

Bruxelles, 1. lipnja 2017.
(OR. en)

**Međuinstitucijski predmet:
2017/0121 (COD)**

9671/17
ADD 1

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

POP RATNA BILJEŠKA

Od: Glavni tajnik Europske komisije,
potpisao g. Jordi AYET PUIGARNAU, direktor

Datum primitka: 1. lipnja 2017.

Za: g. Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, glavni tajnik Vijeća Europske unije

Br. dok. Kom.: SWD(2017) 187 final

Predmet: RADNI DOKUMENT SLUŽBI KOMISIJE SAŽETAK PROCJENE UČINKA
Priložen dokumentu Prijedlog uredbe Europskog parlamenta i Vijeća o
izmjeni Uredbe (EZ) br. 561/2006 s obzirom na minimalne zahtjeve u
pogledu maksimalnih dnevnih i tjednih vremena vožnje, minimalnih stanki
te dnevnih i tjednih razdoblja odmora i Uredbe (EU) 165/2014 s obzirom na
pozicioniranje s pomoću tahografa i Prijedlog direktive Europskog
parlamentata i Vijeća o izmjeni Direktive 2006/22/EZ u vezi sa zahtjevima za
provedbu i o utvrđivanju posebnih pravila u pogledu Direktive 96/71/EZ i
Direktive 2014/67/EU za upućivanje vozača u sektoru cestovnog prometa

Za delegacije se u prilogu nalazi dokument SWD(2017) 187 final.

Priloženo: SWD(2017) 187 final



EUROPSKA
KOMISIJA

Bruxelles, 31.5.2017
SWD(2017) 187 final

RADNI DOKUMENT SLUŽBI KOMISIJE

SAŽETAK PROCJENE UČINKA

Priložen dokumentu

Prijedlog uredbe Europskog parlamenta i Vijeća o izmjeni Uredbe (EZ) br. 561/2006 s obzirom na minimalne zahtjeve u pogledu maksimalnih dnevnih i tjednih vremena vožnje, minimalnih stanki te dnevnih i tjednih razdoblja odmora i Uredbe (EU) 165/2014 s obzirom na pozicioniranje s pomoću tahografa

i

Prijedlog direktive Europskog parlamenta i Vijeća o izmjeni Direktive 2006/22/EZ u vezi sa zahtjevima za provedbu i o utvrđivanju posebnih pravila u pogledu Direktive 96/71/EZ i Direktive 2014/67/EU za upućivanje vozača u sektoru cestovnog prometa

{COM(2017) 277 final}

{COM(2017) 278 final}

{SWD(2017) 184 final}

{SWD(2017) 185 final}

{SWD(2017) 186 final}

Sažetak (najviše dvije stranice)

Procjena učinka Prijedloga uredbe Europskog parlamenta i Vijeća o izmjeni Uredbe (EZ) 561/2006 u pogledu vremena vožnje, stanki i razdoblja odmora za vozače te Prijedloga direktive Europskog parlamenta i Vijeća o izmjeni Direktive 2006/22/EZ u vezi sa zahtjevima za provedbu i o utvrđivanju posebnih pravila u pogledu Direktive 96/71/EZ i Direktive 2014/67/EU za upućivanje vozača u sektoru cestovnog prometa.

A. Potreba za djelovanjem

U čemu je problem i zašto je to problem na razini EU-a?

Glavni utvrđeni problemi su:

- neprimjereni radni i socijalni uvjeti za vozače,
- narušavanje tržišnog natjecanja među prijevoznicima.

Proizlaze iz:

- nedostataka u pogledu postojećeg socijalnog zakonodavstva u području cestovnog prijevoza (vremena vožnje, radnog vremena i vremena odmora za vozače),
- nedovoljne provedbe odredaba o upućivanju radnika u cestovnom prijevozu.

Povezani su i s problemima na tržištu koji nastaju zbog fiktivnih trgovačkih društava i nezakonite kabotaže o kojima je riječ u drugoj Procjeni učinka¹. Bez intervencije EU-a očekuje se da bi se ti problemi mogli nastaviti i povećati.

Što je potrebno postići?

Opći ciljevi intervencije su:

- osiguravanje primjerenih radnih uvjeta i socijalne zaštite za vozače,
- izbjegavanje narušavanja tržišnog natjecanja,
- doprinos sigurnosti u cestovnom prometu.

