще даде възможност на контролните органи да получават някои основни показания относно съответствието с изискванията преди съответното превозно средство да бъде спряно за пътна проверка. Това решение ще позволи на водачите, спазващи правилата за движение, да избягват целенасочените пътни проверки. Комитетът изразява съгласието си с упоменатия в член 5 подход.

4.2.1 ЕИСК привлича вниманието върху ключовия въпрос за защитата на данните, изтъкнат от Европейския надзорен орган по защита на данните (EDPS/11/9) на 6 октомври 2011 г., а именно да се предотврати разработването от страна на сектора на мерки, нарушаващи неприкосновеността на личната информация, в отсъствието на ясни разпоредби, уреждащи използването и съхранението на данните на водача, докато не е приключило актуализирането на техническите спецификации.

4.3 Регистрирането на точното местонахождение на превозните средства посредством глобалната навигационна спътникова система (ГНСС) ще се извършва автоматично 48 месеца след влизането в сила на регламента. Според Комисията контролните органи ще получават повече информация, която ще им позволява да преценят дали се спазва социалното законодателство. Тази възможност фигурира в член 4. ЕИСК очаква комитетът, упоменат в член 40 (комитет по смисъла на Регламент (ЕС) № 182/2011), в сътрудничество с Комисията да играе роля в това отношение.

4.4 Комитетът приема със задоволство предвидената в член 6 възможност за интегриране на дигиталните тахографи в интелигентните транспортни системи (ИТС), което би улеснило достъпа на другите приложения на ИТС до регистрираните и генерираните от тахографите данни.

4.5 В член 19, параграф 4 Комисията изразява желание да се повиши надеждността на сервизите посредством укрепване на правната рамка за тяхното одобряване. Според едното от предложенията големите транспортни предприятия, които разполагат със сервизи за ремонт и калибриране на цифрови тахографи, в бъдеще няма да могат да извършват такива дейности за собствените си превозни средства. Като основание се посочва необходимостта от предотвратяване на евентуални конфликти на интереси. Като се има предвид най-вече увеличението на разходите, до което може да доведе тази мярка, решението за това ограничение, както се предвижда в първото изречение на параграф 4, би трябвало да може да се взема от всяка държава-членка, чрез издаването на гаранция за съответствие на тези ремонти и калибрирания от независим лицензиран орган.

4.6 Според член 29 транспортните предприятия носят отговорност за нарушенията на настоящия регламент, извършени от техни водачи на превозни средства, като се предвижда възможност те да докажат, че не могат да бъдат основателно държани отговорни за извършените нарушения. Комитетът одобрява този режим на отговорност.

4.7 Комитетът изразява съгласие с предложението от Комисията текст на членове от 30 до 36, в които се съдържат правилата за използването на картите на водачите и тахографските листове, както и на останалите документи, които водачът е задължен да носи и относно обучението на служителите на контролните органи. Комитетът посреща със задоволство най-вече последния елемент. Тази мярка ще позволи по-хармонизирано и по-ефикасно прилагане на законодателството на ЕС.

4.8 В член 37 Комисията предлага текст относно санкциите. В третия параграф тя уточнява, че санкциите, предвидени от държавите-членки за много сериозни нарушения съгласно определението в Директива 2009/5/ЕО, трябва да са най-тежките, приложими в съответната държава-членка за нарушения на законодателството за автомобилния транспорт. Комитетът споделя тази позиция на Комисията.

4.9 В членове от 38 до 40 Комисията се счита за оправомощена да адаптира приложения I, I Б и II към техническия прогрес. От своя страна Комитетът препоръчва упоменатият в член 40 комитет да отправи предложения за адаптиране и социалните партньори да бъдат поканени на неговите заседания.

4.10 Комитетът приема положително формулираното в член 41 предложение на Комисията за създаване на Форум по тахографите, в който да участват експерти от държавите-членки и трети страни, подписали Европейското споразумение за работата на екипажите на превозните средства, извършващи международни автомобилни превози (AETR). Това се налага с цел хармонизиране на разпоредбите и техническото прилагане в държавите-членки и страните по AETR.

4.11 В разглежданото предложение Комисията продължава да прилага избрания подход за внасяне на технически подобрения в цифровите тахографи. Комитетът си задава въпроса дали възможността за скорозна комуникация посредством европейския спътник няма да позволи други механизми за контрол, които в дългосрочен план ще се окажат по-евтини, по-надеждни и ще заемат по-малко място в кабината, като същевременно улесняват контрола. Комитетът предлага на Комисията да проучи възможността за постигане на сходно или за предпочитане дори по-високо равнище на качество по отношение на осъществяването на търсените с помощта на цифровия тахограф цели, например посредством специфична програма, която да се интегрира в бордовия компютър, с който вече са оборудвани много

камиони. Следователно става въпрос за един-единствен уред, монтиран в кабината, който да изпълнява всички задачи, произтичащи от законодателството или от извършваните дейности.

4.12 Изглежда Регламент 561/2006, приложим без изменения, непосредствено и по един и същи начин във всички държави-членки, както и половин дузина обяснителни бележки, въпреки с незадължителен характер, относно различни моменти, изискващи тълкуване, изготвени от и за контролните органи, все още не дават възможност за премахване на различните тълкувания относно прилагането на регламента от същите тези контролни органи. Комитетът препоръчва тези различия да се премахнат, за предпочитане преди влизането в сила на новия изменен регламент, предвидено не по-рано от две години, за да се гарантира наистина еднакво прилагане на проверките.

4.13 ЕИСК би желал да отправи още три забележки, които, наистина, не се отнасят непосредствено до предмета на двата, а скоро и трите изменени регламента, но които според него могат спокойно да бъдат изложени в настоящото становище.

4.13.1 Монтирането на сензори за теглоизмерване би позволило да се отчетат претоварванията, което би било от полза както за превозвачите, така и за контролните органи.

4.13.2 Някои от членовете на Комитета смятат, че цифровите контролни уреди за регистриране на данните за движението би трябвало също така да регистрират местонахождението на началната и крайната точка на пътуването с помощта на глобалната навигационна спътникова система (ГНСС). Това би позволило да се подобри контролът на каботажта от страна на държавите-членки. Все пак във връзка с това е целесъобразно да се отбележи, че през 2014 г. или по-рано каботажът ще бъде разрешен без ограничения, както се посочва в Бялата книга от 2011 г. – позиция, която Комитетът също споделя.

4.13.3 Комитетът винаги е защитавал еднаквото приважване в изпълнение и прилагане на правилата в трансграничния транспорт. Става въпрос за елементи от първостепенно значение. Лоялна конкуренция между предприятията от сектора на автомобилния транспорт е възможна само при еднакво прилагане на правилата и контрол върху това прилагане в целия ЕС. С изключение на няколко критични забележки, отправени в настоящото становище, предложенията в разглеждания регламент са пример за това как трябва да се процедира, за да се постигне това хармонизиране. Комитетът призовава на този въпрос да се отдели същото внимание в рамките на изготвянето или изменянето на законодателни актове в бъдеще.

Брюксел, 7 декември 2011 г.

Председател
на Европейския икономически и социален комитет
Staffan NILSSON