



Европейски икономически и социален комитет

TEN/473

**Свидетелства за управление на
превозни средства, които
включват функционалните
възможности на карта на водач**

Брюксел, 22 февруари 2012 г.

СТАНОВИЩЕ

на

Европейския икономически и социален комитет

относно

**Предложение за Директива на Европейския парламент и на Съвета
относно свидетелства за управление на превозни средства,
които включват функционалните възможности на карта на водач
COM(2011) 710 final – 2011/0327(COD)**

Докладчик: г-н **Simons**

Европейският парламент и Съветът, съответно на 17 ноември 2011 г. и на 14 декември 2011 г., решиха, съгласно член 91 и член 304 от Договора за функционирането на Европейския съюз (ДФЕС), да се консултират с Европейския икономически и социален комитет относно

„Предложение за директива на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Директива 2006/126/ЕО на Европейския парламент и на Съвета относно свидетелства за управление на превозни средства, които включват функционалните възможности на карта на водач“
COM(2011) 710 final – 2011/0327 (COD).

Специализирана секция „Транспорт, енергетика, инфраструктури и информационно общество“, на която беше възложено да подготви работата на Комитета по този въпрос, прие становището си на 3 февруари 2012 г.

На 478-ата си пленарна сесия, проведена на 22 и 23 февруари 2012 г. (заседание от 22 февруари), Европейският икономически и социален комитет прие настоящото становище със 122 гласа „за“, 5 гласа „против“ и 12 гласа „въздържал се“.

*

* *

1. **Заклучения и препоръки**

- 1.1 Комитетът счита, че е препоръчително да се избере регламент, а не директива, за да се прилага законодателството по еднакъв начин и да се избегне възможността всяка държава да го тълкува по своему.
- 1.2 ЕИСК одобрява крайната цел на предложението на Комисията функционалните възможности на карта на водач да се включат в свидетелствата на правоправление на превозни средства, за да се подобри спазването на социалните разпоредби относно периодите на кормуване и почивка. Все пак той отбелязва, че преди да се постигне недвусмислено, приложимо и ефикасно законодателство, трябва да бъдат разрешени известен брой проблеми, част от които са изброени в параграф 4.
- 1.3 Ако не може да се намери решение на тези проблеми, Комитетът препоръчва да се извърши проучване на съвместимостта на актуалното съществуващо законодателство в тази област и то да бъде изменено така, че да няма загуба на оперативност на нито едно поколение цифрови тахографи. Комитетът предлага в осъществяването на това проучване да се включат социалните партньори, производителите на тахографи и контролните органи.
- 1.4 Комитетът изразява съмнение относно посоченото от Комисията намаляване на административната тежест с близо 100 млн. евро годишно. Според него е необходимо това твърдение да бъде солидно обосновано, тъй като анализът на въздействието на Комисията не е достатъчно убедителен.

1.5 Ако идеята е в крайна сметка да се обединят картата на водач и свидетелството за управление на превозно средство, Комитетът препоръчва да се сключат подходящи споразумения не само със страните, присъединили се към АЕТР (Европейската спогодба за работата на екипажите на превозните средства, извършващи международни автомобилни превози), но и със страни, които не са се присъединили към АЕТР, така че да се гарантира, че действащото законодателство се изпълнява и контролира по еднакъв и справедлив начин.

1.6 Комитетът смята, че Комисията трябва да изясни как възнамерява да реши въпросите, посочени в параграф 4 по-долу, свързани с обединяването на картата на водач със свидетелството за управление на превозно средство, като се използва един микрочип. Една възможност, макар че тя вероятно няма да разреши всички проблеми, е в свидетелството за управление да се вградят два микрочипа.

2. Въведение

2.1 На 11 ноември 2011 г. Комисията публикува своето „Предложение за директива за изменение на Директива 2006/126/ЕО на Европейския парламент и на Съвета относно свидетелства за управление на превозни средства, които включват функционалните възможности на карта на водач“ (COM(2011) 710 final). Европейският парламент и Съветът поискаха от Европейския икономически и социален комитет да изготви становище по това предложение в съответствие с член 91 и член 304 от ДФЕС.

2.2 Комитетът приветства факта, че се иска неговото становище по този въпрос, тъй като въпросът е важен за по-доброто социално регулиране на тази област от професионалния автомобилен превоз на хора и стоки.

2.3 Предложението на Комисията е свързано с нейното предложение за регламент за изменение на Регламент № 3821/85 относно контролните уреди за регистриране на данните за движението при автомобилен транспорт (регламент за тахографите) и предложението □ за изменение на Регламент (ЕО) № 561/2006 относно периодите на кормуване и почивка на водачите.

