

Brusel 1. června 2017
(OR. en)

Interinstitucionální spis:
2017/0121 (COD)

9671/17
ADD 1

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

PRŮVODNÍ POZNÁMKA

Odesílatel:	Jordi AYET PUIGARNAU, ředitel, za generálního tajemníka Evropské komise
Datum přijetí:	1. června 2017
Příjemce:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, generální tajemník Rady Evropské unie
Č. dok. Komise:	SWD(2017) 187 final
Předmět:	PRACOVNÍ DOKUMENT ÚTVARŮ KOMISE SOUHRN POSOUZENÍ DOPADŮ Průvodní dokument k návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se mění nařízení (ES) č. 561/2006, pokud jde o minimální požadavky na maximální denní a týdenní dobu řízení, minimální přestávky v řízení a týdenní doby odpočinku, a nařízení (EU) č. 165/2014, pokud jde o určování polohy pomocí tachografů a návrhu směrnice Evropského parlamentu a Rady, kterou se mění směrnice 2006/22/ES, pokud jde o požadavky na kontrolu, a stanoví specifická pravidla pro vysílání řidičů v podvětví silniční dopravy s ohledem na směrnici 96/71/ES a směrnici 2014/67/EU

Delegace naleznou v příloze dokument SWD(2017) 187 final.

Příloha: SWD(2017) 187 final



EVROPSKÁ
KOMISE

V Bruselu dne 31.5.2017
SWD(2017) 187 final

PRACOVNÍ DOKUMENT ÚTVARŮ KOMISE

SOUHRN POSOUZENÍ DOPADŮ

Průvodní dokument k

návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se mění nařízení (ES) č. 561/2006, pokud jde o minimální požadavky na maximální denní a týdenní dobu řízení, minimální přestávky v řízení a týdenní doby odpočinku, a nařízení (EU) č. 165/2014, pokud jde o určování polohy pomocí tachografů

a

návrhu směrnice Evropského parlamentu a Rady, kterou se mění směrnice 2006/22/ES, pokud jde o požadavky na kontrolu, a stanoví specifická pravidla pro vysílání řidičů v odvětví silniční dopravy s ohledem na směrnici 96/71/ES a směrnici 2014/67/EU

{COM(2017) 277 final}

{COM(2017) 278 final}

{SWD(2017) 184 final}

{SWD(2017) 185 final}

{SWD(2017) 186 final}

Souhrnný přehled (max. 2 strany)

Posouzení dopadu pro návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se mění nařízení (ES) č. 561/2006 o dobách řízení, přestávkách v řízení a dobách odpočinku pro řidiče, a pro návrh směrnice Evropského parlamentu a Rady, kterou se mění směrnice 2006/22/ES, pokud jde o požadavky na kontrolu, a stanoví specifická pravidla pro vysílání řidičů v odvětví silniční dopravy s ohledem na směrnici 96/71/ES a směrnici 2014/67/EU.

A. Potřeba opatření

V čem spočívá problém a proč se jedná o problém na úrovni EU?

Hlavní zjištěné problémy jsou:

- nepřiměřené pracovní a sociální podmínky pro řidiče,
- narušení hospodářské soutěže mezi podnikateli v dopravě.

Důvodem jsou:

- nedostatky ve stávajících právních předpisech v sociální oblasti v silniční dopravě (doba řízení, práce a odpočinku řidičů),
- neúčinné provádění ustanovení o vysílání pracovníků v silniční dopravě.

Rovněž jsou spojeny s problémy na trhu týkajícími se společností typu poštovní schránka a nelegální kabotáže, kterou se zabývá jiné posouzení dopadu¹. Očekává se, že bez zásahu EU budou tyto problémy přetrvávat a umocňovat se.

Čeho by mělo být dosaženo?

Obecnými cíli zásahu je:

- zajistit přiměřené pracovní podmínky a sociální ochranu řidičů,
- zamezit narušení hospodářské soutěže,
- přispět k bezpečnosti silničního provozu.

