

Avizul Comitetului Economic și Social European privind Propunerea de regulament al Parlamentului European și al Consiliului de modificare a Regulamentului (CEE) nr. 3821/85 al Consiliului privind aparatul de înregistrare în transportul rutier și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului

COM(2011) 451 final – 2011/0196 (COD)

(2012/C 43/18)

Raportor: **dl Jan SIMONS**

La 1 septembrie 2011 și, respectiv, 29 septembrie 2011, în conformitate cu articolele 91 și 304 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE), Consiliul și Parlamentul European au hotărât să consulte Comitetul Economic și Social European cu privire la

Propunerea de regulament al Parlamentului European și al Consiliului de modificare a Regulamentului (CEE) nr. 3821/85 privind aparatul de înregistrare în transportul rutier și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului

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

Secțiunea pentru transporturi, energie, infrastructură și societatea informațională, însărcinată cu pregătirea lucrărilor Comitetului pe această temă, și-a adoptat avizul la 23 noiembrie 2011.

În cea de-a 476-a sesiune plenară, care a avut loc la 7 și 8 decembrie 2011 (ședința din 7 decembrie), Comitetul Economic și Social European a adoptat prezentul aviz cu 136 de voturi pentru, 1 vot împotriva și 4 abțineri.

1. Concluzii și recomandări

1.1 Comitetul salută în ansamblu propunerea de regulament al Parlamentului European și al Consiliului de modificare a Regulamentului (CEE) nr. 3821/85 privind aparatul de înregistrare în transportul rutier și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 561/2006 privind durata timpului de conducere și a perioadei de odihnă, în primul rând pentru că promovează securitate rutieră, îmbunătățește condițiile de muncă ale conducătorilor auto și favorizează o concurență mai loială între întreprinderile de transport rutier.

1.2 Comitetul consideră pozitivă intenția Comisiei de a integra funcțiile cardului pentru conducători și pe cele ale permisului de conducere, ceea ce ar spori securitatea și ar reduce sarcinile administrative, în măsura în care acest lucru ar putea fi realizat în mod concret. Acest lucru este valabil și pentru posibilitatea – prevăzută la articolul 6 – de a integra tahograful digital în sistemele de transport inteligente (STI), ceea ce ar permite celorlalte aplicații STI să beneficieze de un acces mai facil la datele înregistrate și produse de tahograf.

1.3 Totodată, Comitetul este de acord cu posibilitatea, introdusă prin această propunere, de comunicare la distanță prin intermediul tahografului în scopuri de control, astfel încât șoferii care respectă regulile să evite controalele selective.

1.4 Comitetul își exprimă satisfacția în legătură cu propunerile cuprinse în articolele 7–16 inclusiv privind omologarea de tip, considerând că acestea reprezintă un excelent exemplu de descriere clară și completă a felului în care statele membre trebuie să-și îndeplinească sarcinile dispuse de legislația europeană.

1.5 În articolul 19 alineatul (4), Comisia propune ca, în toată Europa, în cazul în care o întreprindere de transport

funcționează și ca instalator sau atelier autorizat, să nu se permită instalarea și calibrarea aparatului de înregistrare pentru propriile sale vehicule, pentru a preveni conflictele de interese. Însă Comisia nu dovedește existența acestor conflicte de interese. Dată fiind mai ales creșterea costurilor pe care această măsură le poate induce, limitarea ar trebui eventual să facă obiectul unei decizii luate la nivelul fiecărui stat membru, în mod similar prevederilor din prima teză a alineatului (4), prin eliberarea de către un organism desemnat independent a unui certificat care să garanteze conformitatea reparațiilor și a calibrării.

1.6 În ceea ce privește răspunderea pentru încălcările dispozițiilor regulamentului, Comisia propune ca aceasta să cadă în sarcina întreprinderilor de transport, cu posibilitatea de a lua în considerare orice dovadă care stabilește că întreprinderea de transport nu poate fi în mod rezonabil obligată să răspundă pentru încălcarea comisă. În opinia Comitetului, această reglementare este echitabilă.

