



Briuselis, 2013 11 18
COM(2013) 816 final

2011/0196 (COD)

KOMISIJOS KOMUNIKATAS EUROPOS PARLAMENTUI

pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 294 straipsnio 6 dalį

dėl

per pirmąjį svarstymą priimtos Tarybos pozicijos siekiant priimti Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą dėl kelių transporto priemonėse naudojamų tachografų, kuriuo panaikinamas Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 3821/85 dėl kelių transporto priemonėse naudojamų tachografų ir iš dalies keičiamas Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 561/2006 dėl tam tikrų su kelių transportu susijusių socialinių teisės aktų suderinimo

(Tekstas svarbus EEE)

KOMISIJOS KOMUNIKATAS EUROPOS PARLAMENTUI

pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 294 straipsnio 6 dalį

dėl

per pirmąjį svarstymą priimtos Tarybos pozicijos siekiant priimti Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą dėl kelių transporto priemonėse naudojamų tachografų, kuriuo panaikinamas Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 3821/85 dėl kelių transporto priemonėse naudojamų tachografų ir iš dalies keičiamas Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 561/2006 dėl tam tikrų su kelių transportu susijusių socialinių teisės aktų suderinimo

(Tekstas svarbus EEE)

1.

Pasiūlymas Europos Parlamentui ir Tarybai perduotas (dokumentas KOM(2011) 451 galutinis – 2011/0196 COD):	2011 07 19
Europos Regionų komiteto nuomonės data	Nuomonė nepateikta
Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonė pateikta:	2011 12 07
Per pirmąjį svarstymą Europos Parlamento pozicija priimta –	2012 07 03
Politinio susitarimo dėl Tarybos pozicijos per pirmąjį svarstymą priėmimo data	2012 10 29
Tarybos pozicijos priėmimo per pirmąjį svarstymą data	2013 11 15 (?)

2. KOMISIJOS PASIŪLYMO TIKSLAS

Minėtą pasiūlymą Komisija pateikė Tarybai ir Europos Parlamentui 2011 m. liepos 19 d. Pasiūlymu iš dalies keičiamas 1985 m. gruodžio 20 d. Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 3821/85 dėl kelių transporto priemonėse naudojamų tachografų. Šiuo pasiūlymu taip pat iš dalies keičiamas 2006 m. kovo 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 561/2006 dėl tam tikrų su kelių transportu susijusių socialinių teisės aktų suderinimo. Kartu su tuo pasiūlymu Europos Parlamentui ir Tarybai buvo perduotas lydimasis Komisijos komunikatas „Skaitmeninis tachografas – Būsimos veiklos gairės“.

Pasiūlyme numatyta keletas skaitmeninių tachografų technologinių patobulinimų, kaip antai palydovinio padėties nustatymo funkcija (GNSS), nuotolinio ryšio funkcija, kuri būtų naudojama atliekant vykdymo užtikrinimui reikalingą filtravimą, ir ITS sąsaja, kuri sudarytų sąlygas naudoti skaitmeninio tachografo duomenis borto kompiuteriuose kitais tikslais, nei vairavimo traukės kontrolė. Šios naujos kartos tachografus („išmaniuosius tachografus“) numatoma įdiegti 2018–2019 m.

Persvarstant taip pat patobulinami kiti aspektai, pavyzdžiui, nustatomos naujos taisyklės, pagal kurias didinamas dirbtuvių patikimumas, keičiamasi informacija tarp valstybių narių dėl vairuotojams išduotų kortelių (TACHOnet sistema), pritaikomos kortelės (jas sujungiant su vairuotojo pažymėjimu), apibrėžiamos vykdymą užtikrinančių pareigūnų mokymo ir sankcijų suderinimo taisyklės. Galiausiai visoms atstumu grindžiamoms vairavimo trukmės išimtims, kurias gali nustatyti valstybės narės (pagal Reglamento (EB) Nr. 561/2006 13 straipsnį), pasiūlyme numatytas tas pats 100 km spindulys.

Europos duomenų apsaugos priežiūros pareigūnas pateikė nuomonę dėl Komisijos pasiūlymo 2011 m. spalio 5 d. Ekonomikos ir socialinių reikalų komitetas paskelbė nuomonę 2011 m. gruodžio 7 d., o Regionų komitetas nusprendė nerengti nei nuomonės, nei pranešimo.

Europos Parlamento Transporto ir turizmo komitetas pranešėja paskyrė Silviją-Adrianą Ticău (RO, S&D). Balsavimas plenarinėje sesijoje įvyko 2012 m. liepos 3 d. Žr. **SP(2012) 449/2**.

Taryba pasiekė politinį susitarimą dėl šio dokumento 2012 m. spalio 29 d., pirmininkaujant Kiprui.

