



JUSTITSMINISTERIET

Civil- og Politiafdelingen

Dato: 28. november 2011
Kontor: Færdselskontoret
Sagsbeh: Katarina Lundh
Sagsnr.: 2011-84-0011
Dok.: 283821

**Samlenotat vedrørende den sag inden for Justitsministeriets
ansvarsområde, der forventes behandlet på rådsmødet (transport,
telekommunikation og energi) den 12. december 2011**

Side:

- 2-14** Dagsordenspunkt 3 Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets
forordning om ændring af kontrolapparat-
forordningen og køre- og hviletidsforord-
ningen
- delvis generel indstilling/fremskridts-
rapport
KOM(2011)0451

Slotsholmsgade 10
1216 København K.

Telefon 7226 8400
Telefax 3393 3510

www.justitsministeriet.dk
jm@jm.dk

Dagsordenspunkt 3: Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om ændring af kontrolapparatforordningen og køre- og hviletidsforordningen

Revideret notat. Ændringer er anført i kursiv.

KOM (2011) 451 endelig

Resumé

Forordningsforslaget har til formål at forbedre det nuværende kontrolapparatssystem med henblik på at sikre en bedre håndhævelse af køre- og hviletidsreglerne og mindske unødvendige administrative byrder for bl.a. transportvirksomheder. Forslaget indeholder således en række bestemmelser, som skal forbedre kontrolapparatets tekniske aspekter, herunder regler om indførelse af fjernkommunikation fra kontrolapparatet til kontrolformål. Forslaget indeholder herudover bl.a. regler om typegodkendelse af kontrolapparater, kontrol med værksteder, uddannelse af kontrolmedarbejdere og medlemsstaternes sanktioner for overtrædelse af kontrolapparatforordningen. Forslaget vurderes ikke at være i strid med nærhedsprincippet. Forslaget medfører behov for tilpasning af dansk lovgivning, og det skønnes at have statsfinansielle konsekvenser. Der ses ikke at foreligge offentlige tilkendegivelser om de øvrige medlemsstaters holdninger til forslaget. Danmark er positivt indstillet over for formålet med forslaget.

1. Baggrund

Reglerne om køre- og hviletid er fastsat i forordning 561/2006 (køre- og hviletidsforordningen). Forordningen gælder – med visse undtagelser – for godstransport med lastbil og personbefordring med bus, og den indeholder bl.a. bestemmelser om den maksimale køretid og om, hvornår og hvor længe føreren skal kunne hvile.

Ved siden af køre- og hviletidsreglerne gælder reglerne om kontrolapparater (fartskrivere), som er fastsat ved forordning nr. 3821/85 (kontrolapparatforordningen). Formålet med kontrolapparatet er at registrere førerens køre- og hviletider, så det kan kontrolleres, at reglerne i køre- og hviletidsforordningen overholdes.

Kontrolapparatforordningen indeholder regler om anvendelse, typegodkendelse, installation og kontrol af kontrolapparater i køretøjer, der er om-

fattet af reglerne i køre- og hviletidsforordningen. Forordningen indeholder desuden en række forpligtelser for myndigheder, transportvirksomheder og førere.

Der anvendes i dag to typer af kontrolapparat – det analoge kontrolapparat og det digitale kontrolapparat. I det analoge kontrolapparat, som har været anvendt siden 1985 og fortsat anvendes i ældre køretøjer, registreres førerens køre- og hviletid på et diagramark. I det digitale kontrolapparat, som blev indført for køretøjer, der er indregistreret efter den 1. maj 2006, sker registreringen dels i kontrolapparat og dels på et førerkort.

Med henblik på at forbedre det nuværende kontrolapparatsystem fremsatte Kommissionen den 19. juli 2011 et forordningsforslag om ændring af kontrolapparatforordningen og køre- og hviletidsforordningen. Forslaget forelå på dansk den 26. juli 2011.

Forordningsforslaget er fremsat med hjemmel i Traktaten om Den Europæiske Unions Funktionsmåde (TEUF) artikel 91 og skal vedtages med kvalificeret flertal efter reglerne om den almindelige lovgivningsprocedure, jf. artikel 294.

Sagen forventes forelagt på rådsmødet (transport, telekommunikation og energi) den 12. december 2011 enten med henblik på formandskabets fremlæggelse af en fremskridtsrapport eller med henblik på en delvis generel indstilling til forslaget.