Konkrétními cíli je:

- objasnit a upravit předpisy EU v sociální oblasti, které se týkají silniční dopravy (včetně vysílání pracovníků),
- zajistit jednotný výklad a uplatňování těchto předpisů,
- usnadnit rentabilní a důsledné přeshraniční prosazování právních předpisů v sociální oblasti,
- zlepšit spolupráci mezi členskými státy.

Zastřešujícím cílem je zavést rovnováhu mezi zajištěním ochrany práv pracovníků a svobody podnikatelů v silniční dopravě v poskytování přeshraničních služeb.

Jakou přidanou hodnotu budou mít tato opatření na úrovni EU (subsidiarita)?

Nedostatky předpisů se pravděpodobně bez zásahu ze strany EU nevyřeší. Dosavadní úsilí vynaložené členskými státy a Komisí s cílem zajistit jednotný výklad a důsledné prosazování předpisů se jeví jako neúspěšné. Opatření na úrovni EU s cílem zajistit řešení v celounijním rozsahu a zabránit šíření odchylných vnitrostátních opatření je proto odůvodněné. Přidaná hodnota na úrovni EU spočívá v poskytnutí jasných a vyvážených předpisů, jejich jednotném provádění, uplatňování a prosazování, čehož není možné dosáhnout na úrovni členských států.

B. Řešení

Jaké jsou varianty řešení, jak cílů dosáhnout? Je některá varianta upřednostňována? Pokud ne, uveďte proč.

Balíček opatření č. 1: Objasnění právního rámce a zlepšení spolupráce – opatření objasňující nejednoznačnost bez závažných změn předpisů a zlepšující spolupráci mezi kontrolními orgány bez značných dopadů na náklady.
Balíček opatření č. 2: Zpřísnění prosazování a úprava povinností – kromě opatření v balíčku č. 1 zahrnuje opatření upravující některé předpisy a zlepšující prosazování předpisů, s nimiž se mohou pojit regulační náklady.
Balíček opatření č. 3: Cílené přezkumy právních předpisů v sociální oblasti – významné změny současných ustanovení a zavedení výjimek z působnosti právních předpisů pro konkrétní činnosti.

Z hlediska lepšího prosazování předpisů a objasnění právního rámce EU je upřednostňovanou variantou balíček opatření č. 2.

Balíček opatření č. 4 je horizontální a stanoví odvětvová pravidla vysílání pracovníků v dopravě – obsahuje opatření spočívající v mírnějších administrativních a kontrolních požadavcích a čtyři varianty odpovídající 4 prahovým hodnotám: 3 dny za měsíc (balíček opatření č. 4a), 5 dnů (balíček opatření č. 4b), 7 dnů (balíček

¹ Přezkum nařízení (ES) č. 1071/2009 o přístupu k povolání podnikatele v silniční dopravě a č. 1072/2009 o přístupu na trh nákladní dopravy.

opatření č. 4c) a 9 dnů (balíček opatření č. 4d) celkové souhrnné doby trvání činnosti v hostitelských zemích. Pod těmito prahovými hodnotami by se směrnice o vysílání pracovníků na řidiče nevztahovala v plném rozsahu. Administrativní zátěž se bez ohledu na prahovou hodnotu významně snižuje. Náklady podnikatelů na dodržování předpisů jsou nižší u vyšších prahových hodnot. Z pohledu pracovníků mají pozitivnější účinky, spočívající v lepších sociálních a pracovních podmínkách řidičů a větší atraktivitě pracovních míst, nižší časové prahové hodnoty. Vzhledem k rozdílným dopadům jednotlivých variant a obtížnosti jejich srovnání je volba konečné varianty politickým rozhodnutím.

Jaké jsou názory jednotlivých zúčastněných stran? Kdo podporuje kterou variantu?