1.7 În ceea ce privește viitoarele modificări ale regulamentului și ale anexelor acestuia, CESE consideră că trebuie asociat comitetul menționat la articolul 40 al propunerii de regulament, împreună cu partenerii sociali.

1.8 În opinia Comitetului, viitoarea comunicare prin satelitul european va putea face posibile alte mecanisme de control, care ar putea fi mai ieftine în timp și mai fiabile, ar ocupa mai puțin spațiu în cabină și ar facilita controlul. Comitetul cere Comisiei să exploreze, de exemplu prin mijlocirea unui program informatic specific – integrat în computerul de bord cu care multe camioane sunt deja echipate –, posibilitatea obținerii unei calități similare dacă nu chiar mai bune în ceea ce privește parametrii avuți în vedere prin utilizarea tahografelor digitale.

2. Introducere

2.1 La 19 iulie 2011, Comisia a prezentat propunerea de regulament al Parlamentului European și al Consiliului de modificare a Regulamentului (CEE) nr. 3821/85 privind aparatul de înregistrare în transportul rutier și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului [COM(2011) 451 final]. În conformitate cu articolul 304 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE), Parlamentul European și Consiliul au hotărât să consulte Comitetul Economic și Social European cu privire la această problemă.

2.2 Comitetul răspunde cu satisfacție acestei solicitări, considerând – împreună cu Comisia – că îmbunătățirea sistemului de tahograf și al controlului aplicat acestuia este importantă, motivele fiind prezentate în continuare.

2.3 Aceste îmbunătățiri promovează siguranța rutieră, dat fiind că permit o mai bună supraveghere a duratei timpului de conducere și a perioadei de odihnă a șoferilor din transportul rutier.

2.4 Propunerea contribuie la îmbunătățirea condițiilor de muncă ale șoferilor.

2.5 Propunerea ar trebui să ducă la favorizarea concurenței loiale între întreprinderile de transport rutier.

2.6 Rentabilizarea utilizării tahografelor reprezintă unul dintre elementele-cheie ale strategiei Comisiei pentru o mai bună integrare a pieței transportului în Europa și pentru ca transportul rutier să devină mai sigur, mai eficient și mai competitiv, după cum se subliniază în Cartea albă privind transporturile din 28 martie 2011.

2.7 În practică, mai există două tipuri de tahografe utilizate de circa 6 milioane de șoferi: în vehiculele intrate pe piață înainte de 1 mai 2006 se utilizează tahograful analog, în funcție din 1985, iar cele introduse pe piață după această dată sunt echipate cu tahografe digitale.

3. Observații generale

3.1 Comitetul salută în ansamblu propunerea de regulament al Parlamentului European și al Consiliului de modificare a Regulamentului (CEE) nr. 3821/85 privind aparatul de înregistrare în transportul rutier și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 561/2006 privind durata timpului de conducere și a perioadei de odihnă. El își exprimă satisfacția în primul rând cu privire la obiective, pentru că propunerea de modificare a regulamentelor promite securitate rutieră, îmbunătățește condițiile de muncă ale conducătorilor auto și favorizează o concurență mai loială între întreprinderile de transport rutier.

3.2 În articolul 27 al propunerii de modificare a regulamentului, Comisia propune integrarea funcțiilor cardului pentru conducători și pe cele ale permisului de conducere, ceea ce ar spori securitatea și ar reduce considerabil sarcinile administrative. În acest fel, șoferii vor avea mai puțin tendința de a-și utiliza permisul de conducere pentru practici frauduloase. Intenția este de a adopta modificări minore la directiva privind permisul de conducere (Directiva 2006/126/CE) în același timp cu propunerea de regulament care face obiectul acestui aviz. Comitetul își însușește această propunere, în măsura în care poate fi transpusă în practică.

3.3 Comitetul își exprimă satisfacția în legătură cu propunerile cuprinse în articolele 7–16 inclusiv privind omologarea de tip, considerând că acestea reprezintă un excelent exemplu de descriere clară și completă a felului în care statele membre trebuie să-și îndeplinească sarcinile dispuse de legislația europeană.