2. Indhold

2.1. Generelt om forslaget

Forordningsforslaget har til formål at forbedre det nuværende kontrolapparatsystem med henblik på at sikre en bedre håndhævelse af køre- og hviletidsreglerne og mindske unødvendige administrative byrder for bl.a. transportvirksomheder.

Forbedringen af kontrolapparatsystemet skal bl.a. ske ved, at kontrolapparatets tekniske aspekter forbedres. Forslaget indeholder således bl.a. regler om automatisk registrering af den daglige periodes afgangs- og ankomststed via et globalt satellitnavigationssystem (GNSS), indførelse af fjernkommunikation fra kontrolapparatet til kontrolformål samt integrering af det digitale kontrolapparat i intelligente transportsystemer (ITS).

Herudover indeholder forslaget en række andre bestemmelser, som skal forbedre kontrolapparatssystemet, herunder bl.a. regler om styrkelse af værkstedernes troværdighed, oplæring af kontrolmedarbejdere og medlemsstaternes sanktioner for overtrædelse af kontrolapparatforordningen.

Kommissionens oprindelige forordningsforslag har været genstand for en række drøftelser på arbejdsgruppeniveau. Den følgende gennemgang afspejler det foreliggende kompromisforslag af 25. november 2011 udarbejdet af formandskabet.

2.2. Nærmere om hovedelementerne i forslaget

Forslaget indeholder som nævnt en række ændringer af kontrolapparatforordningen, som har til formål at forbedre kontrolapparatets tekniske aspekter, jf. forslagets artikel 4-6.

Forslaget indeholder således en bestemmelse om, at køretøjer skal have kontrolapparater monteret, der er tilsluttet et globalt satellitnavigationssystem (GNSS), jf. forslagets artikel 4. Denne foranstaltning indebærer, at der til støtte for kontrolmedarbejdernes kontroller foretages en automatisk registrering af positionsdata *angivet i geografiske koordinater*, således at den daglige arbejdsperiodes afgang- og ankomststed kan bestemmes. *Det forudsættes i det foreliggende kompromisforslag, at GNSS-forbindelsen skal benytte en gratis positioneringsservice.*

Med henblik på at lette gennemførelsen af målrettede vejkontroller *af manipulation og misbrug af kontrolapparatet* og mindske den administrative byrde, som påføres transportvirksomheder ved stikprøvekontrol, indeholder forslaget en bestemmelse om, at kontrolapparater skal kunne kommunikere med de kompetente kontrolmyndigheder, mens køretøjet er i bevægelse (fjernkommunikation), jf. forslagets artikel 5. *Efter det foreliggende kompromisforslag vil det imidlertid være frivilligt for medlemsstaterne, om man vil anskaffe udstyr til brug for fjernkommunikation.*

Forslaget indeholder desuden en bestemmelse om, at det digitale kontrolapparat skal være interoperabelt med ITS-applikationer (applikationer inden for intelligente transportsystemer), jf. forslagets artikel 6. Denne foranstaltning indebærer, at andre ITS-applikationer vil have lettere adgang til de data, som kontrolapparatet registrerer og frembringer.

Herudover indeholder forslaget som nævnt en række andre bestemmelser, som ligeledes skal forbedre kontrolapparatsystemet.

Forslagets artikel 7-14 indeholder en række bestemmelser om typegodkendelse af køretøjsenheder mv., som i det væsentlige er en videreførelse af de eksisterende regler. Herudover indeholder forslaget en ny bestemmelse om fabrikanternes konstruktion, afprøvning og løbende efterkontrollering af kontrolapparater, jf. forslagens artikel 15, og det indfører mulighed for, at medlemsstaterne kan tillade praktisk afprøvning af kontrolapparater, som endnu ikke er typegodkendt, jf. forslagens artikel 16.

Forslaget indeholder desuden et nyt kapitel, som har til hensigt at styrke værkstedernes troværdighed, jf. forslagens kapitel IV. Dette kapitel indeholder bl.a. regler, der styrker de retlige rammer for værkstedsautorisationer. Forslagets artikel 19 indeholder således bl.a. en bestemmelse om, at medlemsstaterne skal træffe egnede foranstaltninger for at forebygge interessekonflikter mellem installatører eller værksteder og vejtransportører. *Det bestemmes videre, at i tilfælde af alvorlig risiko for interessekonflikt, skal medlemsstaten træffe yderligere specifikke foranstaltninger for at sikre, at installatøren eller værkstedet handler i overensstemmelse med forordningen.*

