



Europos Sąjungos
Taryba

Briuselis, 2017 m. birželio 1 d.
(OR. en)

9668/17
ADD 1

Tarpinstitucinė byla:
2017/0123 (COD)

TRANS 212
CODEC 923
IA 100

PRIDEDAMAS PRANEŠIMAS

nuo:	Europos Komisijos generalinio sekretoriaus, kurio vardu pasirašo direktorius Jordi AYET PUIGARNAU
gavimo data:	2017 m. birželio 1 d.
kam:	Europos Sąjungos Tarybos generaliniam sekretoriui Jeppe TRANHOLMUI- MIKKELSENUI
Komisijos dok. Nr.:	SWD(2017) 195 final
Dalykas:	KOMISIJOS TARNYBŲ DARBINIS DOKUMENTAS „POVEIKIO VERTINIMO SANTRAUKA“ pridedamas prie PASIŪLYMO DĖL EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTO, kuriuo, derinant prie sektoriaus pokyčių, iš dalies keičiamas Reglamentas (EB) Nr. 1071/2009 ir Reglamentas (EB) Nr. 1072/2009

Delegacijoms pridedamas dokumentas SWD(2017) 195 final.

Priedama: SWD(2017) 195 final

Briuselis, 2017 05 31
SWD(2017) 195 final

KOMISIJOS TARNYBŲ DARBINIS DOKUMENTAS

POVEIKIO VERTINIMO SANTRAUKA

pridedamas prie

**PASIŪLYMO DĖL
EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTO**

**kuriuo, derinant prie sektoriaus pokyčių, iš dalies keičiamas Reglamentas (EB)
Nr. 1071/2009 ir Reglamentas (EB) Nr. 1072/2009**

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

Santraukos lentelė
Reglamento (EB) Nr. 1071/2009 dėl vertimosi profesine vežimo kelių transportu veikla ir Reglamento (EB) Nr. 1072/2009 dėl patekimo į tarptautinio kelių transporto rinką peržiūros poveikio vertinimas
A. Būtinybė imtis veiksmų
Kokia tai problema ir kodėl ji yra ES masto?
Pagrindinės nustatytos problemos: • veiksniai, kenkiantys sąžiningai vežėjų rezidentų ir nerezidentų konkurencijai; • aukštos sektoriaus ir ES valstybių narių vykdomųjų institucijų sąnaudos. Problemų priežastys: • nenuoseklus ir neveiksmingas vykdymo užtikrinimas; • taisyklių trūkumai; • skirtinga taisyklių aprėptis. Šios problemos daugiausia kyla vežėjams ir jų darbuotojams, tačiau su jomis susiduria ir kiti transporto grandinės subjektai, kaip antai siuntėjai, ekspeditoriai ir galutiniai naudotojai.
Ką reikėtų pasiekti?
Bendrieji veiksmų tikslai: • padėti užtikrinti subalansuotas vežėjų rezidentų ir nerezidentų konkurencijos sąlygas; • sumažinti įmonių sąnaudas ir užtikrinti efektyvų taisyklių vykdymo užtikrinimą. Du konkretūs tikslai: • valstybėse narėse užtikrinti nuolatinį nuoseklų galiojančių taisyklių vykdymo stebėjimą ir užtikrinimą; • labiau patikslinti taisykles ir sumažinti valstybių narių pasirinkimo galimybes.
Kokia būtų papildoma ES lygmens veiksmų nauda (subsidiarumas)?
Jei ES nesiims veiksmų, taisyklių trūkumų greičiausiai nepavyks pašalinti. Vienintelis trūkumų pašalinimo būdas – imtis teisėkūros veiksmų, kuriais būtų labiau suvienodintos taisyklės. Spręsti vykdymo užtikrinimo klausimus daugiausia tenka valstybių narių valdžios institucijoms. Kad taisyklių vykdymas būtų užtikrinamas vienodžiau ir būtų taikoma panaši vykdymo užtikrinimo praktika, ES privalo nustatyti taisykles, kurios padėtų šią praktiką taikyti lengviau ir veiksmingiau ir kuriomis būtų reikalaujama laikytis minimalaus bendro vykdymo užtikrinimo lygio.
B. Sprendimai
Kokiais būdais galima pasiekti tikslus? Ar viena iš politikos galimybių pasirinkta kaip tinkamiausia? Jei ne, tai kodėl?
1 politikos galimybė. <u>Teisinės sistemos paaishkinimas.</u> Imtis priemonių, kuriomis būtų išaiškinti esami neaiškumai ir labiau patikslintos taisyklės, jų iš esmės nekeičiant. 2 politikos galimybė. <u>Griežtesnis vykdymo užtikrinimas.</u> Be priemonių, numatytų pagal 1 politikos galimybę, imtis priemonių taisyklių vykdymo užtikrinimui sugriežtinti. 3 politikos galimybė. <u>Išsami taisyklių peržiūra.</u> Be pirmiau minėtų priemonių, imtis papildomų priemonių, skirtų galiojančiai teisei sistemai iš esmės pakeisti. 4 horizontali politikos galimybė. <u>Reglamentų taikymo srities išplėtimas.</u> Pagal šią politikos galimybę vienas arba abu reglamentai būtų taikomi plačiau, visiškai arba iš dalies apimdami mažos keliamosios galios krovinines transporto priemones. Ši galimybė galėtų būti derinama su bet kuria kita politikos galimybe. Tinkamiausia galimybė yra 3 politikos galimybės ir dalinio Reglamento (EB) Nr. 1071/2009 taikymo srities išplėtimo, į ją įtraukiant mažos keliamosios galios krovinines transporto priemones, derinys.
Kokios yra įvairių suinteresuotųjų šalių nuomonės? Kas kuriai galimybei pritaria?