3. PASTABOS DĖL TARYBOS POZICIJOS

3.1. Bendros pastabos dėl Tarybos pozicijos

Iš esmės Komisija teigiamai vertina per pirmąjį svarstymą priimtą Tarybos poziciją, nes ši pozicija atitinka pagrindinius pradinio Komisijos pasiūlymo tikslus, t. y. padidinti tachografų sistemos apsaugą (sumažinant galimybes klastoti tachografų duomenis ir jais manipuliuoti), sumažinti administracines išlaidas ir pagerinti sistemos kontrolės veiksmingumą. Tarybos pakeitimai buvo įtraukti papildomai išanalizavus tikėtiną kai kurių Komisijos pasiūlytų priemonių poveikį; juose numatyta valstybėms narėms itin svarbi galimybė taikyti ekonomiškai efektyviausias priemones ir atspindėtas poreikis reglamente sustiprinti asmens duomenų apsaugą ir patikslinti nuostatas dėl tachografų techninių ir funkcinių reikalavimų. Tarybos pakeitimai buvo išsamiai apsvarstyti, ir Komisija jiems pritarė.

Neprieštaraudama, kad būtų priimtas teisės aktų leidėjų derybose sutartas galutinis tekstas, Komisija vis dėlto pateiks pareiškimus dėl trijų aspektų, dėl kurių ji ne kartą pareiškė savo nesutikimą derybų metu. Tie pareiškimai pridedami.

3.2. Išsamios Komisijos pastabos

3.2.1. Teisės akto pobūdis (deleguotieji aktai / įgyvendinimo aktai)

Siekdama priimti būsimų išmaniųjų tachografų technines specifikacijas, Komisija pasiūlė, kad pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 290 straipsnį Komisijai turėtų būti deleguoti įgaliojimai priimti aktus, kuriais I, IB ir II priedai būtų suderinti su technikos pažanga, o IB priedas būtų papildytas būtinomis vietos nustatymo duomenų automatinio registravimo, nuotolinio ryšio užmezgimo ir sąsajos su intelektinėmis transporto sistemomis užtikrinimo techninėmis specifikacijomis (Komisijos pasiūlymo 4, 5, 6 ir 38 straipsniai).

Po derybų su Parlamentu teisės aktų leidėjai nusprendė pirmiau nurodytuose prieduose išdėstytus pagrindinius techninius reikalavimus įtraukti į reglamento tekstą, kuriuo remdamasi vėlesniame etape įgyvendinimo aktais Komisija turėtų nustatyti atitinkamas išsamias nuostatas, kad būtų užtikrintas vienodas taikymas visose ES valstybėse narėse. Taigi į reglamento tekstą įtrauktos nuostatos dėl apibrėžčių, techninių reikalavimų ir įrašytinų duomenų, skaitmeninių tachografų funkcijų, rodmenų ir įspėjimo signalų, ir su jomis Komisija sutinka. Per visas derybas Komisija tvirtino, kad būtina naudoti deleguotuosius aktus.

Komisija neprieštaraus teisės aktų leidėjų sutarto teksto priėmimui. Vis dėlto Komisija pridedamame pareiškime primins, kad šiuo metu Teisingumo Teismas biocidų byloje nagrinėja SESV 290 ir 291 straipsnių ribų nustatymo klausimą.

3.2.2. *Techniniai pakeitimai*

Komisija pritaria pakeitimams, dėl kurių susitarė Taryba ir Parlamentas šiais techniniais klausimais:

(a) Vietos nustatymo duomenų įrašymas (8 straipsnis)

Komisija palankiai vertina tai, kad kas tris bendros vairavimo trukmės valandas būtų įrašomi vietos duomenys siekiant pagerinti profesionalių kelių transporto priemonių vairuotojų atitiktį galiojantiems teisės aktams.

(b) Kontroliuojančių pareigūnų įranga su nuotolinio ankstyvo nustatymo technologija (9 straipsnis)

Praėjus 15 metų po išmaniųjų tachografų įdiegimo, valstybės narės turės tinkamu mastu aprūpinti savo kontrolės institucijas nuotolinio ankstyvo nustatymo įranga, taip pat atsižvelgdamos į valstybių narių nacionalines vykdymo užtikrinimo strategijas. Iki to termino kontrolės institucijų aprūpinimas nuotolinės prieigos technologija nebus privalomas.

(c) Sąsaja su intelektinėmis transporto sistemomis (10 straipsnis)

Taryba laikėsi nuomonės, kad itin svarbu išlaikyti pakankamo lygio lankstumą, kad transporto įmonės toliau galėtų rinktis: prijungti tachografus prie išorės įrenginių ar ne. Todėl Tarybos pozicijoje numatyta, kad tachografuose gali būti įrengta standartinė sąsaja, kuria sudaroma galimybė tachografo įrašytus arba sukurtus duomenis naudoti pasitelkiant išorinį įrenginį, laikantis tam tikrų sąlygų. Be to, Tarybos tekste patikslinama, kad prieiga prie asmens duomenų išoriniam įrenginiui, prijungtam prie sąsajos, gali būti suteikta tik gavus aiškų vairuotojo, su kuriuo yra susiję duomenys, sutikimą.