Efter forslaget skal der oprettes nationale elektroniske registre og træffes foranstaltninger for at sammenkoble disse registre indbyrdes med henblik på at sikre en mere effektiv granskning og kontrol af førerkort og lette kontrolmedarbejdernes opgaver, jf. forslagens artikel 26. *Det fremgår af forslaget, at medlemsstaterne skal anvende det eksisterende Tachonetsystem eller et tilsvarende system, såfremt udveksling af elektronisk data er mulig med alle andre medlemslande gennem Tachonetsystemet.*

Forslaget indeholder desuden en bestemmelse om, at førerkortets funktioner skal integreres i kørekortet, jf. forslagens artikel 27, for derved at undgå, at førerkortet benyttes til svig og misbrug. Det bemærkes, at denne foranstaltning nødvendiggør mindre tilpasninger af direktiv 2006/126 om kørekort (tredje kørekortdirektiv). *Sådanne tilpasninger er ikke omfattet af det foreliggende forordningsforslag. Kommissionen har imidlertid den 11. november 2011 fremsat et særskilt forslag til ændring af direktiv 2006/126.*

Forslaget indeholder i kapitel VI en række bestemmelser om anvendelse af førerkort, diagramark og kontrolapparat, som i vidt omfang svarer til de

gældende bestemmelser, idet der dog som noget nyt bl.a. er indsat en forpligtelse for medlemsstaterne til at forbyde fremstilling, distribution, annoncering og/eller salg af genstande, der er konstrueret og/eller beregnet til at manipulere kontrolapparatet.

Det følger endvidere af forslaget, at medlemsstaterne skal sørge for en passende oplæring af deres kontrolmedarbejdere i at analysere de registrerede data og kontrollere kontrolapparatet, jf. forslagens artikel 35. Samtidig følger det af forslaget, at kommissionen skal vedtage afgørelser om de metoder, der benyttes til uddannelse af kontrolmedarbejdere. Kommissionens afgørelser herom skal vedtages efter en rådgivningsprocedure, jf. nærmere artikel 40.

Desuden indeholder forslaget en sanktionsbestemmelse, jf. artikel 37. Det fremgår bl.a. heraf, at de overtrædelser af kontrolapparatforordningen, der er klassificeret som ”meget alvorlige overtrædelser”, jf. Kommissionens direktiv 2009/5, skal sanktioneres efter den nationale lovgivnings højeste sanktionskategori for overtrædelser af *reglerne om køre- og hviletid og kontrolapparatet*.

Endvidere følger det af forslaget, at Kommissionen på en række områder tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter, jf. TEUF artikel 290. Det gælder dels med henblik på tilpasning af kontrolapparatforordningens bilag I, I B og II til den tekniske udvikling, dels supplerende af bilag I B med de tekniske specifikationer, der kræves til en automatisk registrering af positionsdata, til at indføre fjernkommunikation og til at sikre en grænseflade med intelligente transportsystemer, jf. forslagens artikel 39, jf. artikel 6a og 38.

Herudover indeholder forslaget en nærmere regulering af beskyttelse af personoplysninger, jf. artikel 34. Det følger bl.a. heraf, at medlemsstaterne skal sørge for, at behandlingen af personoplysninger udføres i overensstemmelse med de gældende direktiver om beskyttelse af persondata.

Forslaget indeholder i øvrigt et afsnit med definitioner af forordningens centrale begreber, en angivelse af forordningens anvendelsesområde samt bestemmelser om medlemsstaternes indbyrdes bistand og samarbejde.

For så vidt angår køre- og hviletidsforordningen indebærer forslaget, at der foretages en mindre udvidelse af kredsen af køretøjer, som undtages fra visse bestemmelser i denne forordning, idet den radius på 50 km. fra virk-

somhedens hjemsted, som visse nærmere afgrænsede køretøjer må eller skal benyttes indenfor, ændres til 100 km., jf. forslaget artikel 2.

3. Europa-Parlamentets udtalelser

Forslaget til forordning behandles efter den fælles beslutningsprocedure (TEUF artikel 294), der indebærer, at forslaget skal vedtages af Europa-Parlamentet.

Forslaget har endnu ikke været behandlet af Europa-Parlamentet.

