

Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonė dėl pasiūlymo priimti Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą, kuriuo iš dalies keičiamas Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 3821/85 dėl kelių transporto priemonėse naudojamų tachografų ir Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 561/2006

(COM(2011) 451 galutinis – 2011/0196 (COD))

(2012/C 43/18)

Pranešėjas **Jan SIMONS**

Europos Sąjungos Taryba, 2011 m. rugsėjo 1 d., ir Europos Parlamentas, 2011 m. rugsėjo 29 d., vadovaudamiesi Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 91 straipsnio 2 dalimi ir 304 straipsniu, nusprendė pasikonsultuoti su Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetu dėl

Pasiūlymo priimti Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą, kuriuo iš dalies keičiamas Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 3821/85 dėl kelių transporto priemonėse naudojamų tachografų ir Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 561/2006

COM(2011) 451 galutinis – 2011/0196 (COD).

Transporto, energetikos, infrastruktūros ir informacinės visuomenės skyrius, kuris buvo atsakingas už Komiteto parengiamąjį darbą šiuo klausimu, 2011 m. lapkričio 23 d. priėmė savo nuomonę.

476-ojoje plenarinėje sesijoje, įvykusioje 2011 m. gruodžio 7–8 d. (gruodžio 7 d. posėdis), Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetas priėmė šią nuomonę 136 nariams balsavus už, 1 – prieš ir 4 susilaikius.

1. Išvados ir rekomendacijos

1.1 Komitetas iš esmės palankiai vertina pasiūlymą priimti reglamentą, kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (EEB) Nr. 3821/85 dėl kelių transporto priemonėse naudojamų tachografų ir Reglamentas (EB) Nr. 561/2006, nustatantis vairavimo trukmių ir poilsio laikotarpių taisykles, kadangi jis gerina kelių eismo saugumą ir vairuotojų darbo sąlygas bei skatina teisingesnę konkurenciją tarp kelių transporto įmonių.

1.2 Komitetas sveikina Komisijos iniciatyvą vairuotojo kortelės funkcijas sujungti su vairuotojo pažymėjimo funkcijomis, nes tai padidintų saugos lygį ir sumažintų administracinę naštą tiek, kiek tai būtų praktiškai įmanoma. Jis taip pat džiaugiasi 6 straipsnyje numatyta galimybe integruoti skaitmeninių tachografų į intelektines transporto sistemas (ITS), kadangi tai leis sudaryti palankesnes sąlygas naudoti įrašytus ar generuotus duomenis kitoms intelektinės transporto sistemos prietaikoms.

1.3 Komitetas taip pat pritaria šiuo pasiūlymu sudaromai galimybei užtikrinti nuotolinį ryšį su tachografu kontrolės tikslais, nes tai leis vairuotojams, kurie laikosi teisės aktų reikalavimų, išvengti tikslinės patikros procedūrų.

1.4 Komitetas palankiai įvertino su tipo patvirtinimu susijusius nuo 7 iki 16 straipsnius. Jo manymu, tai puikus pavyzdys, kaip aiškiai ir išsamiai pateikti valstybėms narėms Europos teisės aktų įgyvendinimo nuostatas.

1.5 Kad būtų išvengta interesų konfliktų, Komisija 19 straipsnio 4 dalyje siūlo visoje Europoje apriboti skaitmeninių

tachografų montuotojų ar dirbtuvių, priklausančių transporto įmonėms, veiklą rinkoje, leidžiant jiems įrengti ir kalibruoti tachografus tik tose transporto priemonėse, kurios nepriklauso jų įmonėms. Tačiau Komisija nepateikia šių konfliktų buvimo įrodymų. Atsižvelgiant visų pirma į tai, kad dėl šios priemonės gali padidėti išlaidos, kaip numatyta 4 dalies pirmojoje pastraipoje, tokie apribojimai prireikūs turėtų būti taikomi priėmus sprendimą kiekvienos valstybės narės lygmeniu ir suteikiant remonto ir kalibravimo atitikties garantiją, kurią išduoda patvirtinta nepriklausoma įstaiga.

1.6 Komisija siūlo transporto įmones laikyti atsakingomis už šio reglamento pažeidimus, tačiau palieka joms galimybę įrodyti, kad jų pagrįstai negalima laikyti atsakingomis už padarytus pažeidimus. Komiteto nuomone, ši taisyklė yra teisinga.

1.7 Komitetas mano, kad ateityje darant reglamento ir jo priedų pakeitimus, reikėtų įtraukti pasiūlymo 40 straipsnyje minimą komitetą bei socialinius partnerius.