4. Observații specifice

4.1 În ceea ce privește domeniul de aplicare (articolul 3), propunerea nu face doar referire la domeniul de aplicare al Regulamentului (CE) nr. 561/2006 și la dispozițiile sale de ordin social, ci prevede de asemenea pentru statele membre, la alineatul (4), posibilitatea de a impune instalarea unui aparat de control în toate vehiculele, deci și în cele mai mici de 3,5 tone. Comitetul își însușește această propunere.

4.2 Propunerea de regulament va permite comunicarea la distanță prin intermediul tahografului în scopuri de control, această măsură oferind autorităților de control anumite indicații de bază referitoare la conformitate înainte de oprirea vehiculului pentru un control în trafic. Această soluție ar permite șoferilor care respectă regulile să evite controalele selective. Comitetul se regăsește în această abordare, menționată la articolul 5.

4.2.1 CESE atrage atenția asupra aspectului esențial referitor la protecția datelor, subliniat de Autoritatea Europeană pentru Protecția Datelor la 6 octombrie 2011 (EDPS/11/9), privind prevenirea măsurilor care afectează protecția vieții private, măsuri luate de întreprinderi în absența unor modalități clare de gestionare a utilizării și păstrării datelor înregistrate referitoare la șoferi, atâta timp cât actualizarea specificațiilor tehnice se află în desfășurare.

4.3 Înregistrarea automată a localizării exacte prin Sistemul global de navigație prin satelit (GNSS) va avea loc după 48 de luni de la intrarea în vigoare a regulamentului. Comisia consideră că autoritățile de control vor obține mai multe informații ca să poată judeca dacă prevederile sociale sunt respectate. Această posibilitate este cuprinsă în articolul 4. Comitetul menționat la articolul 40 [comitet în înțelesul Regulamentului (UE) nr. 182/2011] poate, în opinia CESE, să joace un rol în acest sens, în colaborare cu Comisia.

4.4 CESE consideră pozitivă posibilitatea – prevăzută la articolul 6 – de a integra tahograful digital în sistemele inteligente de transport (STI), prin care celelalte aplicații STI vor avea acces mai ușor la datele înregistrate și produse de tahograf.

4.5 La articolul 19 alineatul (4), Comisia dorește să sporească credibilitatea atelierelor prin consolidarea cadrului juridic privind autorizarea acestora. Una dintre propuneri are drept consecință că, în cazul în care marile întreprinderi de transport funcționează și ca instalator sau atelier autorizat, nu se permite instalarea și calibrarea aparatului de înregistrare pentru propriile vehicule. Astfel, se consideră că ar putea fi evitate conflictele de interese. Dată fiind mai ales creșterea costurilor pe care această măsură le poate induce, limitarea ar trebui să facă obiectul unei decizii luate la nivelul fiecărui stat membru, în mod similar prevederilor din prima teză a alineatului (4), prin eliberarea de către un organism desemnat independent a unui certificat care să garanteze conformitatea reparațiilor și a calibrării.

4.6 În conformitate cu articolul 29, întreprinderea de transport răspunde pentru încălcările prezentului regulament comise de către conducătorii auto din întreprindere, prevăzându-se însă că se poate lua în considerare orice dovadă care stabilește că întreprinderea de transport nu poate fi în mod rezonabil obligată să răspundă pentru încălcarea comisă. Comitetul este de acord cu această formă de asumare a răspunderii.

4.7 Comitetul își exprimă acordul cu privire la propunerile cuprinse în textul articolelor 30–36 inclusiv, referitoare la regulile privind utilizarea cardurilor conducătorilor auto și a foilor de înregistrare, a celorlalte documente pe care un conducător auto trebuie să le aibă asupra sa precum și privind formarea agenților de control. Mai ales acest ultim element este considerat pozitiv de către Comitet, pentru că această măsură va contribui la aplicarea mai armonizată și mai eficientă a legislației UE.