4. Nærhedsprincippet

Kommissionen har om nærhedsprincippet anført, at formålet med forslaget ikke i tilstrækkelig grad kan opfyldes af medlemsstaterne hver for sig. Kommissionen har herved lagt vægt på, at vejgodstransporten i stadig højere grad foregår på tværs af landegrænserne i EU, at de sociale bestemmelser er harmoniseret på EU-niveau i kraft af køre- og hviletidsforordningen, og at det er en forudsætning for kontrollen med, at denne lovgivning overholdes, at kontrolapparater er interoperable mellem medlemsstater. Det vil derfor efter Kommissionens opfattelse virke mod hensigten at regulere kontrolapparater på nationalt niveau.

Regeringen finder på det foreliggende grundlag, at nærhedsprincippet er overholdt. Regeringen kan i den forbindelse tilslutte sig betragtningerne i forslaget.

5. Gældende dansk ret

Køre- og hviletidsforordningen og kontrolapparatforordningen er umiddelbart gældende i Danmark.

Regler om køre- og hviletid, udstedelse af fartskriverkort og autorisation af værksteder er fastsat i bekendtgørelse nr. 328 af 28. marts 2007 om køre- og hviletidsbestemmelserne i vejtransport (køre- og hviletidsbekendtgørelsen), bekendtgørelse nr. 687 af 29. juni 2005 om udstedelse af fartskriverkort og bekendtgørelse nr. 686 af 29. juni 2005 om autorisation af værksteder til udførelse af arbejde på kontrolapparater (fartskrivere) inden for vejtransport.

6. Lovgivningsmæssige og statsfinansielle konsekvenser

6.1. Lovgivningsmæssige konsekvenser

Færdselsloven indeholder hjemmel til at fastsætte bestemmelser om gennemførelsen, anvendelsen og kontrol med overholdelsen af EU-direktiver og forordninger samt internationale aftaler, overenskomster eller lignende om køre- og hviletid inden for vejtransport.

De danske regler er som nævnt fastsat i køre- og hviletidsbekendtgørelsen, bekendtgørelsen om udstedelse af fartskriverkort og bekendtgørelsen om autorisation af værksteder til udførelse af arbejde på kontrolapparater (fartskrivere) inden for vejtransport. En vedtagelse af forordningsforslaget vil medføre behov for visse ændringer af de danske regler på området.

6.2. Statsfinansielle konsekvenser

Det vurderes, at der vil være betydelige merudgifter forbundet med forslagens bestemmelser om integrering af førerkortets funktioner i kørekortet og sammenkobling af nationale elektroniske registre med oplysninger om førerkort. Integrering af førerkort og kørekort skønnes således at indebære investeringsomkostninger i størrelsesordenen 11-14 mio. kr. og årlige driftsudgifter i størrelsesordenen 4-5 mio. kr. Endvidere skønnes sammenkobling af registre at indebære investeringsomkostninger i størrelsesordenen 4-13 mio. kr. og årlige driftsudgifter i størrelsesordenen 2-4 mio. kr. Samlet skønnes disse to forslag således at indebære investeringsomkostninger i størrelsesordenen 15-27 mio. kr. og årlige driftsudgifter i størrelsesordenen 6-9 mio. kr.

Det vurderes, at disse merudgifter vil kunne gebyrfinansieres. Det bemærkes i den forbindelse, at udstedelse af førerkort og kørekort i dag er gebyrfinansieret, og at det foreliggende udkast til ændring af forordningen ikke vurderes at være til hinder for gebyrfinansiering.

Kommissionens oprindelige forslag om indførelse af fjernkommunikation fra kontrolapparatet til kontrolformål vurderes endvidere at ville få statsfinansielle konsekvenser. Med det foreliggende kompromisforslag lægges der imidlertid op til, at det skal være frivilligt for medlemsstaterne, om de vil anskaffe udstyr til – og dermed gennemføre – fjernkontrol.

Herudover vurderes det, at forslaget bestemmelser om kontrol med værksteder samt oplæring af kontrolmedarbejdere eventuelt vil kunne medføre merudgifter for staten.

Det er på nuværende tidspunkt ikke umiddelbart muligt at opgøre de eventuelle merudgifter for så vidt angår oplæring af kontrolmedarbejdere, idet udgifterne afhænger af det nærmere indhold af de afgørelser, som Kommissionen efterfølgende vil skulle udstede, herunder af om der bliver tale om retningslinjer eller bindende regler.