1.8 Komiteto nuomone, netrukus atsirianti ryšio per Europos palydovą galimybė galbūt sudarys sąlygas kitiems kontrolės metodams, kurie ilgainiui pasirodys pigesni, patikimesni, užimantys mažiau vietos kabinoje ir lengvinantys kontrolės procedūrą. Komitetas prašo Komisijos ištirti, ar įmanoma, įdiegus į vidaus kompiuterį, kuris jau įrengtas daugelyje sunkvežimių, specialią programą, pasiekti panašios, o gal ir aukštesnės kokybės įgyvendinant tikslus, kurių siekiama naudojant skaitmeninį tachografą.

2. Įvadas

2.1 2011 m. liepos 19 d. Komisija pateikė pasiūlymą dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento, kuriuo iš dalies keičiamas Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 3821/85 dėl kelių transporto priemonėse naudojamų tachografų ir Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 561/2006. (COM(2011) 451 galutinis). Europos Sąjungos Taryba ir Europos Parlamentas, vadovaudamiesi Sutarties dėl Europos Sąjungos 304 straipsniu, paprašė Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetą parengti nuomonę šiuo klausimu.

2.2 Komitetas noriai patenkino šį prašymą; kaip ir Komisija, jis laikosi nuomonės, kad tachografinės sistemos ir šia sistema pagrįstos kontrolės tobulinimas labai svarbus dėl šių priežasčių:

2.3 Šis prašymas stiprina kelių eismo saugumą, užtikrindamas geresnį kelių transporto priemonių vairuotojų vairavimo trukmės ir poilsio laikotarpių atsekamumą.

2.4 Jis padeda gerinti vairuotojų darbo sąlygas.

2.5 Jis turėtų paskatinti teisingesnę konkurenciją tarp kelių transporto įmonių.

2.6 Tachografų kainos ir veiksmingumo santykio gerinimas atitinka Komisijos strategiją, kuria siekiama tęsti transporto rinkos integraciją ir, kaip apibrėžta 2011 m. kovo 28 d. Baltosioje knygoje, padaryti kelių transportą saugesnį, veiksmingesnį ir konkurencingesnį.

2.7 Šiuo metu praktiškai 6 milijonai kelių transporto vairuotojų naudojami dviejų tipų tachografais: analoginiais tachografais, nuo 1985 m. naudojamais transporto priemonėse, pateiktose į rinką iki 2006 m. gegužės 1 d., ir skaitmeniniais tachografais tose transporto priemonėse, kurios pateko į rinką po 2006 m. gegužės 1 d.

3. Bendrosios pastabos

3.1 Komitetas iš esmės palankiai vertina pasiūlymą priimti reglamentą, kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (EEB) Nr. 3821/85 dėl kelių transporto priemonėse naudojamų tachografų ir Reglamentas (EB) Nr. 561/2006, nustatantis vairavimo trukmių ir poilsio laikotarpių taisykles. Komitetas labai pritaria siekiamiems tikslams, pirmiausia todėl, kad pasiūlymas iš dalies pakeisti reglamentus skatina eismo saugumą, gerina kelių transporto vairuotojų darbo sąlygas ir užtikrina teisingesnę kelių transporto įmonių konkurenciją.

3.2 Svarstomojo pasiūlymo 27 straipsnyje Komisija siūlo integruoti vairuotojų kortelės funkcijas į vairuotojo pažymėjimus, o tai leis padidinti sistemos saugumą ir sumažinti administracinę naštą. Vairuotojams kils mažiau pagundų naudoti savo pažymėjimus nesąžiningais tikslais. Ketinama padaryti nedidelius direktyvos 2006/126/EB dėl vairuotojo pažymėjimo pakeitimus, atitinkamą pasiūlymą parengiant tuo pačiu metu kaip šis reglamentas. Komitetas pritaria šiam pasiūlymui tiek, kiek jį įmanoma praktiškai įgyvendinti.

3.3 Komitetas palankiai įvertino su tipo patvirtinimu susijusius 7–16 straipsnius. Jo manymu, tai puikus pavyzdys, kaip aiškiai ir išsamiai pateikti valstybėms narėms Europos teisės aktų įgyvendinimo nuostatas.

4. Konkrečios pastabos

4.1 Taikymo srities klausimu (3 straipsnis) Komisija ne tik nurodo į Reglamento (EB) Nr. 561/2006 taikymo sritį ir į jo nuostatas socialinėje sferoje, bet ir numato (4 pastraipoje) valstybėms narėms galimybę reikalauti sumontuoti tachografą bet kurioje transporto priemonėje, t.y. ir tose, kurių keliamoji galia mažesnė nei 3,5 tonos. Komitetas pritaria šiai nuostatai.