4.8 Articolul 37 al propunerii Comisiei cuprinde sancțiunile. La alineatul (3), Comisia precizează că sancțiunile stabilite de statele membre pentru încălcările foarte grave, astfel cum sunt definite în Directiva 2009/5/CE, vor fi din categoria celor mai severe aplicabile în statele membre pentru încălcări ale legislației în domeniul transportului rutier. Comitetul își însușește această propunere.

4.9 În articolele 38–40 inclusiv, Comisia propune să fie împuternicită să adapteze anexele I, IB și II la progresul tehnic. CESE ar dori să fie formulate propuneri de adaptare de către comitetul menționat la articolul 40 și ca partenerii sociali să fie invitați la ședințele comitetului.

4.10 CESE salută propunerea de la articolul 41 al textului Comisiei, de a institui un forum privind tahograful, la care să participe experți ai statelor membre și ai țărilor terțe semnatare ale Acordului european privind activitatea echipajelor vehiculelor care efectuează transporturi rutiere internaționale (AETR), în scopul armonizării reglementării și aplicării tehnice în statele membre și țările AETR.

4.11 Prin propunerea de față, Comisia continuă pe calea îmbunătățirilor tehnice de adus tahografului digital. Comitetul se întreabă dacă viitoarea comunicare prin satelitul european nu va face posibile alte mecanisme de control, care ar putea fi mai ieftine în timp și mai fiabile, ar ocupa mai puțin spațiu în cabină și ar facilita controlul. Comitetul propune Comisiei să exploreze, de exemplu prin mijlocirea unui program informatic specific – integrat în computerul de bord cu care multe camioane sunt

deja echipate –, posibilitatea obținerii unei calități similare dacă nu chiar mai bune în ceea ce privește parametrii avuți în vedere prin utilizarea tahografului digital. Este vorba despre instalarea în cabina camionului a unui singur aparat care să asigure execuția ansamblului de sarcini ce decurg din legislație sau din managementul activității.

4.12 Regulamentul 561/2006, aplicabil ca atare, direct și uniform în toate statele membre, și un număr de șase note explicative – de altfel neobligatorii – privind puncte de interpretare diferite, elaborate de și pentru autoritățile de control par să nu fi eliminat diferențele de interpretare referitoare la punerea în aplicare a regulamentului de către aceleași autorități de control. Comitetul recomandă, de preferință înainte de intrarea în vigoare a noului regulament modificat (prevăzută nu mai devreme de doi ani), eliminarea acestor diferențe, astfel încât să fie asigurată executarea cu adevărat uniformă a controalelor.

4.13 Comitetul mai are încă trei observații care, deși nu se referă nemijlocit la subiectele abordate de cele două – în curând trei – regulamente de modificat, pot fi menționate, în opinia sa, în cadrul prezentului aviz, fără ca aceasta să pună probleme.

4.13.1 Instalarea senzorilor de greutate ar putea semnala supraîncărcarea, ceea ce i-ar ajuta atât pe transportatori cât și pe autoritățile de control.

4.13.2 În cadrul Comitetului s-a propus ca aparatul digital de control să înregistreze și locul unde începe și sfârșește un traseu de transport, prin utilizarea Sistemului global de navigație prin satelit (GNSS). Aceasta ar îmbunătăți controlul cabotajului de către statele membre. Trebuie amintit totuși în acest sens că, începând cu 2014 sau chiar mai devreme, cabotajul va fi permis fără restricție, așa cum arată Cartea albă 2011, poziție la care CESE subscrie.

4.13.3 Comitetul a fost dintotdeauna adeptul uniformizării transpunerii și implementării regulilor în transportul transfrontalier, aceste elemente jucând un rol de primă importanță deoarece concurența loială între întreprinderile de transport rutier nu este posibilă decât dacă aplicarea regulilor și controlul acestora are loc în mod uniform în UE. În pofida unor observații critice exprimate în cuprinsul acestui aviz, propunerile de regulament analizate reprezintă un exemplu pentru cum trebuie realizată această uniformizare. Comitetul cere să se acorde acestui aspect aceeași atenție în cadrul elaborării unor noi texte legislative sau al modificării celor existente în viitor.

Bruxelles, 7 decembrie 2011

Președintele
Comitetului Economic și Social European
Staffan NILSSON