

Bruxelles, 1 iunie 2017
(OR. en)

**Dosar interinstituțional:
2017/0123 (COD)**

**9668/17
ADD 1**

**TRANS 212
CODEC 923
IA 100**

NOTĂ DE ÎNSOȚIRE

Sursă:	Secretar general al Comisiei Europene, sub semnătura dlui Jordi AYET PUIGARNAU, director
Data primirii:	1 iunie 2017
Destinatar:	DI Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Secretarul General al Consiliului Uniunii Europene
Nr. doc. Csie:	SWD(2017) 195 final
Subiect:	DOCUMENT DE LUCRU AL SERVICIILOR COMISIEI REZUMATUL EVALUĂRII IMPACTULUI care însoțește documentul PROPUNERE DE REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI de modificare a Regulamentului (CE) nr. 1071/2009 și a Regulamentului (CE) nr. 1072/2009 în vederea adaptării lor la evoluțiile sectorului

În anexă, se pune la dispoziția delegațiilor documentul SWD(2017) 195 final.

Anexă: SWD(2017) 195 final



COMISIA
EUROPEANĂ

Bruxelles, 31.5.2017
SWD(2017) 195 final

DOCUMENT DE LUCRU AL SERVICIILOR COMISIEI

REZUMATUL EVALUĂRII IMPACTULUI

care însoțește documentul

**PROPUNERE DE REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL
CONSILIULUI**

**de modificare a Regulamentului (CE) nr. 1071/2009 și a Regulamentului (CE) nr.
1072/2009 în vederea adaptării lor la evoluțiile sectorului**

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

Fișă rezumat
Evaluarea impactului privind revizuirea Regulamentului (CE) nr. 1071/2009 privind accesul la ocupația de operator de transport rutier și Regulamentul (CE) nr. 1072/2009 privind accesul la piața transportului rutier internațional
A. Necesitatea de a acționa
Care este problema și de ce se manifestă la nivelul UE?
Principalele probleme identificate sunt următoarele: - Factori care subminează concurența loială dintre operatorii de transport rezidenți și nerezidenți. - Costuri ridicate pentru sectorul transportului rutier și pentru autoritățile de aplicare a legii din statele membre ale UE. Aceste probleme provin din: - Lipsa de eficacitate și de coerență în ceea ce privește asigurarea aplicării normelor. - Lacune ale normelor. - Domenii de aplicare diferite ale normelor. Aceste probleme îi afectează în principal pe transportatori și pe angajații lor, dar se răsfrâng și asupra altor părți implicate în lanțul transportului, cum ar fi expeditorii, agenții de expediție și utilizatorii finali.
Care sunt obiectivele urmărite?
Obiectivele generale ale acțiunii sunt următoarele: - Să contribuie la asigurarea unor condiții echilibrate de concurență între transportatorii rezidenți și nerezidenți. - Să reducă costurile suportate de întreprinderi și să asigure aplicarea eficientă a normelor. Cele două obiective specifice sunt: - Să asigure monitorizarea și aplicarea coerentă și consecventă a normelor în vigoare în statele membre. - Să definească mai bine normele și să reducă opțiunile aflate la dispoziția statelor membre.
Care este valoarea adăugată a acțiunii la nivelul UE (subsidiaritate)?
Este puțin probabil ca lacunele normelor să fie soluționate în absența unei acțiuni întreprinse de UE. Singura modalitate de a le depăși este printr-o intervenție legislativă care să ducă la un grad mai mare de armonizare a normelor. Punerea în aplicare este, în principal, o responsabilitate a statelor membre. Pentru a atinge un nivel mai uniform de aplicare și pentru a asigura existența unor practici similare în acest sens, UE trebuie să stabilească norme pentru ca aplicarea să fie mai ușoară și mai eficientă și să impună un nivel comun minim de aplicare.
B. Soluții
Care sunt opțiunile disponibile pentru atingerea acestor obiective? Există o opțiune preferată? Dacă nu, de ce?
Opțiunea 1: <u>Clarificarea cadrului juridic</u>: măsuri care să clarifice ambiguitățile existente și care să explice mai bine normele, fără să le modifice substanțial. Opțiunea 2: <u>Consolidarea aplicării</u>: pe lângă măsurile de la opțiunea 1, această opțiune include măsuri destinate să consolideze aplicarea normelor. Opțiunea 3: <u>O revizuire amplă a normelor</u>: Pe lângă măsurile menționate anterior, această opțiune include măsuri suplimentare menite să modifice substanțial cadrul juridic existent. Opțiunea 4 - orizontală: <u>Extinderea domeniului de aplicare al regulamentelor</u>: această opțiune presupune extinderea aplicării unuia sau a ambelor regulamente, pentru a include vehiculele utilitare ușoare, integral sau parțial. Ea ar putea fi combinată cu oricare dintre celelalte opțiuni. Opțiunea preferată este o combinație a opțiunii 3 cu o extindere parțială a Regulamentului (CE) nr. 1071/2009 pentru a include vehiculele utilitare ușoare.
Care sunt punctele de vedere ale diferitelor părți interesate? Care sunt susținătorii fiecărei