2.4 Комитетът прие на пленарната си сесия на 7 декември 2011 г. становище по горепосочените регламенти¹, в което казва следното за предложението: „Комитетът приветства факта, че Комисията предлага обединяване на картата на водача със свидетелството за управление на МПС, което следва да повиши сигурността и да доведе до намаляване на административната тежест, доколкото това е възможно на практика.“

2.5 Предложението на Комисията е да се обединят картата на водача и свидетелството за управление на МПС, като смята, че това ще ограничи измамите и ще намали административната тежест в дългосрочна перспектива, тъй като идеята е да се издава и представя само един документ, а не два. Комисията счита, че това ще спестява по 100 млн. евро на година.

¹ ОВ С 43, 15.2.2012 г., стр. 79–81.

3. Общи бележки

- 3.1 Комитетът подкрепя стандартизирането на законодателството, за да се сведат до минимум недоразуменията при неговото тълкуване. Комисията е избрала да представи предложението си под формата на директива, може би защото законодателството за свидетелствата на управление е също под формата на директива, която дава на държавите членки възможност за тълкувания. Все пак Комитетът се пита дали предложение за регламент не би било по-подходящо в този случай.
- 3.2 Комитетът подкрепя основната цел на предложението на Комисията да улесни изпълнението на социалното законодателство в областта на автомобилния транспорт, като същевременно ограничи измамите и административната тежест, но счита, че преди това трябва да бъдат разрешени известен брой проблеми (посочени в параграф 4 долу).
- 3.3 По отношение на прогнозната оценка за спестяване на 100 млн. евро годишно от административна тежест, която Комисията е направила въз основа на оценка на въздействието, Комитетът счита, че обединяването на картата на водач със свидетелството за управление на МПС само по себе си не гарантира този резултат. Обединяването на документи не означава по дефиниция по-голяма ефективност и намаляване на разходите.
- 3.4 ЕИСК се пита дали предложението на Комисията да въведе обединена карта на водач и свидетелство за управление на МПС предоставя достатъчни гаранции на водачите, когато те са в страни извън ЕС и в страни, подписали Европейската спогодба за работата на екипажите на превозните средства, извършващи международни автомобилни превози (AETR), и са обект на контрол там. Приоритет при въвеждането на ново законодателство трябва да бъде постигането на ясно разбиране относно изпълнението и надзора на законодателството, не само в други страни по AETR, но и в страни, които не са се присъединили към AETR.
- 3.5 Ако не може да се намери категорично решение на всички проблеми, свързани с предложението на Комисията и посочени в този и в следващия параграф, Комитетът препоръчва да се извърши проучване на съвместимостта на актуалното съществуващо законодателство в тази област и то да бъде изменено така, че да няма загуба на оперативност на нито едно поколение цифрови тахографи. Изглежда има смисъл в този процес да се включат всички заинтересовани страни, включително социалните партньори, производителите на тахографи и контролните органи.

4. Конкретни бележки

- 4.1 Комитетът смята, че Комисията не изяснява как възнамерява да разреши въпросите, свързани с обединяването на картата на водач със свидетелството за управление на МПС с един микрочип.

- 4.1.1 Един пример за такъв проблем е нарушението на разпоредбите за периодите на кормуване и почивка и дали това ще води до отнемане на свидетелството за управление. В много случаи това би било несъразмерно.
- 4.1.2 Спецификациите на микрочипа за картата на водач са различни от тези за свидетелството за управление. Означава ли това, че правилата за цифровите тахографи трябва да бъдат адаптирани?
- 4.1.3 Правилата за отнемане на картата на водач са различни от тези за отнемане на свидетелството за управление. Тези правила се определят в европейско и национално законодателство, което затруднява хармонизирането им.
- 4.1.4 В някои страни свидетелството за управление може да се използва като документ за самоличност. Ако водачът го използва, за да докаже самоличността си, картата трябва да бъде извадена от портфейла. Но картата на водач не може да бъде извадена от включен уред за регистриране на данните, по време на кормуване или други дейности.
- 4.1.5 Някои държави-членки имат вече комбинация от свидетелство за професионална квалификация на водача и свидетелство за управление. Обединяването с карта на водач ще доведе до по-широко използване на комбинираната карта.
- 4.1.6 Обединяването на картата на водач и на свидетелството за управление може да има последици за споразумението AETR и те трябва да бъдат разяснени и разрешени преди предложението на Комисията да бъде прието.
- 4.1.7 Според предложението на Комисията микрочипът за свидетелство за управление трябва да съдържа и приложенията за карта на водач. Но разликите между спецификациите на тези два документа създават проблем. Комитетът би могъл да подкрепи идеята в свидетелството за управление да се вграждат не само един, а два микрочипа.

Брюксел, 22 февруари 2012 г.

Председател
на Европейския икономически и социален
комитет

Staffan Nilsson