Ligeledes er det ikke på nuværende tidspunkt muligt at opgøre eventuelle merudgifter til værkstedskontrollen, idet disse navnlig afhænger af, hvorvidt man kan og vil opretholde det nuværende danske system, der i vidt omfang er baseret på brugerbetaling. *Det bemærkes i den forbindelse, at det foreliggende udkast til forordning vurderes ikke at være til hinder for, at medlemsstaterne etablerer/opretholder en ordening, hvorefter omkostningerne forbundet med kontrollen skal betales af værkstederne selv.*

6.3. Administrative konsekvenser for erhvervslivet

Forslaget indeholder som nævnt en række foranstaltninger, som tilsigter at mindske de løbende administrative byrder for bl.a. transportvirksomheder. Disse foranstaltninger vil dog samtidig kunne medføre øgede omstillingsbyrder. Dette gælder navnlig reglerne om kontrolapparatets tekniske indretning. Ligeledes vil bl.a. reglerne om værkstedskontrol kunne indebære yderligere løbende byrder.

7. Høring

Kommissionens oprindelige forslag har været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer mv.:

ATL – Arbejdsgiverorganisationen for Transport og Logistik, Dansk Byggeri, Dansk Erhverv, Dansk Transport og Logistik (DTL), Danske Biludlejere, Danske Busvognmænd, Danske Regioner, Danske Speditører, Datatilsynet, De Danske Bilimportører, DI Transport, DTU Transport, 3F's Transportgruppe, FDM, Forbrugerrådet, Frie Danske Lastbilvognmænd, ITD – International Transport Danmark, Kommunernes Landsforening, Landbrug & Fødevarer, Politiforbundet i Danmark, Rigsadvokaten, Rigspolitiet, Rådet for Sikker Trafik, og TUR – Transporterhvervets Uddannelser.

Kommissionens oprindelige forslag har endvidere været sendt i høring hos Centralforeningen af Autoreparatører i Danmark, Danmarks Automobilforhandler Forening og Dansk Industri – Bilbranchen.

Justitsministeriet har modtaget høringssvar fra **Dansk Erhverv, Dansk Transport og Logistik (DTL) og ITD – International Transport Danmark, DI Transport og ATL – Arbejdsgiverorganisationen for Transport og Logistik, DTU Transport, Forbrugerrådet, Frie Danske Lastbilvognmænd, Rigsadvokaten og Rigspolitiet.**

Forbrugerrådet har ikke bemærkninger til forslaget, idet det vurderes at ligge uden for rådets interesseområde.

Frie Danske Lastbilvognmænd har oplyst, at man kan tilslutte sig forslaget.

Rigsadvokaten har ikke bemærkninger til forslaget.

Rigspolitiet har anført, at indførelsen af fjernkommunikation i forbindelse med kontrolmyndighedernes udførelse af kontrol, jf. forslagens artikel 5, er hensigtsmæssig. Rigspolitiet bemærker dog, at kontrol med overholdelse af køre- og hviletidsreglerne kun udgør en del af politiets kontroller på tungvognsområdet. Politiet vil fortsat standse et bredt udsnit af tunge køretøjer og ikke alene koncentrere kontrollen om de overtrædelser, som fjernkommunikationen giver oplysning om. Samtidig kan det tænkes, at politiet ved standsning af køretøjer, hvor der ikke konstateres overtrædelser af køre- og hviletidsbestemmelserne i forbindelse med anvendelse af fjernkommunikationen, alligevel afslører overtrædelser. Her kan eksempelvis nævnes de tilfælde, hvor en fører anvender en anden førers førerkort.

Efter Rigspolitiets opfattelse bør det derfor overvejes, hvorvidt udgiften ved indførelse af fjernkommunikation står i et rimeligt forhold til den administrative fordel, kontrolmyndigheden vil opleve i det daglige arbejde.

Efter Rigspolitiets opfattelse tilgodeser integreringen af det digitale kontrolapparat i intelligente transportsystemer, jf. forslagens artikel 6, ikke umiddelbart de formål, der fremgår af artikel 1 i køre- og hviletidsforordningen, idet tiltaget hverken er med til at harmonisere vilkårene for konkurrencen mellem de forskellige former for landtransport eller forbedre arbejdsvilkårene eller færdselssikkerheden. Rigspolitiet kan ikke på nuvæ-

rende tidspunkt vurdere, om tiltaget indebærer øgede omkostninger for kontrolmyndigheden.

