COMISIA
EUROPEANĂ

Bruxelles, 18.11.2013
COM(2013) 816 final

2011/0196 (COD)

COMUNICARE A COMISIEI CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN

în conformitate cu articolul 294 alineatul (6) din Tratatul privind funcţionarea Uniunii Europene

privind

poziția Consiliului la prima lectură în vederea adoptării unui regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind tahografele în transportul rutier, care abrogă Regulamentul (CE) nr. 3821/85 al Consiliului privind aparatura de înregistrare în transportul rutier și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului privind armonizarea anumitor dispoziții ale legislației sociale în domeniul transporturilor rutiere

(Text cu relevanță pentru SEE)

2011/0196 (COD)

COMUNICARE A COMISIEI CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN

în conformitate cu articolul 294 alineatul (6) din Tratatul privind funcţionarea Uniunii Europene

privind

poziția Consiliului la prima lectură în vederea adoptării unui regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind tahografele în transportul rutier, care abrogă Regulamentul (CE) nr. 3821/85 al Consiliului privind aparatura de înregistrare în transportul rutier și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului privind armonizarea anumitor dispoziții ale legislației sociale în domeniul transporturilor rutiere

(Text cu relevanță pentru SEE)

1. ISTORICUL DOSARULUI

Data transmiterii propunerii către Parlamentul European și Consiliu[document COM(2011) 451 final – 2011/0196 (COD)]:	19.07.2011
Data avizului Comitetului Regiunilor:	Niciun aviz
Data avizului Comitetului Economic și Social European:	07.12.2011
Data poziției Parlamentului European la prima lectură:	03.07.2012
Data adoptării acordului politic al Consiliului în vederea unei poziții la prima lectură a Consiliului:	29.10.2012
Data adoptării poziției Consiliului la prima lectură:	15.11.2013 (?)

2. OBIECTUL PROPUNERII COMISIEI

La 19 iulie 2011, Comisia a prezentat Consiliului și Parlamentului European propunerea menționată anterior, care modifică Regulamentul (CEE) nr. 3821/85 al Consiliului din 20 decembrie 1985 privind aparatura de înregistrare în transportul rutier. De asemenea, propunerea modifică Regulamentul 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 martie 2006 privind armonizarea anumitor dispoziții ale legislației sociale în domeniul transporturilor rutiere. Comunicarea Comisiei - „Tahograful digital: Foaia de parcurs a activităților viitoare” - însoțește propunerea menționată anterior și a fost transmisă în paralel Parlamentului European și Consiliului.

Propunerea introduce o serie de îmbunătățiri tehnologice ce privește tahograful digital, cum ar fi o funcție de poziționare prin satelit (GNSS), o funcție de comunicare la distanță destinată controlului selectiv și o interfață cu STI (sistemele de transport inteligente) care să permită utilizarea datelor din tahograful digital în calculatorul de bord în alte scopuri decât controlul

timpului de conducere. Se preconizează ca această nouă generație de tahografe („tahografe inteligente”) să fie introdusă în 2018-2019.

Revizuirea îmbunătățește, de asemenea, alte aspecte precum stabilirea unor norme noi în vederea asigurării unei mai mari credibilități a atelierelor, a facilitării schimbului de informații între statele membre cu privire la cardurile eliberate conducătorilor auto (sistemul TACHOnet), a personalizării cardurilor prin integrarea acestora în permisul de conducere, precum și a unor norme privind formarea profesională a agenților însărcinați cu aplicarea legii și privind armonizarea sancțiunilor. În cele din urmă, se aplică aceeași rază de 100 km pentru toate derogările bazate pe distanță de la normele privind timpul de conducere pe care statele membre le pot introduce (la articolul 13 din Regulamentul nr. 561/2006).

La 5 octombrie 2011, Autoritatea Europeană pentru Protecția Datelor a emis un aviz privind propunerea Comisiei. Avizul Comitetului Economic și Social European a fost publicat la 7 decembrie 2011, iar Comitetul Regiunilor a decis să nu elaboreze un aviz sau un raport.

Comisia pentru transport și turism a Parlamentului European a numit-o în calitate de raportor pe dna Silvia-Adriana Țicău (RO, S&D). Votul în plen a avut loc la 3 iulie 2012. A se vedea **SP (2012) 449/2**.

