

Bruxelles, den 18.11.2013
COM(2013) 816 final

2011/0196 (COD)

MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET

i henhold til artikel 294, stk. 6, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde
vedrørende

Rådets holdning ved førstebehandlingen med henblik på vedtagelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning om takografer inden for vejtransport, om ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 om kontrolapparatet inden for vejtransport og om ændring af Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport

(EØS-relevant tekst)

MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET

i henhold til artikel 294, stk. 6, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde
vedrørende

Rådets holdning ved førstebehandlingen med henblik på vedtagelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning om takografer inden for vejtransport, om ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 om kontrolapparatet inden for vejtransport og om ændring af Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport

(EØS-relevant tekst)

Forslag fremsendt til Europa-Parlamentet og Rådet (dokument KOM(2011) 451 endelig – 2011/0196 (COD):	19.7.2011
Udtalelse afgivet af Regionsudvalget:	Ingen udtalelse
Udtalelse afgivet af Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg:	7.12.2011
Europa-Parlamentets førstebehandlingsholdning vedtaget:	3.7.2012
Vedtagelse af politisk aftale i Rådet med henblik på Rådets holdning ved førstebehandlingen:	29.10.2012
Rådets førstebehandlingsholdning vedtaget:	15.11.2013 (?)

1. FORMÅLET MED KOMMISSIONENS FORSLAG

Kommissionen forelagde Rådet og Europa-Parlamentet ovennævnte forslag den 19. juli 2011. Med forslaget ændres Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 af 20. december 1985 om kontrolapparatet inden for vejtransport. Dette forslag ændrer ligeledes Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 af 15. marts 2006 om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport. Meddelelsen fra Kommissionen – "Digitale fartskrivere: Køreplan for kommende aktiviteter" ledsager ovennævnte forslag og blev fremsendt til Europa-Parlamentet og Rådet samtidig.

Med forslaget indføres en række teknologiske forbedringer af den digitale takografs funktioner – f.eks. satellitbaseret positionsbestemmelse (GNSS), filtrering via fjernkommunikation med henblik på håndhævelse og et ITS-interface, der åbner mulighed for at bruge data fra den digitale takograf i computere om bord til andre formål end kontrol af køretider. Denne nye generation af takografer ("intelligente takografer") forventes indført i 2018-2019.

Med revisionen forbedres andre aspekter ligeledes, idet der fastsættes nye regler for at forbedre værksteders pålidelighed, udveksle oplysninger mellem medlemsstaterne om de kort,

der udstedes til førere (TACHOnet-systemet), og kortene gøres mere personlige ved at sammenlægge dem i kørekortet, og desuden fastsættes regler om uddannelse af de håndhævende myndigheder og om harmonisering af sanktioner. Endelig anvendes den samme radius på 100 km fra hjemstedet for alle afstandsbaserede undtagelser fra reglerne om køretid, som medlemsstaterne kan indføre (i artikel 13 i forordning 561/2006).

Den Europæiske Tilsynsførende for Databeskyttelse afgav sin udtalelse om Kommissionens forslag den 5. oktober 2011. Udtalelsen fra det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg blev afgivet den 7. december 2011, og Regionsudvalget besluttede ikke at udarbejde nogen udtalelse eller rapport.

Europa-Parlamentets Transport- og Turismeudvalg udnævnte Silvia-Adriana Ticău (RO, S&D) til ordfører. Afstemningen på plenarmødet fandt sted den 3. juli 2012. Se **SP(2012) 449/2**.

Rådet nåede til politisk enighed om denne sag den 29. oktober 2012 under det cypriotiske formandskab.

2. BEMÆRKNINGER TIL RÅDETS HOLDNING

2.1. Generelle bemærkninger til Rådets holdning

Kommissionen ser generelt positivt på Rådets førstebehandlingsholdning, eftersom holdningen er i overensstemmelse med hovedmålene i Kommissionens oprindelige forslag: at øge takografsystemets sikkerhed (mindske svig og manipulation af takografer), mindske de administrative omkostninger og effektivisere kontrollen af systemet. Rådets ændringer er indført efter yderligere analyse af den forventede virkning af nogle af Kommissionens foreslåede foranstaltninger, og de afspejler den vægt, som medlemsstaterne lægger på at anvende de mest omkostningseffektive foranstaltninger, behovet for at styrke beskyttelsen af personoplysninger i forordningen og at tydeliggøre bestemmelserne om de tekniske og funktionelle krav til takografer. Rådets ændringer blev drøftet indgående, og Kommissionen gav sin tilslutning.