Komisija priėmė išvardytuosius pakeitimus kaip žingsnį reikiama kryptimi, tačiau įspėjo teisės aktų leidėjus, kad nustačius, kad ITS sąsaja nėra privaloma, gerokai susiaurinamas pradinis pasiūlymo ketinimas.

(d) Svorio jutiklių integravimas išmaniuosiuose tachografuose (6 konstatuojamoji dalis)

Panašiai kaip Taryba, Komisija nepritarė Parlamento vertinimui, kad svorio jutiklių integravimas išmaniuosiuose tachografuose yra tiesiogiai susijęs su geresne vairavimo ir poilsio laikotarpių kontrole. Todėl Komisija teigiamai vertina tai, kad į tekstą įtraukta tik konstatuojamoji dalis, kurioje bendro pobūdžio žodžiais nurodoma, kad Komisija ateityje turės įvertinti galimybes panaudoti svorio jutiklius tam, kad būtų pagerintas kelių transporto teisės aktų vykdymas.

(e) Tachografo vairuotojo kortelės šalyje nuolat negyvenantiems vairuotojams (26 straipsnis 4 dalis)

Komisija sutinka su nauja nuostata, kuria valstybėms narėms suteikiama galimybė išduoti (laikantis ribojamųjų sąlygų) laikiną vairuotojo kortelę, kuri galioja ne ilgiau kaip 185 dienas, be galimybės ją atnaujinti. Šia nauja nuostata praktiškai sprendžiama veiklos problema, nes nuostata taikoma vežimo veiklą Europos Sąjungoje kartkartėmis vykdančioms vairuotojams iš ES nepriklausančių šalių ir iš šalių, kurios nėra Europos šalių susitarimo dėl kelių transporto priemonių ekipažų, važinėjančių tarptautiniais maršrutais, darbo (AETR susitarimo) dalyvės, arba ES

pilietybę turintiems vairuotojams, kurie neteko ES gyventojo statuso ir todėl patiria sunkumų gauti nuolatinę vairuotojo kortelę.

- (f) Transporto priemonių modifikavimas sumontuojant skaitmeninius tachografus (3 straipsnio 4 dalis)

Komisija į pradinį pasiūlymą neįtraukė jokių nuostatų dėl transporto priemonių modifikavimo sumontuojant išmaniuosius tachografus, tačiau gali pritarti modifikavimo principui, kaip sutarta toje pozicijoje, nes praktinis poveikis turėtų būti lengvai valdomas.

3.2.3. *Ne techninio pobūdžio pakeitimai, susiję su tachografo sistemos veikimu*

- (a) Reikalavimo vairuotojams pateikti formas, patvirtinančias jų veiklą tuo metu, kai jie nebuvo transporto priemonėje, panaikinimas (34 straipsnio 3 dalis *in fine*).

Komisija pritaria šiai nuostatai, nes taip dar labiau sumažinama administracinė našta.

- (b) Tinkama įranga ir kontroliuojančių pareigūnų rengimas (38 ir 39 straipsniai)

Šiuo klausimu Komisija priima teisės aktų leidėjų derybų rezultatus.

Komisija sutiko su šia pozicija ir po reglamento priėmimo patvirtins priemones, kuriomis nurodomas pradinio ir tęstinio kontroliuojančių pareigūnų rengimo turinys. Šis turinys turi būti įtrauktas į kontroliuojančių pareigūnų mokymo programą valstybėse narėse.

- (c) Dirbtuvių patikimumo didinimas (24 straipsnis)

Komisija sutinka, kad tachografų tvarkymo procedūros dirbtuvėse būtų reguliariai tikrinamos ne kasmet, o kas dvejus metus, nes buvo išlaikytas pradinis Komisijos pasiūlymas, pagal kurį 10 % techninių tikrinimų dirbtuvėse būtų atliekama neskelbiant iš anksto ir išlaikytas vienu metų dirbtuvių kortelės galiojimo laikotarpis.

3.2.4. *Ne techninio pobūdžio pakeitimai, susiję su duomenų apsaugos nuostatomis, pažeidimais ir įsigaliojimo data*

- (a) Duomenų apsaugos stiprinimas (7 stiprinimas)

Komisija sutinka su naujomis nuostatomis dėl asmens duomenų apsaugos.

- (b) Pažeidimų ir sankcijų suderinimas (41 straipsnis)

Šiuo klausimu Komisija priima teisės aktų leidėjų derybų rezultatus.