4.2 Siūlomas reglamentas užtikrins galimybę naudoti nuotolinį ryšį su tachografu kontrolės tikslais, o tai leis tikrinimo institucijoms patikrinti keletą pagrindinių atitikties rodmenų dar prieš sustabdant transporto priemonę patikrai kelyje. Šis sprendimas leistų teisės aktų reikalavimų besilaikantiems vairuotojams išvengti bereikalingų patikrų kelyje. Komitetas pritaria šiai 5 straipsnyje pateiktai metodikai.

4.2.1 EESRK atkreipia dėmesį į tai, kad, kaip 2011 m. spalio 6 d. pabrėžė Europos duomenų apsaugos priežiūros pareigūnas (EDPS/11/9), ypač svarbus yra duomenų apsaugos klausimas, kadangi ji nesant aiškių vairuotojų duomenų naudojimą ir kaupimą tol, kol neatliktas techninių prietaikų atnaujinimas, reglamentuojančių nuostatų, užtikrina, kad pramonė neplėtotų privatumą pažeidžiančių priemonių.

4.3 Tikslios transporto priemonių vietos nustatymo duomenų įrašymas naudojant pasaulinę palydovinės navigacijos sistemą (GNSS) automatiškai prasidės praėjus 48 mėnesiams nuo šio reglamento įsigaliojimo dienos. Anot Komisijos, kontrolės institucijos gaus daugiau informacijos, leidžiančios joms spręsti, ar laikomasi socialinių teisės aktų reikalavimų. Ši galimybė numatyta 4 straipsnyje. EESRK tikisi, kad šioje srityje savo vaidmenį atliks 40 straipsnyje nurodytas (Reglamente (EB) Nr. 182/2011 apibrėžtas) komitetas, bendradarbiaudamas su Komisija.

4.4 Komitetas pritaria 6 straipsnyje numatytai galimybei susieti skaitmeninį tachografą su intelektinėmis transporto sistemomis (ITS), nes naudojant kitas ITS prietaikas tai užtikrins geresnę prieigą prie tachografo įrašytų ir generuotų duomenų.

4.5 19 straipsnio 4 dalyje Komisija siekia padidinti dirbtuvių patikimumą stiprinant teisingą dirbtuvių patvirtinimo sistemą. Vienu iš pasiūlymų siekiama, kad didžiosios transporto įmonės, turinčios savo tachografų taisyimo ir kalibravimo dirbtuves, ateityje negalėtų jose šių paslaugų teikti savo pačių transporto priemonėms. Pagrindinis siekio argumentas – galimų interesų konfliktų prevencija. Atsižvelgiant visų pirma į tai, kad dėl šios priemonės gali padidėti išlaidos, kaip numatyta 4 dalies pirmojoje pastraipoje, tokie apribojimai prirėmus turėtų būti taikomi priėmus sprendimą kiekvienos valstybės narės lygmeniu suteikiant remonto ir kalibravimo atitikties garantiją, kurią išduoda patvirtinta nepriklausoma įstaiga.

4.6 29 straipsnyje numatyta, kad transporto įmonė laikoma atsakinga už įmonės vairuotojų padarytus šio Reglamento pažeidimus, kartu numatant galimybę įrodyti, kad transporto įmonės pagrįstai negalima laikyti atsakinga už padarytą pažeidimą. Komitetas pritaria tokiai atsakomybės nustatymo tvarkai.

4.7 Komitetas pritaria Komisijos siūlomam nuo 30 iki 36 straipsnių turiniui, kur nustatomos vairuotojo kortelių ir registracijos lapų naudojimo taisyklės, išvardyti kiti dokumentai, kuriuos vairuotojas privalo turėti su savimi bei nurodyti reikalavimai tikrinančių pareigūnų rengimui. Pastariesiems reikalavimams Komitetas ypač palankiai pritaria. Ši priemonė užtikrins darnesnę ir veiksmingesnę ES teisės aktų taikymą.

4.8 37 straipsnyje Komisija siūlo su sankcijomis susijusias nuostatas. 3 dalyje ji patikslina, kad už Direktyvoje 2009/5/EB apibrėžtus labai sunkius pažeidimus valstybių narių skiriamos sankcijos yra didžiausios sankcijos, valstybėje narėje taikomos už kelių transporto teisės aktų pažeidimus. Komitetas pritaria šiai Komisijos pozicijai.

