



Svet
Evropske unije

Bruselj, 1. junij 2017
(OR. en)

9668/17
ADD 1

Medinstitucionalna zadeva:
2017/0123 (COD)

TRANS 212
CODEC 923
IA 100

SPREMNI DOPIS

Pošiljatelj:	za generalnega sekretarja Evropske komisije: direktor Jordi AYET PUIGARNAU
Datum prejema:	1. junij 2017
Prejemnik:	generalni sekretar Sveta Evropske unije Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN
Št. dok. Kom.:	SWD(2017) 195 final
Zadeva:	DELOVNI DOKUMENT SLUŽB KOMISIJE POVZETEK OCENE UČINKA Spremni dokument PREDLOGA UREDBE EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA o spremembi Uredbe (ES) št. 1071/2009 in Uredbe (ES) št. 1072/2009 za njuno prilagoditev razvoju v sektorju

Delegacije prejmejo priloženi dokument SWD(2017) 195 final.

Priloga: SWD(2017) 195 final



EVROPSKA
KOMISIJA

Bruselj, 31.5.2017
SWD(2017) 195 final

DELOVNI DOKUMENT SLUŽB KOMISIJE

POVZETEK OCENE UČINKA

Spremni dokument

PREDLOG UREDBE EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

**o spremembi Uredbe (ES) št. 1071/2009 in Uredbe (ES) št. 1072/2009 za njuno
prilagoditev razvoju v sektorju**

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

Povzetek
Ocena učinka revizije Uredbe (ES) št. 1071/2009 o skupnih pravilih glede pogojev za opravljanje dejavnosti cestnega prevoznika in Uredbe (ES) št. 1072/2009 o skupnih pravilih za dostop do trga mednarodnega cestnega prevoza blaga.
A. Nujnost ukrepanja
V čem je težava in zakaj je to težava na ravni EU?
Glavne ugotovljene težave so: • dejavniki, ki lahko ogrozijo pravično konkurenco med prevozniki rezidenti in prevozniki nerezidenti; • visoki stroški za industrijo in izvršne organe države članice EU. Te težave izhajajo iz: • nedoslednega in neučinkovitega izvrševanja; • pomanjkljivosti pri pravilih; • različnega področja uporabe pravil. Te težave vplivajo zlasti na cestne prevoznike in njihove zaposlene, pa tudi na druge udeležence prometne verige, kot so pošiljatelji, špediterji in končni uporabniki.
Kaj bi bilo treba doseči?
Splošni cilji ukrepa so: • prispevati k doseganju uravnoteženih pogojev za konkurenco med cestnimi prevozniki rezidenti in cestnimi prevozniki nerezidenti; • znižati stroške za podjetja in zagotoviti učinkovito izvrševanje pravil. Posebna cilja sta: • zagotoviti usklajeno in dosledno spremljanje in izvrševanje obstoječih pravil v državah članicah; • bolje opredeliti pravila in zmanjšati možnosti, ki jih imajo države članice na voljo.
Kakšna je dodana vrednost ukrepanja na ravni EU (subsidiarnost)?
Pomanjkljivosti pravil se brez ukrepanja EU verjetno ne bodo rešile. Edini način za njihovo odpravo je z zakonodajnim ukrepom za nadaljnjo harmonizacijo pravil. Izvrševanje je v glavnem naloga organov držav članic. Da bi se dosegle enotnejša raven in podobne prakse izvrševanja, mora EU določiti pravila za enostavnejše in učinkovitejše izvrševanje ter zahtevati minimalno skupno raven izvrševanja.
B. Rešitve
Katere so različne možnosti za doseg ciljev? Ali ima katera od njih prednost? Če ne, zakaj?
Možnost 1: <u>pojasnitev pravnega okvira</u> : ukrepi za pojasnitev obstoječih nejasnosti in nadaljnjo določitev pravil, ne da bi jih bistveno spremenili.
Možnost 2: <u>okrepitev izvrševanja</u> : poleg ukrepov iz možnosti 1 so v to možnost vključeni ukrepi za okrepitev izvrševanja.
Možnost 3: <u>obsežna revizija pravil</u> : ta ukrep poleg prej navedenih ukrepov zajema tudi nadaljnje ukrepe, namenjene bistveni spremembi obstoječega zakonodajnega okvira.
Možnosti 4 – horizontalna: <u>razširitev področja uporabe uredb</u> : ta možnost vključuje razširitev področja uporabe ene ali obeh uredb, da bi bila v celoti ali deloma vključena tudi lahka gospodarska vozila. Kombinirati jo je mogoče s katero koli drugo možnostjo.
Najprimernejša možnost je kombinacija možnosti 3 in delne razširitve Uredbe (ES) št. 1071/2009 na lahka gospodarska vozila.
Kakšna so stališča različnih zainteresiranih strani? Kdo podpira katero možnost?