Consiliul a ajuns la un acord politic cu privire la acest dosar la 29 octombrie 2012, în perioada președinției cipriote.

3. COMENTARII ASUPRA POZIȚIEI CONSILIULUI

3.1. Comentarii generale asupra poziției Consiliului

În general, Comisia salută poziția Consiliului la prima lectură, întrucât această poziție este în conformitate cu obiectivele principale ale propunerii inițiale a Comisiei, și anume de a spori siguranța sistemului de tahograf (reducerea fraudei și manipularea tahografului), pentru a reduce costurile administrative și pentru a îmbunătăți eficiența controlului sistemului. Modificările Consiliului au fost introduse în urma unei analize mai aprofundate privind impactul preconizat al unora dintre măsurile propuse de Comisie și reflectă importanța pe care statele membre o acordă celor mai rentabile măsuri, necesității de a consolida protecția datelor cu caracter personal prevăzută de regulament și clarificării dispozițiilor privind cerințele tehnice și funcționale ale tahografului. Modificările Consiliului au fost discutate pe larg și au fost aprobate de Comisie.

Fără a se opune adoptării textului final care rezultă din negocierile purtate între colegislatori, Comisia va face totuși declarații în privința a trei puncte la adresa cărora și-a exprimat în mod repetat dezacordul în decursul negocierilor. Aceste declarații sunt atașate.

3.2. Comentarii detaliate ale Comisiei

3.2.1. Tipul actului legislativ (acte delegate/acte de punere în aplicare)

Pentru a adopta specificațiile tehnice ale viitorului tahograf inteligent, Comisia a propus ca, în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene , competența de a adopta acte să fie delegată Comisiei în ceea ce privește adaptarea anexelor I, IB și II la progresul tehnic și completării anexei IB cu specificațiile tehnice necesare pentru înregistrarea automată a datelor de localizare, pentru a permite comunicarea la distanță și pentru asigurarea unei interfețe cu sistemele de transport inteligente (articolele 4, 5, 6 și 38 din propunerea Comisiei).

Ca urmare a negocierilor cu Parlamentul, colegislatorii au decis să includă în textul regulamentului principalele cerințe tehnice din anexele menționate mai sus, pe baza cărora

Comisia ar trebui să stabilească, într-o etapă ulterioară, dispozițiile detaliate relevante prin intermediul actelor de punere în aplicare, pentru a garanta aplicarea uniformă pe întreg teritoriul statelor membre ale UE. Dispozițiile referitoare la definiții, la cerințele tehnice și la datele care urmează a fi înregistrate, la funcțiile tahografului digital, la ecran și la semnalele de avertizare au fost așadar adăugate în textul regulamentului, Comisia fiind de acord. Pe tot parcursul negocierilor, Comisia a continuat să susțină necesitatea utilizării actelor delegate.

Comisia nu se va opune adoptării textului în forma convenită de colegislatori. Cu toate acestea, Comisia reamintește într-una dintre declarații că problema delimitării între articolele 290 și 291 din TFUE este în curs de examinare la Curtea de Justiție, în cauza privind biocidele.

3.2.2. Modificări tehnice

Comisia acceptă modificările convenite între Consiliu și Parlament privind următoarele aspecte de ordin tehnic:

(a) Înregistrarea datelor de localizare (articolul 8)

Comisia salută înregistrarea punctelor de localizare la fiecare trei ore ale duratei de conducere acumulate în vederea îmbunătățirii respectării de către șoferii rutieri profesioniști a legislației în vigoare.

(b) Dotarea agenților de control cu tehnologia de detectare timpurie la distanță (articolul 9).

După 15 ani de la introducerea tahografului inteligent, statele membre vor trebui să își doteze autoritățile cu echipamente de control la distanță, într-o măsură adecvată, luând în considerare, de asemenea, strategiile naționale de aplicare a legii din statele membre. Până la acea dată, dotarea autorităților cu echipamente de control la distanță va fi opțională.