Kommissionen modsætter sig ikke vedtagelsen af den endelige tekst, der er resultatet af forhandlinger mellem Europa-Parlamentet og Rådet, men vil dog afgive udtalelser på tre punkter, hvor den gentagne gange har givet udtryk for sin uenighed i forbindelse med forhandlingerne. Disse erklæringer er vedlagt.

2.2. Kommissionens detaljerede bemærkninger

2.2.1. Type retsakt (delegerede retsakter/gennemførelsesretsakter)

Med henblik på at vedtage de tekniske specifikationer for fremtidens intelligente takograf foreslog Kommissionen, at beføjelsen til at vedtage retsakter i overensstemmelse med artikel 290 traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde uddelegeres til Kommissionen i forbindelse med tilpasning af bilag I, I B og II til den tekniske udvikling og supplerung af bilag I B med de nødvendige tekniske specifikationer angående automatisk registrering af positionsdata, så der åbnes mulighed for fjernkommunikation, og der sikres et interface til intelligente transportsystemer (artikel 4, 5, 6 og 38 i Kommissionens forslag).

Efter forhandlingerne med Europa-Parlamentet besluttede medlovgeverne at indarbejde de vigtigste tekniske krav fra de ovennævnte bilag i teksten til forordningen, på grundlag af hvilken Kommissionen bør fastlægge relevante gennemførelsesbestemmelser ved gennemførelsesretsakter på et senere tidspunkt for at sikre en ensartet anvendelse i alle EU-medlemsstater. Bestemmelser om definitioner, tekniske krav og data, der skal registreres, om

den digitale takografs funktioner samt visning på skærm og advarselssignaler blev derfor tilføjet til forordningen med Kommissionens samtykke. Under forhandlingerne fastholdt Kommissionen behovet for at anvende delegerede retsakter.

Kommissionen vil ikke modsætte sig vedtagelsen af den tekst, som medlovgiverne er nået til enighed om. I en erklæring (vedlagt) minder den dog om, at spørgsmålet om afgrænsning mellem artikel 290 og 291 i TEUF for øjeblikket er genstand for Domstolens undersøgelse i "biocid-sagen".

2.2.2. Tekniske ændringer

Kommissionen kan acceptere de ændringer, der er aftalt mellem Rådet og Europa-Parlamentet, om følgende tekniske aspekter:

a) Registrering af positionsdata (artikel 8)

Kommissionen er tilfreds med, at positionspunkter registreres for hver tre timers akkumuleret køretid for at forbedre efterlevelsen af de gældende bestemmelser blandt førere i vejtransporterhvervet.

b) Udstyring af kontrolmedarbejdere med teknologi til tidlig fjernafsløring (artikel 9)

15 år efter indførelsen af intelligente takografer pålægges medlemsstaterne at udstyre deres kontrolmyndigheder i behørigt omfang med udstyr med tidlig fjernafsløring, idet der også tages hensyn til medlemsstaternes nationale håndhævelsesstrategier. Indtil da vil det være frivilligt at udstyre kontrolmyndighederne med teknologi til tidlig fjernafsløring.

c) Interface med intelligente transportsystemer (artikel 10)

Rådet fandt det afgørende at bevare en tilstrækkelig grad af fleksibilitet, så transportvirksomhederne fortsat kan vælge, om de ønsker at tilslutte takografen til eksterne anordninger. Rådet fastsatte derfor, at takografen kan være udstyret med standardiserede interfaces, hvormed de data, som registreres eller produceres af en takograf, kan bruges af en ekstern anordning, forudsat at visse betingelser er opfyldt. Desuden præciseres det i Rådets tekst, at adgang til personoplysninger i en ekstern anordning, der er forbundet med dette interface, kun kan gives efter udtrykkeligt samtykke fra den fører, som dataene vedrører.

