



Βρυξέλλες, 1 Ιουνίου 2017
(OR. en)

Διοργανικός φάκελος:
2017/0121 (COD)

9671/17
ADD 1

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

ΔΙΑΒΙΒΑΣΤΙΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ

Αποστολέας:	Για τον Γενικό Γραμματέα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, ο κ. Jordi AYET PUIGARNAU, Διευθυντής
Ημερομηνία Παραλαβής:	1 Ιουνίου 2017
Αποδέκτης:	κ. Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Γενικός Γραμματέας του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης
Αριθ. εγγρ. Επιτρ.:	SWD(2017) 187 final
Θέμα:	ΕΓΓΡΑΦΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΤΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΕΡΙΛΗΨΗ ΤΗΣ ΕΚΤΙΜΗΣΗΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ που συνοδεύει το έγγραφο πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006, όσον αφορά ελάχιστες απαιτήσεις ως προς τα ανώτατα όρια για τον ημερήσιο και εβδομαδιαίο χρόνο οδήγησης, κατώτατα όρια για τα διαλείμματα και περιόδους ημερήσιας και εβδομαδιαίας ανάπαυσης, και του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 165/2014, όσον αφορά τον εντοπισμό μέσω ταχογράφων και Πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση της οδηγίας 2006/22/ΕΚ όσον αφορά τις απαιτήσεις επιβολής και τη θέσπιση ειδικών κανόνων σχετικά με την οδηγία 96/71/ΕΚ και την οδηγία 2014/67/ΕΕ για την απόσπαση οδηγών στον τομέα των οδικών μεταφορών

Διαβιβάζεται συνημμένως στις αντιπροσωπίες το έγγραφο - SWD(2017) 187 final.

συνημμ.: SWD(2017) 187 final

Βρυξέλλες, 31.5.2017
SWD(2017) 187 final

ΕΓΓΡΑΦΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΤΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

ΠΕΡΙΛΗΨΗ ΤΗΣ ΕΚΤΙΜΗΣΗΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ

που συνοδεύει το έγγραφο

πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006, όσον αφορά ελάχιστες απαιτήσεις ως προς τα ανώτατα όρια για τον ημερήσιο και εβδομαδιαίο χρόνο οδήγησης, κατώτατα όρια για τα διαλείμματα και περιόδους ημερήσιας και εβδομαδιαίας ανάπαυσης, και του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 165/2014, όσον αφορά τον εντοπισμό μέσω ταχογράφων

και

Πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση της οδηγίας 2006/22/ΕΚ όσον αφορά τις απαιτήσεις επιβολής και τη θέσπιση ειδικών κανόνων σχετικά με την οδηγία 96/71/ΕΚ και την οδηγία 2014/67/ΕΕ για την απόσπαση οδηγών στον τομέα των οδικών μεταφορών

{COM(2017) 277 final}

{COM(2017) 278 final}

{SWD(2017) 184 final}

{SWD(2017) 185 final}

{SWD(2017) 186 final}

Δελτίο συνοπτικής παρουσίασης (το πολύ 2 σελίδες)

Εκτίμηση επιπτώσεων της πρότασης κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006 για τον χρόνο οδήγησης, τα διαλείμματα και τις περιόδους ανάπαυσης των οδηγών, καθώς και της οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση της οδηγίας 2006/22/ΕΚ σχετικά με τις απαιτήσεις επιβολής και για τη θέσπιση ειδικών κανόνων όσον αφορά την οδηγία 96/71/ΕΚ και την οδηγία 2014/67/ΕΕ για την απόσπαση οδηγών στον τομέα των οδικών μεταφορών.

A. Ανάγκη ανάληψης δράσης

Ποιο είναι το πρόβλημα και γιατί είναι πρόβλημα σε επίπεδο ΕΕ;

Τα βασικά διαπιστωθέντα προβλήματα είναι:

- ακατάλληλες εργασιακές και κοινωνικές συνθήκες για τους οδηγούς·
- στρεβλώσεις του ανταγωνισμού μεταξύ των μεταφορέων.

Οφείλονται σε:

- ελλείψεις της ισχύουσας κοινωνικής νομοθεσίας για τις οδικές μεταφορές (χρόνοι οδήγησης, εργασίας και ανάπαυσης των οδηγών)·
- αναποτελεσματική εφαρμογή των διατάξεων για την απόσπαση εργαζομένων στον τομέα των οδικών μεταφορών.

