



Съвет на
Европейския съюз

Брюксел, 1 юни 2017 г.
(OR. en)

9671/17
ADD 1

Междуетноституционално досие:
2017/0121 (COD)

TRANS 215
SOC 441
EMPL 342
MI 456
COMPET 450
CODEC 926
IA 96

ПРИДРУЖИТЕЛНО ПИСМО

От: Генералния секретар на Европейската комисия,
подписано от г-н Jordi AYET PUIGARNAU, директор

Дата на получаване: 1 юни 2017 г.

До: Г-н Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, генерален секретар на Съвета на
Европейския съюз

№ док. Ком.: SWD(2017) 187 final

Относно: РАБОТЕН ДОКУМЕНТ НА СЛУЖБИТЕ НА КОМИСИЯТА ОБОБЩЕНА
ОЦЕНКА НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО придружаващ Предложение за
Регламент на Европейския парламент и на Съвета за изменение на
Регламент (ЕО) № 561/2006 по отношение на минималните
изисквания за максималното дневно и седмично време на
управление, минималните почивки по време на работа и периодите на
дневна и седмична почивка, и на Регламент (ЕС) № 165/2014 по
отношение на установяването на местоположението чрез тахографи и
предложение за Директива на Европейския парламент и на Съвета за
изменение на Директива 2006/22/ЕО по отношение на изискванията за
изпълнение и за определяне на специфични правила за
командирането на водачи в сектора на автомобилния транспорт във
връзка с Директива 96/71/ЕО и Директива 2014/67/ЕС

Приложено се изпраща на делегациите документ SWD(2017) 187 final.

Приложение: SWD(2017) 187 final



ЕВРОПЕЙСКА
КОМИСИЯ

Брюксел, 31.5.2017 г.
SWD(2017) 187 final

РАБОТЕН ДОКУМЕНТ НА СЛУЖБИТЕ НА КОМИСИЯТА

ОБОБЩЕНА ОЦЕНКА НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО

придружаващ

Предложение за Регламент на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Регламент (ЕО) № 561/2006 по отношение на минималните изисквания за максималното дневно и седмично време на управление, минималните почивки по време на работа и периодите на дневна и седмична почивка, и на Регламент (ЕС) № 165/2014 по отношение на установяването на местоположението чрез тахографи

и

предложение за Директива на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Директива 2006/22/ЕО по отношение на изискванията за изпълнение и за определяне на специфични правила за командироването на водачи в сектора на автомобилния транспорт във връзка с Директива 96/71/ЕО и Директива 2014/67/ЕС

{COM(2017) 277 final}

{COM(2017) 278 final}

{SWD(2017) 184 final}

{SWD(2017) 185 final}

{SWD(2017) 186 final}

Обобщена оценка на въздействието (максимум 2 страници)

Оценка на въздействието на предложение за Регламент на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Регламент (ЕО) № 561/2006 относно времето за управление, почивките по време на работа и периодите на почивка на водачите и за Директива на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Директива 2006/22/ЕО по отношение на изискванията за изпълнение и за определяне на специфични правила за командироването на водачи в сектора на автомобилния транспорт във връзка с Директива 96/71/ЕО и Директива 2014/67/ЕС

А. Потребност от действия

В какво се изразява проблемът и защо той е проблем на равнището на ЕС?

Установени са следните основни проблеми:

- Неадекватни условия на труд и социални условия за водачите;
- Нарушения на конкуренцията между превозвачите.

Те произтичат от:

- слабости в действащото социално законодателство в областта на автомобилния транспорт (време на управление, работно време и почивки на водачите);
- неефективно прилагане на разпоредбите за командироване на работници в автомобилния транспорт.

Те са свързани и с пазарни проблеми с дружества „пощенски кутии“ и незаконния каботаж, които са предмет на друга оценка на въздействието¹. При липсата на намеса от страна на ЕС, се очаква проблемите да продължат и да се задълбочат.

Какво следва да бъде постигнато?

Общите цели на намесата са следните:

- да се осигурят адекватни условия на труд и социална закрила на водачите;
- да не се допускат нарушения на конкуренцията;
- да се допринесе за безопасността по пътищата.

Конкретните цели са следните:

- да се изяснят и коригират социалните правила на ЕС, които са приложими към автомобилния транспорт (включително относно командироването);
- да се осигури еднакво тълкуване и прилагане на правилата;
- да се улесни икономически ефективното и съгласуваното трансгранично прилагане на социалното законодателство;
- да се укрепи сътрудничеството между държавите членки.

Най-общата цел е да се постигне равновесие между гарантираната защита на правата на работниците и улесненото ползване от превозвачите на свободата на предоставяне на трансгранични услуги.

Каква е добавената стойност от действията на равнището на ЕС (субсидиарност)?

Малко вероятно е слабостите в правилата на бъдат преодолени без действия от страна на ЕС. Досегашните усилия на държавите членки и на Комисията за постигане на общо разбиране и съгласувано прилагане на правилата изглеждат неуспешни. Затова е оправдано да се предприемат действия на равнището на ЕС, за да се осигури общо решение за ЕС и да се предотврати размножаването на различаващи се национални мерки. Добавената стойност за ЕС се състои в осигуряването на ясни и балансиранни правила и уеднаквеното им прилагане и изпълнение, което не е възможно да се постигне на равнището на отделните държави членки.

Б. Решения

Какви са различните варианти за постигане на целите? Има ли сред тях предпочитан вариант? Ако няма такъв, каква е причината?