Balíček opatření č. 1 je pro všechny skupiny zúčastněných stran nejméně upřednostňovanou variantou. Balíček opatření č. 2 ve velké míře podporují podnikatelé a řidiči, protože umožňuje účinnější organizaci dopravy, příznivější a lépe upravené požadavky na pracovní dobu a dobu odpočinku a účinnější a jednotnější prosazování. Názory odborových svazů a vnitrostátních orgánů se různí. Balíček opatření č. 3 upřednostňují zástupci autobusové a autokarové dopravy (zejména ve velkých zemích EU-15). Odbory podporují pouze jedno opatření z balíčku č. 3 (zákaz odměny na základě výkonu) a ostatní opatření zamítají. Balíček opatření č. 4 upřednostňují odvětvové organizace a většina členských států, protože nabízí jasná a přiměřená řešení uplatňování ustanovení o vysílání pracovníků. Odborové svazy a tři členské státy mají námítky proti řešení časových prahů, kterými se spouští úplné uplatňování směrnice o vysílání pracovníků.

C. Dopady upřednostňované varianty

Jaké jsou výhody upřednostňované varianty?

- Zlepšení podmínek pro práci a odpočinek řidičů v důsledku vhodnějších a pružnějších předpisů, jasno v příslušných platových sazbách a jiných podmínkách sociální ochrany při práci v zahraničí, lepší podmínky pro odpočinek, zkrácení doby mimo domov.
- Zlepšení možností podnikatelů účinněji organizovat práci řidičů.
- Úspory administrativních nákladů pro podnikatele ve výši přibližně 785 milionů EUR/rok,
- Vyšší platy řidičů provádějících přepravu v členských státech s vyššími platovými sazbami,
- Právní jistota a důslednost v prosazování.

Jaké jsou náklady na upřednostňovanou variantu (je-li některá upřednostňována, jinak uveďte náklady na hlavní varianty)?

- Mírné krátkodobé zvýšení nákladů orgánů na prosazování bude z dlouhodobějšího pohledu kompenzováno účinnějším prosazováním.
- Mírné krátkodobé zvýšení nákladů na dodržování předpisů a administrativních nákladů pro podnikatele v důsledku povinnosti zajistit ubytování pro běžný týdenní odpočinek, možné potřeby zaměstnat nové řidiče, uplatňování vyšších mezd hostitelských členských států.

Jaký bude dopad na malé a střední podniky a na konkurenceschopnost?

U většiny opatření se neočekávají zvláštní dopady na malé a střední podniky. Povinnost zajistit ubytování pro řidiče a změny výpočtu týdenní doby řízení však mohou ovlivnit více mikrospolečnosti, které jsou méně pružné v organizování dopravy, aby se vyhnuly zvyšování nákladů. Na druhou stranu bude očekávané snížení administrativních nákladů a nákladů na dodržování předpisů v souvislosti s ustanoveními o vysílání pracovníků významnější pro malé podniky, zejména ty ze států EU-13.

Očekávají se významné dopady na vnitrostátní rozpočty a správní orgány?

Ne, pouze mírné krátkodobé zvýšení nákladů na prosazování předpisů kompenzované z dlouhodobějšího pohledu úsporami v důsledku účinnějších kontrol.

Očekávají se jiné významné dopady?

Žádné dopady na životní prostředí ani významné dopady na celkovou úroveň pracovních míst na úrovni EU. Synergie s iniciativou o přístupu na trh silniční nákladní dopravy: 1) účinnější prosazování předpisů, 2) účinnější boj proti praktikám v oblasti nelegálního zaměstnávání.

Proporcionalita?

Upřednostňované opatření nepřesahuje to, co je nutné k řešení původního problému a ke splnění cílů iniciativy. Iniciativa nabízí přiměřené a vyvážené řešení propojených problémů v sociální oblasti a problémů v oblasti hospodářské soutěže.

D. Návazná opatření

Kdy bude tato politika přezkoumána?

Hodnocení *ex post* bude provedeno v souladu s běžným politickým cyklem (za 5–7 let).