Kommissionen accepterede ovennævnte ændringer som et skridt i den rigtige retning, men advarede medlovgiverne om, at det at gøre ITS-interfacet frivilligt var en markant begrænsning af hensigten med det oprindelige forslag.

d) Medtagelse af vægtfølere i intelligente takografer (6. betragtning)

I lighed med Rådet deler Kommissionen ikke Europa-Parlamentets vurdering af, at der er en umiddelbar sammenhæng mellem vægtfølere i intelligente takografer og en mere effektiv kontrol af køre- og hviletidsbestemmelser. Derfor er Kommissionen tilfreds med, at teksten alene er indsat i en betragtning med en generel henvisning til en fremtidig vurdering, som Kommissionen skal foretage af mulighederne for at lade vægtfølere bidrage til en bedre overholdelse af lovgivningen for vejtransport.

e) Førerkort til ikke-bosiddende førere (artikel 26, stk. 4)

Kommissionen er enig i den nye bestemmelse, som giver medlemsstaterne mulighed for på restriktive betingelser at udstede midlertidige førerkort, der ikke kan fornyes, i en periode på højst 185 dage. Denne nye bestemmelse er en praktisk løsning på et operationelt problem, da den dækker situationen for førere fra tredjelande og ikke-

AETR (den europæiske overenskomst om arbejde, der udføres af det kørende personale i international vejtransport), der udfører lejlighedsvis transport i EU, eller for førere, som er EU-borgere, men som har mistet deres status som bosiddende i EU og derfor har vanskeligt ved at opnå et almindeligt førerkort.

f) Eftermontering af digitale takografer i køretøjer (artikel 3, stk. 4)

Kommissionens oprindelige forslag indeholdt ikke bestemmelser om eftermontering af intelligente takografer i køretøjer, men Kommissionen kan i princippet acceptere eftermontering som aftalt i denne holdning, idet dette forventes at være praktisk gennemførligt.

2.2.3. *Ikke-tekniske ændringer vedrørende takografens funktioner*

a) Kravet om, at førere forelægger formularer, der bekræfter deres aktiviteter, når de har forladt køretøjet, elimineres (artikel 34, stk. 3, in fine).

Kommissionen støtter denne bestemmelse, fordi den yderligere mindsker den administrative byrde.

b) Korrekt udstyr til og uddannelse af kontrolmedarbejdere (artikel 38 og 39)

Kommissionen accepterer resultatet af forhandlingerne mellem medlovgiverne på dette punkt.

Kommissionen accepterer denne holdning og vil efter vedtagelsen af forordningen træffe foranstaltninger for at specificere indholdet af kontrolmedarbejders grunduddannelse og efteruddannelse. Dette indhold skal indgå i uddannelsen af kontrolmedarbejdere i medlemsstaterne.

c) Styrkelse af værksteders pålidelighed (artikel 24)

Kommissionen er enig i at nedsætte hyppigheden af det regelmæssige tilsyn med de procedurer, der anvendes på værksteder, for håndtering af takografer fra hvert år til hver andet år, fordi Kommissionen fik sine oprindelige forslag igennem om 10 % uanmeldte tekniske tilsyn med værksteder og om et års gyldighedsperiode for værkstedskort.

2.2.4. *Ikke-tekniske ændringer vedrørende bestemmelser om databeskyttelse, overtrædelser og ikrafttrædelsesdato*

a) Styrkelse af databeskyttelse (artikel 7)

Kommissionen tilslutter sig de nye bestemmelser om beskyttelse af personoplysninger.

b) Harmonisering af overtrædelser og sanktioner (artikel 41)

Kommissionen accepterer resultatet af forhandlingerne mellem medlovgiverne på dette punkt.

c) Transportvirksomhedens ansvar (artikel 33)

Kommissionen accepterer resultatet af forhandlingerne mellem medlovgiverne på dette punkt.

d) Ikrafttræden (artikel 48)

Kommissionen accepterer resultatet af forhandlingerne mellem medlovgiverne på dette punkt. Intelligente takografer vil være påkrævede – for køretøjer, der registreres for første gang – 40 måneder efter, at de tekniske specifikationer for intelligente

takografer er trådt i kraft. Kommissionen har til hensigt at fastlægge denne specifikation senest to år efter offentliggørelsen af den nye forordning.