opțiuni?
Există un acord larg cu privire la majoritatea măsurilor care au ca scop clarificarea și precizarea conceptelor existente și consolidarea aplicării normelor. Pozițiile sunt împărțite cu privire la principalele măsuri care ar putea modifica poziția concurențială a transportatorilor din diferite state membre. Statele membre cu salarii mari, sprijinite de sindicate, au tendința de a favoriza aplicarea unor norme mai stricte privind cabotajul, în timp ce statele membre cu salarii mici, susținute de majoritatea asociațiilor de transportatori, au tendința de a favoriza continuarea procesului de liberalizare a acestor norme.
C. Impactul opțiunii preferate
Care sunt avantajele opțiunii preferate (dacă există; în caz contrar, ale opțiunilor principale)?
- Economii pentru întreprinderi prin utilizarea documentelor de transport electronice și datorită normelor mai clare (3-5 miliarde EUR pentru UE-28 în perioada 2020-2035). - O monitorizare și o aplicare mai eficientă a normelor și scăderea numărului de încălcări. O reducere preconizată a numărului de încălcări ale normelor privind cabotajul de până la 62 % și o reducere a riscului apariției societăților de tip „cutie poștală” de aproximativ 10 %. - Aplicarea coerentă a normelor în întreaga UE28. - Îmbunătățirea condițiilor de muncă ale conducătorilor auto.
Care sunt costurile opțiunii preferate (dacă există; în caz contrar, ale opțiunilor principale)?
- Creșterea costurilor de implementare și aplicare a legislației pentru statele membre (65-166 de milioane EUR pentru UE-28 în perioada 2020-2035). - Aplicarea parțială a normelor în cazul vehiculelor utilitare ușoare va genera costuri suplimentare pentru întreprinderi reprezentând o creștere de 4-10 % a costurilor de exploatare.
Care sunt efectele asupra IMM-urilor și a competitivității?
Majoritatea măsurilor nu ar urma să aibă un impact anume asupra IMM-urilor. Cu toate acestea, extinderea parțială a dispozițiilor pentru a include și vehiculele utilitare ușoare ar putea afecta într-o mai mare măsură operatorii foarte mici, având în vedere că aceștia utilizează mai mult vehiculele utilitare ușoare.
Va exista un impact semnificativ asupra bugetelor și administrațiilor naționale?
Astfel cum s-a menționat anterior, vor exista costuri suplimentare pentru statele membre legate de punerea în aplicare a normelor.
Vor exista și alte efecte semnificative?
Niciun impact semnificativ asupra mediului sau asupra nivelului general de ocupare a locurilor de muncă la nivelul UE. Sinergii cu inițiativa socială, și anume: 1) măsuri menite să îmbunătățească aplicarea normelor; și 2) combinația dintre noile norme privind cabotajul și abordarea temporală a detașării lucrătorilor prevăzută de inițiativa socială va facilita aplicarea ambelor seturi de norme.
Proportionalitate
Opțiunea preferată nu depășește ceea ce este necesar pentru a rezolva problema inițială și îndeplinește obiectivele inițiativei.
D. Acțiuni ulterioare
Când va fi revizuită politica?
O evaluare a regulamentului de modificare este prevăzută pentru 2025, cu condiția ca acesta să intre în vigoare în 2020.