

Bruxelles, 1. lipnja 2017.
(OR. en)

Međuinstitucijski predmet:
2017/0123 (COD)

9668/17
ADD 1

TRANS 212
CODEC 923
IA 100

POP RATNA BILJEŠKA

Od:	Glavni tajnik Europske komisije, potpisao g. Jordi AYET PUIGARNAU, direktor
Datum primitka:	1. lipnja 2017.
Za:	g. Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, glavni tajnik Vijeća Europske unije
Br. dok. Kom.:	SWD(2017) 195 final
Predmet:	RADNI DOKUMENT SLUŽBI KOMISIJE SAŽETAK PROCJENE UČINKA Priložen dokumentu PRIJEDLOG UREDBE EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA o izmjeni Uredbe (EZ) br. 1071/2009 i Uredbe (EZ) br. 1072/2009 radi njihova prilagođavanja kretanjima u sektoru

Za delegacije se u prilogu nalazi dokument SWD(2017) 195 final.

Priloženo: SWD(2017) 195 final



EUROPSKA
KOMISIJA

Bruxelles, 31.5.2017.
SWD(2017) 195 final

RADNI DOKUMENT SLUŽBI KOMISIJE

SAŽETAK PROCJENE UČINKA

Priložen dokumentu

PRIJEDLOG UREDBE EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA

**o izmjeni Uredbe (EZ) br. 1071/2009 i Uredbe (EZ) br. 1072/2009 radi njihova
prilagođavanja kretanjima u sektoru**

{COM(2017) 281 final}
{SWD(2017) 194 final}

Sažetak
Procjena učinka revizije Uredbe (EZ) br. 1071/2009 o pristupu djelatnosti cestovnog prijevoznika i Uredbe (EZ) br. 1072/2009 o pristupu međunarodnom tržištu cestovnog prijevoza
A. Potreba za djelovanjem
Koji se problem rješava i zašto je to problem na razini EU-a?
Glavni su utvrđeni problemi: - čimbenici koji narušavaju pošteno tržišno natjecanje između rezidentnih i stranih prijevoznika, - visoki troškovi za industriju i nadležna tijela država članica EU-a. Ti su problemi posljedica: - nedosljedne i nedjelotvorne provedbe, - manjkavosti u propisima, - različitih područja primjene propisa. S tim se problemima uglavnom suočavaju prijevoznici i njihovi zaposlenici, ali i drugi u prijevoznom lancu, kao što su otpremnici, špediteri i krajnji korisnici.
Što se nastoji postići ovom inicijativom?
Opći su ciljevi ove intervencije: - pridonijeti postizanju uvjeta za ravnopravno tržišno natjecanje za rezidentne i strane prijevoznike, - smanjiti troškove poduzećima i osigurati učinkovitu primjenu propisa. Dva su posebna cilja: - osigurati usklađeno i dosljedno praćenje i provedbu postojećih propisa u državama članicama, - dati jasnija pravila i smanjiti raspoložive opcije za države članice.
Koja je dodana vrijednost djelovanja na razini EU-a (supsidijarnost)?
Manjkavosti propisa vjerojatno se neće riješiti ako izostane djelovanje EU-a. Prevladati ih se može samo zakonodavnom intervencijom za daljnje usklađivanje propisa. Provedba je uglavnom u nadležnosti tijela država članica. Kako bi se postigla ujednačenija razina provedbe i slične prakse u provedbi EU mora utvrditi propise kojima će se olakšati učinkovitija provedba te zahtijevati minimalnu zajedničku razinu provedbe.
B. Rješenja
Koje opcije za postizanje ciljeva postoje? Postoji li najpoželjnija opcija? Ako ne, zašto?
Opcija 1: <u>Pojašnjenje zakonodavnog okvira</u> : mjere za pojašnjenje postojećih nejasnoća te daljnje utvrđivanje propisa bez znatnih izmjena u njima.
Opcija 2: <u>Jačanje provedbe</u> : osim mjera iz opcije 1., ta opcija uključuje mjere za jačanje provedbe.
Opcija 3: <u>Opsežna revizija pravila</u> : osim prethodno navedenih mjera, ta opcija uključuje daljnje mjere za znatne izmjene postojećeg zakonodavnog okvira.
Opcija 4 – horizontalna: <u>Proširenje područja primjene uredaba</u> : ta opcija uključuje djelomično ili potpuno proširenje primjene jedne ili obje uredaba na laka gospodarska vozila. Može se kombinirati s bilo kojom od ostalih opcija.
Najpoželjnija je opcija kombinacija opcije 3 i djelomičnog proširenja primjene Uredbe (EZ) br. 1071/2009 na laka gospodarska vozila.
Koja su stajališta različitih dionika? Tko podržava koju opciju?

Postoji široka suglasnost o većini mjera u cilju daljnjeg pojašnjenja i definiranja postojećih koncepata i jačanja provedbe propisa. Postoje razlike u stajalištima u pogledu ključnih mjera kojima bi se moglo utjecati na konkurentni položaj prijevoznika iz različitih država članica. Države članice s visokim plaćama i s potporom sindikata često favoriziraju strože propise o kabotaži, dok države članice s niskim plaćama i podrškom udruga prijevoznika često preferiraju daljnju liberalizaciju propisa o kabotaži.
C. Učinci najpoželjnije opcije
Koje su prednosti najpoželjnije opcije (ako postoji, inače prednosti glavnih opcija)? Uštede za poduzeća zahvaljujući uporabi elektroničnih prijevoznih isprava i jasnijim propisima (3 – 5 milijardi EUR za EU-28 u razdoblju 2020. – 2035.). Učinkovitije praćenje i provedba propisa te smanjen broj prekršaja. Očekivano smanjenje broja kršenja pravila o kabotaži do 62 % i smanjenje rizika od fiktivnih poduzeća za oko 10%. Dosljedna primjena propisa diljem EU-28. Bolji uvjeti rada vozača.
Koji su troškovi najpoželjnije opcije (ako postoji, inače troškovi glavnih opcija)? Povećani troškovi provedbe i izvršenja za države članice (65 – 166 milijuna EUR za EU-28 u razdoblju 2020. – 2035.). Djelomičnom primjenom propisa na laka gospodarska vozila uzrokovat će se novi troškovi za poduzeća u iznosu od 4 – 10 % povećanja operativnih troškova.
Koji su učinci na MSP-ove i tržišno natjecanje? Za većinu mjera ne očekuje se poseban utjecaj na MSP-ove. Međutim, djelomično proširenje propisa na laka gospodarska vozila moglo bi utjecati na vrlo male prijevoznike koji u većoj mjeri koriste laka gospodarska vozila.
Hoće li to bitno utjecati na državne proračune i uprave? Kao što je prethodno navedeno, dodatni troškovi za države članice za provedbu propisa.
Hoće li biti drugih bitnih učinaka? Ne očekuju se znatni učinci na okoliš ili na ukupnu razinu zaposlenosti na razini EU-a. Sinergije s programom socijalne inicijative, i to: 1) mjere usmjerene na poboljšanje provedbe; te 2) kombiniranjem novih propisa o kabotaži s pristupom na vremenskoj osnovi za upućivanje radnika koji je predviđen u okviru socijalne inicijative olakšat će se provedba oba skupa pravila.
Proporcionalnost? Najpoželjnijom opcijom ne prelazi se ono što je potrebno za rješavanje originalnog problema i ispunjavanje izvornih ciljeva inicijative.
D. Daljnje mjere
Kad će se politika preispitati? Evalvacija Uredbe o izmjeni predviđena je za 2025. pod pretpostavkom da će na snagu stupiti 2020.