Συνδέονται επίσης με τα ζητήματα της αγοράς σχετικά με τις «εικονικές» εταιρείες και τις παράνομες ενδομεταφορές, τα οποία εξετάζονται σε άλλη εκτίμηση επιπτώσεων¹. Ελλείψει παρέμβασης από την ΕΕ, τα προβλήματα αυτά αναμένεται να εξακολουθήσουν να υφίστανται και να διογκωθούν.

Τι θα πρέπει να επιτευχθεί;

Γενικοί στόχοι της παρέμβασης είναι:

- να εξασφαλιστούν κατάλληλες συνθήκες εργασίας και κοινωνικής προστασίας των οδηγών·
- να αποτραπούν οι στρεβλώσεις του ανταγωνισμού·
- να υπάρξει συμβολή στην οδική ασφάλεια.

Ειδικοί στόχοι είναι:

- να αποσαφηνιστούν και να προσαρμοστούν οι εργατικοί κανόνες της ΕΕ που εφαρμόζονται στις οδικές μεταφορές (μεταξύ άλλων για την απόσπαση εργαζομένων)·
- να προβλεφθεί ομοιόμορφη ερμηνεία και εφαρμογή των κανόνων·
- να διευκολυνθεί η οικονομικά αποδοτική και συνεκτική διασυννοριακή επιβολή της κοινωνικής νομοθεσίας·
- να ενισχυθεί η συνεργασία μεταξύ κρατών μελών.

Πρωταρχικός στόχος είναι να επιτευχθεί ισορροπία μεταξύ της εξασφάλισης της προστασίας των δικαιωμάτων των εργαζομένων και της διευκόλυνσης της ελεύθερης παροχής διασυννοριακών υπηρεσιών για τους μεταφορείς.

Ποια είναι η προστιθέμενη αξία της δράσης σε επίπεδο ΕΕ (επικουρικότητα);

Οι ελλείψεις των κανόνων είναι απίθανο να επιλυθούν χωρίς δράση σε επίπεδο ΕΕ. Οι προσπάθειες που έως τώρα κατέβαλαν τα κράτη μέλη και η Επιτροπή για να εξασφαλιστεί κοινή κατανόηση και συνεπής εφαρμογή των κανόνων φαίνονται ανεπιτυχείς. Συνεπώς, η δράση της ΕΕ είναι δικαιολογημένη για την εξεύρεση λύσης σε επίπεδο ΕΕ και την αποτροπή της αύξησης του αριθμού αποκλιόντων εθνικών μέτρων. Η ενωσιακή προστιθέμενη αξία έγκειται στη θέσπιση σαφών και ισορροπημένων κανόνων και στην εξασφάλιση της ομοιόμορφης μεταφοράς, εφαρμογής και επιβολής τους, που δεν είναι δυνατό να επιτευχθούν σε επίπεδο κρατών μελών.

B. Λύσεις

Ποιες είναι οι διάφορες επιλογές για την επίτευξη των στόχων; Υπάρχει προτιμώμενη επιλογή ή όχι; Αν όχι, γιατί;

Δέσμη μέτρων πολιτικής 1: Αποσαφήνιση του νομικού πλαισίου και βελτίωση της συνεργασίας – μέτρα για αποσαφήνιση των ασαφειών χωρίς ουσιαστική αλλαγή των κανόνων και βελτίωση της συνεργασίας μεταξύ των αρχών επιβολής χωρίς σημαντικές επιπτώσεις στο κόστος.

Δέσμη μέτρων πολιτικής 2: Ενίσχυση της επιβολής και αλλαγές των υποχρεώσεων – εκτός από τα μέτρα της ΔΜΠ1, περιλαμβάνει τα μέτρα για την προσαρμογή ορισμένων κανόνων και ενίσχυση της επιβολής, τα οποία ενδεχομένως συνεπάγονται κάποιο κανονιστικό κόστος.

Δέσμη μέτρων πολιτικής 3: Στοχευμένες αναθεωρήσεις της κοινωνικής νομοθεσίας – σημαντικές αλλαγές στις ισχύουσες διατάξεις και εισαγωγή παρεκκλίσεων από το πεδίο εφαρμογής της νομοθεσίας για συγκεκριμένες

¹ Επανεξέταση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1071/2009 για την πρόσβαση στο επάγγελμα του οδικού μεταφορέα και 1072/2009 για την πρόσβαση στην αγορά εμπορευματικών μεταφορών.