Rigspolitiet finder umiddelbart, at en integration af førerkortet i kørekortet, jf. forslagens artikel 27, kan være hensigtsmæssig. Den nærmere udformning af et integreret fører-/kørekort skal overvejes nærmere. Omkostningerne ved udvikling og ombytning af samtlige kørekort samt indføring af chip i kortet har Rigspolitiet ikke på nuværende tidspunkt et sikkert grundlag for at vurdere. Rigspolitiet anslår dog, at udgiften herved som minimum vil udgøre et to-cifret millionbeløb. I øvrigt bemærker Rigspolitiet, at en eventuel ombytning af samtlige kørekort bør koordineres med den forestående ombytning af alle kørekort i forbindelse med implementering af tredje kørekortdirektiv.

Dansk Erhverv er overordnet positivt indstillet over for forordningsforslaget, idet det kan mindske virksomhedernes administrative omkostninger, øge mulighederne for ressourcestyring samt forbedre og effektivisere myndighedernes kontrolmuligheder og dermed nedbringe konkurrenceforvridende adfærd inden for forordningernes anvendelsesområde.

Dansk Erhverv peger på, at de nye kontrolmuligheder, som forslaget indeholder, skal vurderes ud fra behovet for yderligere – og administrativt mindre byrdefuld – kontrol på den ene side og hensynet til privatlivets fred på den anden side. Dansk Erhverv peger endvidere på, at kontrolapparatsystemet i videst muligt omfang bør indrettes således, at transportvirksomhedernes kommercielle og logistikmæssige interesser fremmes.

For så vidt angår de enkelte bestemmelser i forslaget er det Dansk Erhvervs opfattelse, at artikel 27 om at integrere førerkortets funktioner i kørekortet er et væsentligt fremskridt. Desuden støtter Dansk Erhverv forslagens artikel 35 om, at medlemsstaterne skal sørge for en passende oplæring af deres kontrolmedarbejdere.

Dansk Erhverv bemærker i relation til forslagens artikel 4, at der bør findes en afklaring på, hvordan den genererede datatrafik skal takseres, og henviser i den forbindelse til de eksisterende vanskeligheder ved etablering af et fungerende europæisk roamingmarked på mobilområdet.

For så vidt angår forslagens artikel 37 bemærker Dansk Erhverv, at man generelt ikke støtter, at der på EU-niveau fastsættes sanktionsmæssige foranstaltninger.

Endelig fraråder Dansk Erhverv at opretholde bestemmelsen i forslagets artikel 19, stk. 4, hvoraf det fremgår, at i tilfælde, hvor en transportvirksomhed også arbejder som autoriseret installatør eller værksted, må virksomheden ikke installere og kalibrere kontrolapparater i egne køretøjer. Dansk Erhverv anfører i tilknytning hertil, at bestemmelsen i bedste fald er unødvendig og i værste fald vil give anledning til etablering af selskabsmæssige konstruktioner for at ”neutralisere” bestemmelsen.

Dansk Transport og Logistik (DTL) og ITD – International Transport Danmark understreger generelt vigtigheden af, at kontrolapparatet fungerer som et redskab til støtte for såvel kontrolmyndigheder som chauffører og transportvirksomheder. DTL og ITD stiller sig desuden generelt tvivlende over for Kommissionens økonomiske forudsætninger og beregninger vedrørende forslagets gennemførelse.

I forhold til de enkelte dele af forslaget er DTL og ITD positivt indstillet over for forslagets artikel 4 om automatisk registrering af positionsdata via satellitnavigation. DTL og ITD efterlyser dog en afklaring af, hvilke omkostninger der er forbundet med indførelsen af denne foranstaltning, herunder særligt hvordan datatrafikken vil blive tariferet.

DTL og ITD er endvidere positivt indstillet over for forslagets artikel 5 om fjernkommunikation til kontrolformål, men efterlyser også her en nærmere afklaring af, hvilke omkostninger der er forbundet med denne foranstaltningens indførelse. DTL og ITD påpeger i denne sammenhæng desuden vigtigheden af, at datasikkerheden prioriteres højt ved anvendelsen af følsomme personoplysninger.

DTL og ITD er desuden positivt indstillet over for forslagets artikel 6 om integrering af det digitale kontrolapparat i intelligente transportsystemer. DTL og ITD ser ligeledes positivt på forslagets artikel 35 om, at medlemsstaterne skal sørge for en passende oplæring af deres kontrolmedarbejdere.