Пакет 1 от мерки: Изясняване на правната рамка и подобряване на сътрудничеството — мерки за отстраняване на неяснотите без съществена промяна на правилата и за подобряване на сътрудничеството между правоприлагащите органи без значително въздействие върху разходите.

Пакет 2 от мерки: Укрепване на правоприлагането и промени в задълженията — освен предвидените в пакет 1 мерки, тук се включват мерки за приспособяване на определени правила и укрепване на правоприлагането, което може да доведе до някои регулаторни разходи.

Пакет 3 от мерки: Целево преразглеждане на социалното законодателство — значителни изменения на действащите разпоредби и въвеждане на дерогации за конкретни дейности в приложното поле на

¹ Преглед на Регламент (ЕО) № 1071/2009 за достъпа до професията автомобилен превозвач и на Регламент (ЕО) № 1072/2009 за достъпа до пазара на международни автомобилни превози.

законодателството.

Пакет 2 от мерки е предпочитаният вариант с оглед на засилване на правоприлагането и изясняване на правната рамка на ЕС.

Пакет 4 от мерки е хоризонтален и предвижда специфични за сектора правила относно командироването в транспорта — той съдържа мерки относно по-леки административни изисквания и изисквания за контрол, и четири варианта, които съответстват на 4 времеви прага: 3 дни месечно (пакет 4а), 5 дни (пакет 4б) и 7 дни (пакет 4в) и 9 дни (пакет 4д) — за общата кумулативна продължителност на дейностите в приемащите страни, под които водачите не попадат изцяло в приложното поле на Директивата за командироване на работниците. Административната тежест се намалява значително независимо от прага. Разходите на операторите за спазване са по-малки за по-високи прагове. От гледна точка на работниците по-ниските времеви прагове оказват по-голям положителен ефект за подобряване на социалните и работните условия за водачите и повишаване на привлекателността на професията. Предвид различното въздействие на всеки вариант и трудното им сравняване, изборът на вариант представлява политическо решение.

Какви са гледищата на различните заинтересовани страни? Кой подкрепя различните варианти?

Пакет 1 е най-малко предпочитаният от всички заинтересовани страни. Пакет 2 широко се подкрепя от превозвачите и водачите, тъй като предвидените в него мерки дават възможност за по-ефикасна организация на превозите, по-благоприятни и по-съобразени изисквания за работното време и почивките и по-ефективно и уеднаквено прилагане. Становищата на профсъюзите и националните органи са смесени. Пакет 3 е предпочитан от автобусните превозвачи (главно големите дружества в ЕС-15). Синдикатите подкрепят само една мярка от пакет 3 (забрана на заплащането на основата на резултатите) и отхвърлят всички останали мерки. Пакет 4 е предпочитан от бранша и от мнозинството държави членки, тъй като предвижда ясни и съразмерни решения за прилагане на разпоредбите за командироване. Профсъюзите и три държави членки се противопоставят на решението с времеви прагове, което води до цялостно прилагане на Директивата за командироване на работници.

В. Въздействие на предпочетения вариант

Какви са предимствата на предпочетения вариант?

— Подобряване на условията на труд и почивка на водачите благодарение на по-подходящи и по-гъвкави правила, яснота по отношение на заплащането и останалите условия за социална закрила при работа в чужбина, по-добри условия за почивка, съкратени периоди извън дома.
— повишаване на способността на превозвачите да организират по-ефикасно работата на водачите;
— икономии за превозвачите от административни разходи в размер на около 785 милиона евро годишно;
— увеличаване на възнаграждението на водачите, участващи в превози в държави членки с по-високи ставки на заплащане
— правна сигурност и съгласувано правоприлагане.

Какви са разходите при предпочетения вариант (ако има такъв; в противен случай — на основните варианти)?

— Малко кратковременно увеличение на разходите на националните органи по правоприлагането, които се компенсират в по-дългосрочен план от по-ефикасното правоприлагане;
— Малко кратковременно увеличение на разходите за превозвачите за спазване и на административните им разходи поради задължението да осигурят настаняване за нормалните седмични почивки, евентуална необходимост от наемане на нови водачи и прилагане на по-високото заплащане в приемащите държави членки.

Какво е въздействието върху МСП и конкурентноспособността?

За повечето мерки не се очаква те да окажат особено въздействие върху МСП. Но задължението за настаняване на водачите и промените в изчисляването на седмичното работно време може да се отразят на микропредприятията, които не са толкова гъвкави при организирането на превозите, за да избегнат увеличение на разходите. От друга страна, очакваното намаляване на административните разходи и разходите за спазване във връзка с разпоредбите за командироването ще бъдат по-значителни за малките предприятия, особено за предприятията от ЕС-13.

Ще има ли значителни въздействия върху националните бюджети и администрации?

Не, ще има само малко кратковременно увеличаване на разходите по прилагането, които в по-дългосрочен план ще бъдат компенсирани от икономии поради по-ефикасния контрол.

Ще има ли други значителни въздействия?

Няма въздействия върху околната среда или значителни въздействия върху общото равнище на заетостта в ЕС. Синергия с инициативата за достъп до пазара на превози: 1) по-ефикасно правоприлагане; 2) по-ефикасна борба срещу практиката на незаконна заетост.

Пропорционалност?

Предпочетеният вариант не надхвърля необходимото за решаване на първоначалния проблем и за постигане на целите на инициативата. Инициативата предлага пропорционално и балансирано решение на взаимосвързаните социални проблеми и проблеми с конкуренцията.

Г. Последващи действия

Кога ще бъде преразгледана политиката?

Последващата оценка ще бъде извършена в съответствие с редовния цикъл на политиката (след 5—7 години).