δραστηριότητες.

Η δέσμη μέτρων πολιτικής 2 είναι η προτιμώμενη επιλογή όσον αφορά την ενίσχυση της επιβολής και την αποσαφήνιση του ενωσιακού νομικού πλαισίου.

Η δέσμη μέτρων πολιτικής 4 είναι οριζόντια και προβλέπει ειδικούς τομεακούς κανόνες για την απόσπαση εργαζομένων στις μεταφορές - περιλαμβάνει μέτρα με λιγότερο επαχθείς διοικητικές απαιτήσεις και απαιτήσεις ελέγχου, καθώς και τέσσερις παραλλαγές που αντιστοιχούν σε 4 κατώτατα όρια: 3 ημέρες ανά μήνα (ΔΜΠ4α), 5 ημέρες (ΔΜΠ4β), 7 ημέρες (ΔΜΠ4γ) και 9 ημέρες (ΔΜΠ4δ) για συνολική αθροιστική διάρκεια δραστηριοτήτων που πραγματοποιούνται σε χώρες υποδοχής, κάτω από τα οποία οι οδηγοί δεν εμπίπτουν στην πλήρη εφαρμογή της οδηγίας για την απόσπαση εργαζομένων. Ο διοικητικός φόρτος μειώνεται σημαντικά, ανεξάρτητα από το κατώτατο όριο. Το κόστος συμμόρφωσης για τους μεταφορείς είναι χαμηλότερο όσο υψηλότερα είναι τα κατώτατα όρια. Από την οπτική πλευρά των εργαζομένων, τα χαμηλότερα χρονικά όρια έχουν υψηλότερες θετικές επιπτώσεις όσον αφορά τη βελτίωση των κοινωνικών και εργασιακών συνθηκών των οδηγών και την αύξηση της ελκυστικότητας της εργασίας. Λαμβανομένων υπόψη των διαφόρων επιπτώσεων κάθε επιλογής και της δυσκολίας σύγκρισης, η επιλογή που πρόκειται να προτιμηθεί αποτελεί πολιτική απόφαση.

Ποιες απόψεις διατύπωσαν οι διάφοροι ενδιαφερόμενοι φορείς; Ποιος υποστηρίζει την κάθε επιλογή;

Η ΔΜΠ1 είναι η λιγότερο προτιμώμενη επιλογή από όλες τις ομάδες των ενδιαφερόμενων. Η ΔΜΠ2 υποστηρίζεται σε μεγάλο βαθμό από μεταφορείς και οδηγούς, επειδή τα μέτρα της καθιστούν δυνατή την αποδοτικότερη οργάνωση των μεταφορών, ευνοϊκότερες και καλύτερα προσαρμοσμένες απαιτήσεις για τον χρόνο εργασίας και ανάπαυσης, καθώς και αποτελεσματικότερη και ομοιόμορφη επιβολή. Οι συνδικαλιστικές οργανώσεις και οι εθνικές αρχές παρουσιάζουν ανάμεικτες απόψεις. Η ΔΜΠ3 προτιμάται από τον κλάδο μεταφορών με λεωφορεία και πούλμαν (κυρίως στα μεγάλα κράτη μέλη της ΕΕ-15). Οι συνδικαλιστικές οργανώσεις υποστηρίζουν μόνο ένα μέτρο της ΔΜΠ3 (απαγόρευση της αμοιβής βάσει απόδοσης), απορρίπτοντας άλλα μέτρα. Η ΔΜΠ4 προτιμάται από τον κλάδο και την πλειονότητα των κρατών μελών, λόγω της παροχής σαφών και αναλογικών λύσεων για την εφαρμογή των διατάξεων περί απόσπασης. Οι συνδικαλιστικές οργανώσεις και τρία κράτη μέλη αντιτίθενται στη λύση των κατώτατων χρονικών ορίων για την ενεργοποίηση της πλήρους εφαρμογής της οδηγίας για την απόσπαση εργαζομένων.