(c) Interfața cu sistemele de transport inteligente (articolul 10)

Consiliul a considerat că este esențial să se mențină un grad suficient de flexibilitate, astfel încât întreprinderile de transport să rămână în măsură să decidă dacă doresc sau nu să conecteze tahograful la dispozitive externe. Prin urmare, Consiliul a prevăzut că tahografele pot fi echipate cu interfețe standardizate care să permită datele înregistrate sau produse de tahograf să fie utilizate de un dispozitiv extern, în anumite condiții. În plus, textul Consiliului clarifică faptul că accesul la date cu caracter personal de către un dispozitiv extern conectat la interfață poate fi acordat numai cu consimțământul explicit al conducătorului auto la care fac referire datele.

Comisia a acceptat modificările de mai sus ca un pas în direcția corectă, dar a avertizat colegislatorii că o interfață opțională reduce în mod semnificativ intenția propunerii inițiale.

(d) Includerea senzorilor de greutate în tahograful inteligent (considerentul 6)

La fel ca și Consiliul, Comisia nu a fost de acord cu faptul că Parlamentul a evaluat că există o legătură directă între includerea senzorilor de greutate în tahografele inteligente și un control îmbunătățit al timpilor de conducere și de odihnă. Prin urmare, Comisia își exprimă satisfacția cu privire la introducerea în text a unui singur considerent care se referă în termeni generali la o evaluare viitoare care urmează să fie efectuată de către Comisie în ceea ce privește modul în care senzorii de greutate pot contribui la o mai bună respectare a legislației în domeniul transportului rutier.

(e) Cardurile de tahograf ale conducătorilor auto pentru șoferii nerezidenți [(articolul 26 alineatul (4)]

Comisia este de acord cu noua dispoziție care permite statelor membre să elibereze conducătorilor auto carduri pentru o perioadă maximă de 185 de zile , în condiții restrictive, în mod temporar și fără posibilitate de reînnoire. Această nouă dispoziție oferă o soluție practică pentru o problemă de ordin operațional, deoarece ea acoperă situația conducătorilor auto din țări care nu fac parte din UE și nici din ERTA (Acordul european privind activitatea echipajelor vehiculelor care efectuează transporturi rutiere internaționale) care efectuează ocazional operațiuni de transport în UE, sau a conducătorilor auto care dețin cetățenia UE, dar care și-au pierdut statutul de rezident în UE și, în consecință, se confruntă cu dificultăți în obținerea unui card de conducător auto obișnuit.

(f) Echiparea retroactivă a vehiculelor cu tahografe digitale [articolul 3 alineatul (4)]

Comisia nu a inclus dispoziții privind echiparea retroactivă a vehiculelor cu tahografe inteligente în propunerea sa inițială, dar poate accepta că principiul echipării retroactive, astfel cum s-a convenit la în această poziție, având în vedere implicațiile practice, ar trebui să fie ușor de gestionat.

3.2.3. Modificări fără caracter tehnic legate de funcționarea sistemului de tahograf

(a) Eliminarea obligației conducătorilor auto de a prezenta formulare care să le atestă activitățile atunci când nu se află în vehicul [articolul 34 alineatul (3) in fine].

Comisia sprijină această dispoziție deoarece reduce sarcina administrativă.

(b) Dotarea și formarea corespunzătoare a agenților de control (articolele 38 și 39)

Comisia acceptă rezultatul negocierilor între colegislatori cu privire la acest aspect.

Comisia a fost de acord cu această poziție și, după adoptarea regulamentului, va adopta măsuri care să specifice în ce constă formarea profesională inițială și continuă a agenților de control. Acest conținut trebuie inclus în activitățile de formare a agenților de control din statele membre.

(c) Consolidarea fiabilității atelierelor (articolul 24)

Comisia este de acord cu reducerea frecvenței auditurilor periodice ale procedurilor aplicate de ateliere la manipularea tahografului de la un an la doi ani, deoarece s-a menținut propunerea inițială a Comisiei pentru 10 % la auditurile tehnice neanunțate ale atelierelor și pentru un an perioada de valabilitate a cardului atelierului.

3.2.4. Modificări fără caracter tehnic legate de dispozițiile privind protecția datelor, încălcările și data intrării în vigoare

(a) Consolidarea protecției datelor (articolul 7)

Comisia este de acord cu noile dispoziții privind protecția datelor cu caracter personal.

(b) Armonizarea încălcărilor și sancțiunilor (articolul 41)

Comisia acceptă rezultatul negocierilor între colegislatori cu privire la acest aspect.

(c) Responsabilitatea întreprinderilor de transport (articolul 33)

Comisia acceptă rezultatul negocierilor între colegislatori cu privire la acest aspect.