Obstaja splošno soglasje o večini ukrepov, namenjenih nadaljnjemu pojasnjevanju in opredeljevanju obstoječih konceptov ter krepitvi izvrševanja pravil. Mnenja o ključnih ukrepih, ki bi lahko spremenili konkurenčne položaje cestnih prevoznikov iz različnih držav članic, so deljena. Države članice, v katerih so plače višje, ob podpori sindikatov običajno zagovarjajo strožja pravila o kabotaži, medtem ko države članice, v katerih so plače nižje, ob podpori združenj cestnih prevoznikov običajno zagovarjajo nadaljnjo liberalizacijo pravil o kabotaži.
C. Učinki prednostne možnosti
Katere so koristi najprimernejše možnosti (če obstaja, sicer glavnih možnosti)?
– Prihranki za podjetja z uporabo elektronskih prevoznih listin in jasnejša pravila (3–5 milijard EUR za EU-28 v obdobju 2020–2035). – Učinkovitejše spremljanje in izvrševanje pravil ter manj kršitev. Pričakuje se, da se bodo kršitve pravil o kabotaži zmanjšale za do 62 %, tveganje za slamnate družbe pa za približno 10 %. – Skladna uporaba pravil po vsej EU-28. – Boljši delovni pogoji za voznike.
Kakšni so stroški najprimernejše možnosti (če obstaja, sicer glavnih možnosti)?
– Zvišanje stroškov izvajanja in izvrševanja v državah članicah (65–166 milijonov EUR za EU-28 v obdobju 2020–2035). – Delna uporaba pravil za lahka gospodarska vozila bo povzročila dodatne stroške za podjetja v smislu 4–10-odstotnega zvišanja stroškov poslovanja.
Kakšni so učinki na mala in srednja podjetja ter konkurenčnost?
Pričakuje se, da večina ukrepov ne bo imela posebnih učinkov na MSP. Vendar lahko delna razširitev na lahka gospodarska vozila znatno vpliva na zelo majhne prevoznike, glede na to, da taka vozila pogosteje uporabljajo.
Ali bo prišlo do znatnih učinkov na nacionalne proračune in uprave?
Kot je bilo že navedeno, bodo državam članicam nastali dodatni stroški za izvrševanje pravil.
Ali bo imela pobuda druge pomembnejše učinke?
Brez pomembnega vpliva na okolje ali vplivov na skupno stopnjo delovnih mest na ravni EU. Sinergije s socialno pobudo, in sicer:
(1) ukrepi za izboljšano izvrševanje in
(2) kombinacija novih pravil o kabotaži in časovno določenega pristopa za napotitev delavcev, predvidena v skladu s socialno pobudo, bo poenostavila izvrševanje obeh sklopov pravil.
Sorazmernost?
Prednostna možnost ne presega tistega, kar je potrebno za rešitev prvotne težave in izpolnitev ciljev pobude.
D. Spremljanje
Kdaj bo politika pregledana?
Ocena uredbe o spremembi je predvidena za leto 2025, če bo začela veljati leta 2020.