Suinteresuotosios šalys plačiai pritaria daugeliui priemonių, kuriomis siekiama geriau paaiškinti bei patikslinti esamas sąvokas ir sugriežtinti taisyklių vykdymo užtikrinimą. Nuomonės dėl pagrindinių priemonių, dėl kurių galėtų pakisti įvairių valstybių narių vežėjų konkurencinė padėtis, išsiskyrė. Valstybės narės, kuriose darbo užmokestis aukštas, profesinių sąjungų palaikomos yra linkusios teikti pirmenybę griežtesnėms kabotažo taisyklėms, o valstybės narės, kuriose darbo užmokestis žemas, didžiosios dalies vežėjų asociacijų palaikomos yra linkusios pritarti tolesniam kabotažo taisyklių liberalizavimui.
C. Tinkamiausios galimybės poveikis
Kokie būtų tinkamiausios galimybės (jei jos nėra – pagrindinių galimybių) pranašumai? – Naudodamos elektroninius važtos dokumentus ir taikydamos aiškesnes taisykles, įmonės sutaupytų lėšų (2020–2035 m. 28 ES valstybėse narėse būtų sutaupyta 3–5 mlrd. EUR). – Būtų veiksmingiau stebimas bei užtikrinamas taisyklių vykdymas ir sumažėtų pažeidimų. Tikimasi, kad kabotažo taisyklių pažeidimų sumažėtų net 62 proc., o priedangos įmonių kūrimo pavojus – apie 10 proc. – 28 ES valstybėse narėse taisyklės būtų taikomos nuosekliai. – Pagerėtų vairuotojų darbo sąlygos.
Kokios būtų tinkamiausios galimybės (jei jos nėra – pagrindinių galimybių) įgyvendinimo išlaidos? – Padidėtų valstybių narių patiriamos įgyvendinimo ir vykdymo užtikrinimo sąnaudos (2020–2035 m. 28 ES valstybių narių sąnaudos sudarytų 65–166 mln. EUR). – Pradėjus dalį taisyklių taikyti mažos keliamosios galios krovininėms transporto priemonėms papildomų sąnaudų patirs ir įmonės – jų veiklos sąnaudos padidės 4–10 proc.
Koks bus poveikis MVĮ ir konkurencingumui? Manoma, kad daugelis priemonių konkretaus poveikio MVĮ neturės. Tačiau, dalį taisyklių pradėjus taikyti mažos keliamosios galios krovininėms transporto priemonėms, didesnę poveikį gali pajusti tas transporto priemonės dažniau naudojantys labai maži vežėjai.
Ar tai turės didelį poveikį nacionaliniams biudžetams ir administravimo subjektams? Kaip minėta pirmiau, papildomų taisyklių vykdymo užtikrinimo išlaidų patirs valstybės narės.
Ar bus dar koks nors didelis poveikis? Jokio reikšmingo poveikio aplinkai arba poveikio bendram užimtumui ES lygmeniu nebus. Sąsajos su socialine iniciatyva: 1) priemonės taisyklių vykdymo užtikrinimui gerinti ir 2) naujas kabotažo taisykles derinant su darbuotojų komandiravimu apibrėžtam laikotarpiui (numatytam pagal socialinę iniciatyvą) bus lengviau užtikrinti abiejų taisyklių rinkinių vykdymą.
Proporcingumas? Pasirinkus tinkamiausią galimybę neviršijama to, kas būtina pirminei problemai išspręsti ir iniciatyvos tikslams įgyvendinti.
D. Tolesni veiksmai
Kada politika bus persvarstoma? Jei iš dalies keičiantis reglamentas įsigalios 2020 m., jo vertinimas turėtų būti atliktas 2025 m.