DTL og ITD foreslår endvidere, at kravet om, at en virksomhed ikke må installere og kalibrere kontrolapparater i egne køretøjer (jf. forslagets artikel 19, stk. 4), slettes. Efter DTL og ITD’s opfattelse er det tilstrækkeligt til at forebygge interessekonflikter mellem installatører eller værksteder og vejtransportvirksomheder at stille betingelse om, at installatører og værksteder opfylder vandelskravet (jf. forslagets artikel 19, stk. 2, litra c).

Efter DTL og ITD's opfattelse er forslagets artikel 27 om integrering af førerkortets funktioner i kørekortet et væsentlig element i begrænsningen af mulighederne for at omgå reglerne om køre- og hviletid og kontrolapparatet, og DTL og ITD ser derfor positivt på denne foranstaltning.

Endelig er DTL og ITD skeptiske over for forslagets artikel 37 om, at "meget alvorlige overtrædelser" af kontrolapparatforordningen skal sanktioneres efter den nationale lovgivnings højeste sanktionskategori for overtrædelser af lovgivningen for vejtransport.

DI Transport og ATL – Arbejdsgiverorganisationen for Transport og Logistik støtter forordningsforslagets overordnede formål om bl.a. at gøre kontrolapparatssystemet mere omkostningseffektivt og forbedre kontrollen med overholdelsen af reglerne om kontrolapparatet.

I forhold til de enkelte bestemmelser er DI Transport og ATL positivt indstillet over for forslagets artikel 5 om fjernkommunikation til kontrolformål, såfremt denne foranstaltning fører til administrative lettelser samt en hurtigere og mere effektiv vejkontrol.

DI Transport og ATL er desuden positive over for forslagets artikel 4 om automatisk registrering af positionsdata via satellitnavigation samt forslagets artikel 6 om integrering af det digitale kontrolapparat i intelligente transportsystemer, hvorved der bliver mulighed for at integrere det digitale kontrolapparat med flådestyring mv. Herudover er DI Transport og ATL positivt indstillet over for forslagets artikel 27 om integrering af førerkortets funktioner i kørekortet.

Endelig støtter DI Transport og ATL *en harmonisering af sanktionerne for køre- og hviletid i EU* og henviser i den forbindelse til Kommissionens rapport fra maj 2009 om medlemslandenes sanktioner for alvorlige overtrædelser af køre- og hviletidsreglerne (KOM(2009)225), der viser, at der eksisterer store forskelle med hensyn til bl.a. kategoriseringen af overtrædelser af reglerne. Ifølge DI Transport og ATL er det i den forbindelse helt afgørende, at der skelnes mellem snyd og manipulation med kontrolapparatet, f.eks. i form af brug af magneter, og mindre betjeningsfejl.

DTU Transport er generelt positive over for et forbedret kontrolapparatssystem. DTU Transport fremhæver bl.a., at en betydelig andel af de køretøjer, der afsløres i at overtræde bestemmelserne om køre- og hviletid, kører med et manipuleret kontrolapparat, og at et forbedret kontrolapparatssystem

stem, der er bedre sikret mod uregelmæssigheder og svig, derfor vil være at foretrække.

DTU Transport anfører desuden, at det bør sikres, at de valgte krypteringsteknologier til skrivning af data i kontrolapparatsystemet samt til den eventuelle trådløse kommunikation i forbindelse med vejkontrol er fremtidssikret, således at teknologierne ved ibrugtagningen af det nye kontrolapparatsystem ikke er forældet og dermed muliggør digital manipulation.

8. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Der ses ikke at foreligge offentlige tilkendegivelser fra de øvrige medlemsstater til forslaget.

9. Regeringens foreløbige generelle holdning

Fra dansk side er man positivt indstillet over for formålet med forslaget, og man ser overordnet positivt på den retning, som formandskabets kompromisforslag bevæger sig i.

10. Specialudvalget for Transport

Sagen blev forelagt for Specialudvalget for Transport den 21. november 2011.

11. Tidligere forelæggelser for Folketingets Europaudvalg, Transportudvalg og Retsudvalg

Forslaget blev sammen med et grund- og nærhedsnotat og et samlenotat oversendt til Folketingets Europaudvalg, Transportudvalg og Retsudvalg forud for rådsmødet den 6. oktober 2011.

Sagen blev desuden den 30. september 2011 skriftligt forelagt for Folketingets Europaudvalg til orientering forud for rådsmødet den 6. oktober 2011.