

Justitsministeriet
Slotholmsgade 10
1216 København K

Deres ref.:
2011-84-0011

Vor ref.: irh

Vort j. nr.:

Dato: 13.09.2011

Høring over Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om ændring af kontrolapparatforordningen og køre-hvile-tids-forordningen

Den digitale fartskriver er et teknisk apparat af vigtighed for forbedring af trafiksikkerhed, respekt for arbejdsforhold og retfærdig konkurrence mellem transportører. ITD har siden indførelsen af den digitale fartskriver bakket fuldt ud op om apparatet med forventning om, at den ville styrke overholdelse af lovgivningen til fordel for chaufføren og de kontrollerende myndigheder. Dette centrale mål er i dag stadig vigtigt.

Men mens apparatet indtil videre primært har fungeret som et politikværktøj, er det vigtigt, at der træffes foranstaltninger, så det også bliver et redskab til støtte for både chauffører og transportører. Den digitale fartskriver har ikke levet op til vejtransporterhvervets forventninger i denne henseende. Forventningen om et digitalt arbejdsbesparende apparat, som kunne forenkle erhvervets arbejde, er ikke blevet opfyldt.

For ITD er det overordentligt vigtigt at skabe et så optimalt arbejdsredskab for chaufføren som overhovedet muligt.

Det er ITD's vision, at den fremtidige fartskriver skal have en central betydning for chaufføren i køretøjet ved at lette chaufførens arbejde og ved at muliggøre en integration med de opgaver, som chaufføren udfører. Kort sagt skal det digitale kontrolapparat være til lige så stor hjælp for erhvervet som kontrolorganernes overvågning af erhvervet.

Udformningen af den digitale tachograf skal være med til at lette den administrative byrde hos vore virksomheder ved bl.a. at øge tachografens anvendelsesmuligheder på flere områder ved hjælp af de digitaliserede oplysninger, som er fastholdt for at kunne dokumentere overholdelsen af køre-hvile-tids-reglerne.

Endelig skal vi understrege betydningen af, at man i behandlingen af forslaget fokuserer på de fordele, som millioner af vognmænd og chauffører kan opnå ved nye regler, snarere end at fokusere på, at en enkelt chauffør eller vognmand måske vil kunne få problemer i en eller anden situation i et andet eller tredje land. Dette forslag skal danne grundlag for fremtidens digitale tachograf, som skal anvendes i fremtidens transportvirksomheder.

Nedenfor vil vi gerne knytte kommentarer til Kommissionens forslag 2011/0196 samt Kommissionens meddelelse KOM(2011) 454.

Krav til registrering af positionsdata til positionering af køretøj via den digitale tachograf

ITD er som sådan ikke modstander af den mulighed, idet vi må erkende, at en sådan funktion vil kunne være med til at synliggøre de situationer, hvor der fra transportørside forsøges at foretage manipulation af forskellig art. Vi har gentagne gange forsøgt at få kastet lys over omkostningsaspekter i forbindelse med denne facilitet uden held. Vi erkender, at det næppe er selve positioneringsenheden, som er den omkostningstunge side af sagen, men hvorledes vil man tarifere selve datatrafikken? – Det spørgsmål må afklares!

Fjernkommunikation med kontrolformål for øje

Også her er vi som sådan ikke modstander. Vi ser muligheden for en effektiv screening af kørende køretøjer, så at alene køretøjer, hvor man ved, der er en overtrædelse, bliver bragt til standsning og underlagt en "rigtig" kontrol. Men også her efterlyser vi gennemskuelige indikationer for, hvad omkostningerne herved er.

Ved sådanne anvendelser af personfølesomme oplysninger, som netop beskrevet ovenfor, skal det understreges, at man skal prioritere datasikkerheden så højt som muligt.

Måtte datatransmissionen udløse omkostninger - evt. via anvendelsen af Galileo-projektet - må det anses for værende rimeligt, at en sådan omkostning bæres af den myndighed, som skal anvende dataene.

Interoperabilitet med intelligente transportsystemer

ITD hilser denne mulighed velkommen. Indførelsen af denne mulighed ser vi som et helt tydeligt bevis for, at Kommissionen endelig har erkendt, at kontrolapparatet ikke alene skal ses som et udstyr, der skal anvendes til at kontrollere, men at overholdelsen af hele dette regelkompleks omkring køre-hvile-tid alene vil kunne ske, såfremt man også giver transportøren og chaufføren adgang til brugen af genererede digitale data til brug for bl.a. overholdelsen af reglerne om køre-hvile-tid.

Sanktioner

Vi har ved gentagne lejligheder - også på internationalt niveau - givet udtryk for, at ITD er skeptisk over for denne beføjelse, som Kommissionen her tillægges i spørgsmålet omkring kategorisering af overtrædelser (direktiv 2009/5/EF).

Forslaget om *integration af kørekort og førerkort* hilser vi velkommen. Vi ser det som en væsentlig faktor i begrænsningen af muligheden for omgåelse af reglerne. Det reducerer antallet af kort, som den enkelte chauffør skal holde styr på, og nedsætter omkostninger og arbejdet hermed. Det er dog væsentligt, at der laves administrative procedurer, der muliggør, at såfremt førerkortsdelen trækkes tilbage, er kørekortet stadig gyldigt. Erstatningskørekort skal derfor udstedes omgående.

Også forslaget om *standardiserede grund- og efteruddannelser af kontrolpersonale* ser vi meget positivt på.

Forebyggelse af interessekonflikter mellem installatører eller værksteder og vejtransportvirksomheder.

Artikel 19, stk. 4 lyder således:

"Medlemsstaterne skal træffe egnede foranstaltninger for at *forebygge interessekonflikter mellem installatører eller værksteder og vejtransportvirksomheder*. Hvis en transportvirksomhed også arbejder som autoriseret installatør eller værksted, må virksomheden ikke installere og kalibrere kontrolapparater i egne køretøjer".

Vi foreslår, at sidste punktum slettes. Der skal herefter henvises til stk. 2 c), hvor der står, at "installatører og værksteder opfylder vandelskravet."

Vores holdning er, at hvis værkstedet er en selvstændig juridisk enhed med eget CVR-nr., så betyder det intet, at værkstedet er ejet af en vognmand. Med henvisning til stk. 2 c) kan værkstedet nemlig straffes og fratages deres autorisation.

Sluttelig skal vi stille os meget tvivlende over for de økonomiske forudsætninger og beregninger, som indikeres af Kommissionen. Dog synes det i flere tilfælde mere være udtryk for dårligt "regnearbejde" end udtryk for, at forslaget hensigter og indhold ikke er fornuftige.

Med venlig hilsen

International Transport Danmark

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Lars Nielsen', is positioned above the printed name. The signature is somewhat stylized and includes a vertical line to the right of the main text.

Lars Nielsen