- (c) Transporto įmonių atsakomybė (33 straipsnis)

Šiuo klausimu Komisija priima teisės aktų leidėjų derybų rezultatus.

- (d) Įsigaliojimas (48 straipsnis)

Šiuo klausimu Komisija priima teisės aktų leidėjų derybų rezultatus. Išmaniojo tachografo būtų reikalaujama (pirmą kartą registruojamose transporto priemonėse) per 40 mėnesių nuo išmaniųjų tachografų techninių specifikacijų įsigaliojimo. Komisija ketina nustatyti tokias specifikacijas ne vėliau kaip per dvejus metus po naujojo reglamento paskelbimo.

3.2.5. *Reglamento (EB) Nr. 561/2006 dėl tam tikrų su kelių transportu susijusių socialinių teisės aktų suderinimo pakeitimai*

Komisija palankiai vertina tai, kad buvo palikti jos pasiūlyti Reglamento (EB) Nr. 561/2006 13 straipsnio 1 dalies pakeitimai, pagal kuriuos tam tikromis sąlygomis ne daugiau kaip 100

km spinduliu nuo įmonės buveinės valstybės narės gali taikyti šio reglamento nuostatų išimtis, ir pritaria, kad į Reglamento Nr. 561/2006 3 straipsnį, kuriuo apibrėžiama to reglamento taikymo sritis, būtų įtraukta vadinamoji „amatininkų išimtis“.

4. KOMISIJOS IŠVADA

Šis pasiūlymas ypač svarbus siekiant 2011 m. kovo 28 d. priimtame komunikate „Bendros Europos transporto erdvės kūrimo planas. Konkurencingos efektyviu išteklių naudojimu grindžiamos transporto sistemos kūrimas“ išdėstytą tikslą.

Nors kai kurios nuostatos buvo susilpnintos, Komisija mano, kad Tarybos pozicija dar atitinka pagrindinius pasiūlymo tikslus, ir todėl laikosi nuomonės, kad teisėkūros procesas turėtų būti baigtas Europos Parlamento balsavimu dėl išankstinės antrojo svarstymo pozicijos, kuri, laikantis 2013 m. gegužės 14 d. neformalaus trišalio dialogo rezultatų, turėtų sutapti su Tarybos pozicija.

KOMISIJOS PAREIŠKIMAI

1) Komisijos pareiškimas dėl Reglamento (EB) Nr. 561/2006

Siekdama užtikrinti veiksmingą ir vienodą teisės aktų, susijusių su vairavimo trukme ir poilsio laikotarpiais, įgyvendinimą, Komisija toliau atidžiai stebės tų teisės aktų įgyvendinimą ir prireikus imsis atitinkamų iniciatyvų.

2) Komisijos pareiškimas dėl įgyvendinimo aktų

Komisijos nuomone, būsimais aktais, kuriuos Komisija įgaliota priimti pagal teisės aktą, kad nustatytų išsamias tachografų nuostatas ir specifikacijas, tachografų korteles ir įrašų žurnalus, taip pat tipo patvirtinimo reikalavimus, siekiama papildyti pagrindiniame akte pateiktas technines specifikacijas, todėl šie teisės aktai turėtų būti deleguotieji aktai, priimami pagal SESV 290 straipsnį. Komisija neprieštaraus teisės aktų leidėjų sutarto teksto priėmimui. Vis dėlto Komisija primena, kad šiuo metu Teisingumo Teismas biocidų byloje nagrinėja SESV 290 ir 291 straipsnių ribų nustatymo klausimą.

3) Komisijos pareiškimas dėl Reglamento Nr. 182/2011 5 straipsnio 4 dalies antros pastraipos b punkto taikymo

Komisija pabrėžia, kad sistemingas 5 straipsnio 4 dalies antros pastraipos b punkto taikymas pagal formą ir turinį prieštarauja Reglamentui Nr. 182/2011 (OL L 55, 2011 2 28, p. 13). Šią nuostatą reikia taikyti tik esant konkrečiai būtinybei nukrypti nuo pagrindinio principo, pagal kurį Komisija gali priimti įgyvendinimo akto projektą, kai nepateikta nuomonė. Kadangi tai yra 5 straipsnio 4 dalyje nustatytos bendrosios taisyklės išimtis, antros pastraipos b punkto taikymo negalima vertinti tiesiog kaip teisės aktų leidėjo „veiksmų laisvės“, nes minėto punkto aiškinimas turi būti ribojamasis, todėl privalo būti pagrįstas.

Komisija atkreipė dėmesį į Europos Parlamento ir Tarybos pasiektą susitarimą dėl šios nuostatos taikymo, tačiau ji apgailestauja, kad toks pagrindimas neįtrauktas į jokią konstatuojamąją dalį.