2.2.5. Ændringer af forordning (EF) nr. 561/2006 om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport

Kommissionen glæder sig over, at dens forslag til ændringer af artikel 13, stk. 1, i forordning 561/2006, som giver medlemsstaterne mulighed for på visse betingelser at tillade undtagelser fra forordningens bestemmelser inden for en radius af radius på 100 km fra virksomhedens hjemsted, blev opretholdt, og den tilslutter sig indførelsen af den såkaldte "håndværkerundtagelse" i artikel 3 forordning 561/2006, hvori anvendelsesområdet for den nævnte forordning fastsættes.

3. KOMMISSIONENS KONKLUSION

Det foreliggende forslag er særlig vigtigt for at nå de mål, der er fastsat i Kommissionens meddelelse "En køreplan for et fælles europæisk transportområde – mod et konkurrencedygtigt og ressourceeffektivt transportsystem", som blev vedtaget den 28. marts 2011.

Til trods for, at adskillige bestemmelser er blevet svækket, finder Kommissionen, at Rådets holdning stadig afspejler hovedmålene i dens forslag, og er derfor af den opfattelse, at lovgivningsprocessen bør afsluttes med afstemningen i Europa-Parlamentet tidligt under andenbehandlingen, der ifølge resultaterne af det uformelle trilogmøde den 14. maj 2013 forventes at være sammenfaldende med Rådets holdning.

ERKLÆRINGER FRA KOMMISSIONEN

1) Erklæring fra Kommissionen vedrørende forordning (EF) nr. 561/2006

For at sikre en effektiv og ensartet gennemførelse af lovgivningen om køre- og hviletider vil Kommissionen fortsat nøje overvåge gennemførelsen af denne lovgivning og, hvis det er nødvendigt, træffe de rette foranstaltninger.

2) Erklæring fra Kommissionen om gennemførelsesretsakter

Det er Kommissionens opfattelse, at fremtidige retsakter, som den lovgivningsmæssige retsakt har bemyndiget Kommissionen til at vedtage med henblik på at fastsætte detaljerede bestemmelser og specifikationer for fartskrivere, fartsriverkort og diagramark såvel som typegodkendelseskrav, har til formål at supplere de tekniske specifikationer i basisretsakten, og at de derfor bør udformes som delegerede retsakter, der skal vedtages på grundlag af artikel 290 i TEUF. Kommissionen vil ikke modsætte sig vedtagelsen af den tekst, som medlovgiverne er nået til enighed om, men minder om, at spørgsmålet om afgrænsning mellem artikel 290 og 291 i TEUF for øjeblikket er genstand for Domstolens undersøgelse i "biocid-sagen".

3) Erklæring fra Kommissionen om anvendelse af artikel 5, stk. 4, andet afsnit, litra b), i forordning 182/2011

Kommissionen understreger, at det er i modstrid med ordlyden og ånden i forordning 182/2011 (EUT L 55 af 28.2.2011, s. 13) at gøre systematisk brug af artikel 5, stk. 4, andet afsnit, litra b). Anvendes denne bestemmelse skal det ske ud fra et specifikt behov for at fravige den principielle regel, som er, at Kommissionen kan vedtage et udkast til en gennemførelsesretsakt, hvis der ikke afgives en udtalelse. Eftersom anvendelse af andet afsnit, litra b), er en fravigelse af den generelle regel i artikel 5, stk. 4, kan det ikke blot anses for at være en "skønsbeføjelse" for lovgiver, men skal derimod fortolkes restriktivt og derfor begrundes.

Kommissionen tager til efterretning, at Europa-Parlamentet og Rådet er nået til enighed om anvendelsen af nævnte bestemmelse, men finder det beklageligt, at begrundelsen herfor ikke afspejles i en betragtning.