(d) Intrarea în vigoare (articolul 48)

Comisia acceptă rezultatul negocierilor între colegislatori cu privire la acest aspect. Tahograful inteligent ar fi necesar - în cazul vehiculelor înmatriculate pentru prima dată - la 40 de luni de la intrarea în vigoare a specificațiilor tehnice pentru tahografe inteligente. Comisia intenționează să stabilească aceste specificații cel târziu în termen de doi ani de la publicarea noului regulament.

3.2.5. Modificări ale Regulamentului (CE) nr. 561/2006 privind armonizarea anumitor dispoziții ale legislației sociale în domeniul transporturilor rutiere

Comisia salută faptul că propunerea sa de modificare a articolului 13 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 561/2006, care permite statelor membre să acorde derogări de la aplicarea dispozițiilor din regulament, pe o rază de 100 km în jurul sediului societății, în anumite condiții, a fost menținută și este de acord cu introducerea așa-numitei „scutiri pentru artizani" conținută în articolul 3 din Regulamentul (CE) nr. 561/2006, care definește domeniul de aplicare al regulamentului respectiv.

4. CONCLUZIILE COMISIEI

Propunerea este deosebit de importantă pentru atingerea obiectivelor stabilite în comunicarea intitulată „Foaie de parcurs pentru un spațiu european unic al transporturilor – Către un sistem de transport competitiv și eficient din punct de vedere al resurselor", adoptată la 28 martie 2011.

În ciuda faptului că mai multe dispoziții au fost slăbite/îmblânzite, Comisia consideră că poziția Consiliului reflectă în continuare obiectivele principale ale propunerii sale și, prin urmare, consideră că procesul legislativ ar trebui să fie încheiat cu votarea în Parlamentului European a poziției sale de la a doua lectură, care în urma rezultatelor trilogului neoficial din 14 mai 2013, ar trebui să coincidă cu poziția Consiliului.

DECLARAȚIILE COMISIEI

1**) Declarația Comisiei cu privire la Regulamentul (CE) nr. 561/2006**

Pentru asigurarea unei puneri în aplicare eficace și uniforme a legislației privind durata de conducere și perioadele de repaus, Comisia va continua să monitorizeze îndeaproape aplicarea acestei legislații și, dacă este cazul, va lua măsurile adecvate.

2) Declarația Comisiei privind actele de punere în aplicare

Comisia consideră că viitoarele acte, pe care a fost împuternicită să le adopte în temeiul actului legislativ, pentru a stabili dispozițiile și specificațiile detaliate referitoare la tahografe, cardurile tahografice și foile de înregistrare, precum și cerințele de omologare, sunt menite să completeze specificațiile tehnice cuprinse în actul de bază și, prin urmare, ar trebui să ia forma unor acte delegate, care ar urma să fie adoptate în temeiul articolului 290 din TFUE. Comisia nu se va opune adoptării textului în forma convenită de colegiuitori. Cu toate acestea, Comisia reamintește că problema delimitării între articolele 290 și 291 din TFUE este în curs de examinare la Curtea de Justiție, în cauza privind biocidele.

3) Declarația Comisiei privind utilizarea dispozițiilor articolului 5 alineatul (4) al doilea paragraf litera (b) din Regulamentul nr. 182/2011

Comisia subliniază că invocarea în mod sistematic a articolului 5 alineatul (4) al doilea paragraf litera (b) este contrară literei și spiritului Regulamentului (UE) nr. 182/2011 (JO L 55, 28.2.2011, p. 13). Recurgerea la această dispoziție trebuie să răspundă unei nevoi specifice de abatere de la regula de principiu potrivit căreia, în cazul în care nu este emis niciun aviz, Comisia poate adopta un proiect de act de punere în aplicare. Deoarece reprezintă o excepție de la regula generală stabilită la articolul 5 alineatul (4), recurgerea la al doilea paragraf litera (b) nu poate fi considerată pur și simplu ca fiind o „putere discreționară” a legislatorului, ci trebuie interpretată în mod restrictiv și, prin urmare, trebuie justificată.

Comisia ia notă de acordul la care au ajuns Parlamentul European și Consiliul cu privire la recurgerea la această dispoziție, însă regretă că o justificare în acest sens nu este reflectată într-un considerent.