Γ. Επιπτώσεις της προτιμώμενης επιλογής

Ποια είναι τα οφέλη της προτιμώμενης επιλογής;

- Βελτίωση των συνθηκών εργασίας και ανάπαυσης των οδηγών λόγω πιο κατάλληλων και ευέλικτων κανόνων, σαφήνεια σχετικά με τις ισχύουσες αμοιβές και άλλες συνθήκες κοινωνικής προστασίας κατά την εργασία στο εξωτερικό, καλύτερες συνθήκες ανάπαυσης, συντομευμένες περίοδοι μακριά από τον τόπο διαμονής.
- Βελτίωση της ικανότητας των μεταφορέων να οργανώνουν την εργασία των οδηγών αποδοτικότερα.
- Εξοικονόμηση κόστους για τους μεταφορείς περίπου 785 εκατ. EUR/έτος σε διοικητικό κόστος.
- Αύξηση της αμοιβής των οδηγών που εμπλέκονται σε μεταφορές σε κράτη μέλη με υψηλότερες αμοιβές.
- Ασφάλεια δικαίου και συνέπειας στην επιβολή.

Ποιο είναι το κόστος της προτιμώμενης επιλογής (εάν υπάρχει, ειδάλλως των κυριότερων επιλογών);

- Μικρή βραχυπρόθεσμη αύξηση του κόστους επιβολής για τις αρχές, η οποία πρόκειται να αντισταθμιστεί μακροπρόθεσμα από αποδοτικότερη επιβολή.
- Μικρή βραχυπρόθεσμη αύξηση του κόστους συμμόρφωσης και του διοικητικού κόστους για τους μεταφορείς λόγω της υποχρέωσης παροχής καταλύματος για την τακτική εβδομαδιαία ανάπαυση, της ενδεχόμενης ανάγκης απασχόλησης νέων οδηγών, της εφαρμογής των υψηλότερων αμοιβών των κρατών μελών υποδοχής.

Ποιες είναι οι επιπτώσεις στις ΜΜΕ και στην ανταγωνιστικότητα;

Τα περισσότερα μέτρα δεν αναμένεται να έχουν ιδιαίτερες επιπτώσεις στις ΜΜΕ. Ωστόσο, η υποχρέωση παροχής καταλύματος για τους οδηγούς και οι αλλαγές στον υπολογισμό του εβδομαδιαίου χρόνου εργασίας ενδέχεται να επηρεάσουν περισσότερο τις πολύ μικρές επιχειρήσεις, οι οποίες έχουν λιγότερη ευελιξία στην οργάνωση των μεταφορών για να αποφεύγουν την αύξηση του κόστους. Αντιθέτως, η αναμενόμενη μείωση του διοικητικού κόστους και του κόστους συμμόρφωσης που συνδέεται με τις διατάξεις περί απόσπασης θα είναι πιο σημαντική για τις μικρές επιχειρήσεις, ιδίως σε εκείνες των χωρών της ΕΕ-13.

Θα υπάρξουν σημαντικές επιπτώσεις στους εθνικούς προϋπολογισμούς και στις εθνικές διοικητικές αρχές;

Όχι, μόνον ελαφρά βραχυπρόθεσμη αύξηση του κόστους επιβολής, η οποία θα αντισταθμιστεί μακροπρόθεσμα από την εξοικονόμηση χάρη σε αποδοτικότερους ελέγχους.

Θα υπάρξουν άλλες σημαντικές επιπτώσεις;

Δεν θα υπάρξουν περιβαλλοντικές επιπτώσεις ούτε σημαντικές επιπτώσεις στο συνολικό επίπεδο της απασχόλησης στην ΕΕ. Συνέργειες με την πρωτοβουλία για την πρόσβαση στην αγορά εμπορευματικών μεταφορών: 1) βελτίωση της αποδοτικότητας της επιβολής, 2) αποδοτικότερη καταπολέμηση παράνομων πρακτικών απασχόλησης.

Αναλογικότητα;

Η προτιμώμενη επιλογή δεν υπερβαίνει τα αναγκαία για την επίλυση του αρχικού προβλήματος και την επίτευξη των στόχων της πρωτοβουλίας. Η πρωτοβουλία προσφέρει αναλογική και ισορροπημένη λύση σε αλληλένδετα κοινωνικά προβλήματα και προβλήματα ανταγωνισμού.

Δ. Παρακολούθηση

Πότε θα επανεξεταστεί η πολιτική;

Η εκ των υστέρων αξιολόγηση θα πραγματοποιηθεί σύμφωνα με τακτικό κύκλο πολιτικής (σε 5-7 έτη).