4.9 Straipsniuose nuo 38 iki 40 Komisija laiko save įgaliota derinti I, IB ir II priedus su technikos pažanga. Vis dėlto Komitetas rekomenduoja, kad pasiūlymus dėl derinimo rengtų 40 straipsnyje minimas komitetas ir kad į komiteto posėdžius būtų kviečiami socialiniai partneriai.

4.10 Komitetas palankiai vertina Komisijos 41 straipsnyje pateiktą pasiūlymą steigti Tachografų forumus, kurių veikloje dalyvautų valstybių narių ir AETR susitarimo šalių ekspertai. Šia priemone siekiama suderinti valstybių narių ir AETR šalių teisės aktus ir technines prietaikas.

4.11 Svarstomuoju pasiūlymu Komisija siekia ir toliau tęsti techninį skaitmeninių tachografų tobulinimą. Komitetas kelia klausimą, ar netrukus atsirasi ryšio per Europos palydovą galimybė neatvers kelio atsirasti kitiems kontrolės metodams, kurie ilgainiui pasirodys pigesni, patikimesni, užimantys mažiau vietos kabinoje ir lengvinantys kontrolės procedūrą. Komitetas siūlo Komisijai ištirti, ar įmanoma, įdiegiant į vidaus kompiuterį, kuris jau įrengtas daugelyje sunkvežimių, specialią programą, pasiekti panašios, o gal ir aukštesnės kokybės įgyvendinant tikslus, kurių siekiama naudojant skaitmeninį tachografą. Tada būtų tik vienas kabinoje montuojamas prietaisas, kuris atliktų visas

užduotis, susijusias su teisės aktų reikalavimais ar vykdoma veikla.

4.12 Akivaizdu, kad Reglamentas Nr. 561/2006, be pakeitimų tiesiogiai ir vienodai taikomas visose valstybėse narėse bei šeši aiškinamieji pranešimai, (beje, neprivalomi) dėl įvairių aiškinimo reikalaujančių punktų, parengtų kontrolės institucijų arba skirtų joms pačioms, vis dar nesugebėjo užkirsti kelio skirtingiems aiškinimams, kaip pačios kontrolės institucijos turėtų įgyvendinti šį reglamentą. Komitetas rekomenduoja iki naujo, iš dalies pakeisto reglamento, kuris numatytas ne anksčiau kaip už dvejų metų, įsigaliojimo dienos, panaikinti šiuos aiškinimų skirtumus ir užtikrinti, kad kontrolės procedūros būtų atliekamos visiškai vienodai.

4.13 EESRK dar norėtų pareikšti tris pastabas, kurios, nors ir nėra tiesiogiai susijusios su dvejais, o netrukus ir trejais iš dalies keičiamais reglamentais, jo manymu, gali būti pateiktos šioje nuomonėje.

4.13.1 Įrengus svorio jutiklius būtų įmanoma nustatyti viršvorį, o tai būtų naudinga tiek vežėjams, tiek ir kontrolės institucijoms.

4.13.2 Kai kurių Komiteto narių nuomone, skaitmeninis kontrolės prietaisas turėtų per pasaulinę palydovinės navigacijos sistemą (GNSS) registruoti ir transporto priemonės reiso pradžios bei pabaigos vietą. Tai įgalintų valstybes nares geriau kontroliuoti kabotažą. Tačiau šiuo atžvilgiu dera priminti kad, kaip nurodyta 2011 m. Baltojoje knygoje, nuo 2014 m. ar net nuo ankstesnės datos kabotažui nebus taikoma jokių apribojimų, ir Komitetas pritaria šiai nuostatai.

4.13.3 Komitetas visuomet pasisakė už vienodą tarpvalstybinio transporto taisyklių įgyvendinimą ir taikymą. Tai prioritetinės reikšmės veiksniai. Juk teisinga konkurencija tarp kelių transporto įmonių galima tik jei taisyklių taikymas ir jų laikymosi kontrolė vykdomi visiškai vienodai visoje ES teritorijoje. Nors šioje nuomonėje pateikta keletas kritinių pastabų nagrinėjamojo reglamento pasiūlymo atžvilgiu, jį galima laikyti pavyzdiniu dokumentu, nurodančiu, kaip įgyvendinti šį suderinimą. Komitetas ragina ir ateityje, rengiant ar iš dalies keičiant reglamentuojančius teisės aktus, šiam klausimui skirti tiek pat dėmesio.

2011 m. gruodžio 7 d., Briuselis

*Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto
pirmininkas*

Staffan NILSSON