Posebni ciljevi su:

- objašnjenje i prilagodba socijalnih pravila EU-a koja se primjenjuju na cestovni prijevoz (uključujući pravila o upućivanju),
- omogućivanje ujednačenog tumačenja i primjene pravila,
- omogućivanje isplative i dosljedne prekogranične provedbe socijalnog zakonodavstva,
- jačanje suradnje među državama članicama.

Sveobuhvatni je cilj uspostavljanje ravnoteže između osiguravanja zaštite prava radnika i davanja slobode za pružanje prekograničnih usluga prijevoznicima.

Koja je dodana vrijednost djelovanja na razini EU-a (supsidijarnost)?

Nedostaci pravila vjerojatno se neće moći otkloniti bez djelovanja EU-a. Napori koje su u tom pogledu uložile države članice i Komisija kako bi osigurale zajedničko razumijevanje i dosljednu provedbu pravila pokazali su se neuspješnima. Stoga je djelovanje EU-a opravdano kako bi se donijela rješenja na razini EU-a i spriječilo širenje različitih mjera na nacionalnoj razini. Dodana vrijednost za EU osigurava se jasnim i uravnoteženim pravilima, njihovom ujednačenom provedbom i primjenom, a to nije moguće postići na razini država članica.

B. Rješenja

Kojim se različitim mogućnostima mogu ostvariti ciljevi? Daje li se prednost određenoj mogućnosti? Ako ne, zašto?

Paket mjera 1: Objašnjenje pravnog okvira i unaprjeđenje suradnje – mjere kojima se objašnjavaju nejasnoće bez znatne promjene pravila i unaprjeđuje suradnja među tijelima za provedbu bez znatnih troškovnih učinaka.

Paket mjera 2: Jačanje provedbe i promjene obveza – osim mjera u okviru paketa mjera 1 (PM1), paket mjera 2 obuhvaća mjere kojima se prilagođavaju određena pravila i jača provedba, a to može uključivati i određene regulatorne troškove.

Paket mjera 3: Ciljane revizije socijalnog zakonodavstva – znatne promjene trenutačnih odredaba i uvođenje izuzeća iz područja primjene zakonodavstva kada je riječ o određenim aktivnostima.

Paket mjera 2 najpoželjnija je mogućnost u smislu jačanja provedbe i pojašnjenja pravnog okvira EU-a.

Paket mjera 4 horizontalno je sredstvo kojim se predviđaju posebna sektorska pravila za upućivanje u cestovnom prijevozu – sadržava mjere za jednostavnije administrativne i nadzorne zahtjeve te četiri varijante koje odgovaraju četirima vremenskim okvirima: tri dana (PM4a), pet dana (PM4b), sedam dana (PM4c) i devet dana (PM4d) u mjesecu za ukupno razdoblje trajanja aktivnosti koje se provode u zemljama domaćinima i u

¹ Revizija uredaba (EZ) br. 1071/2009 o pristupu djelatnosti cestovnog prijevoznika i 1072/2009 o pristupu tržištu prijevoza tereta.

okviru kojih vozači nisu obuhvaćeni punom primjenom Direktive o upućivanju radnika. Bez obzira na vremenski okvir administrativno opterećenje znatno se smanjuje. Troškovi usklađivanja za prijevoznike niži su u slučaju duljih vremenskih okvira. Za radnike bi kraći vremenski okviri imali pozitivnije učinke u smislu poboljšanja socijalnih i radnih uvjeta za vozače, a povećala bi se i privlačnost radnog mjesta. S obzirom na to da pojedine mogućnosti imaju različite učinke i da ih je teško usporediti, odabir mogućnosti politička je odluka.

Koja su stajališta različitih dionika? Tko podržava koju mogućnost?

Paket mjera 1 (PM1) najmanje je poželjna mogućnost u svim skupinama dionika. Paket mjera 2 (PM2) većinom podržavaju prijevoznici i vozači s obzirom na to da se tim mjerama omogućuje učinkovitija organizacija prijevoznih aktivnosti, povoljniji i prilagođeniji zahtjevi u pogledu radnog vremena i vremena odmora te učinkovitija i ujednačenija provedba. Mišljenja sindikata i nacionalnih tijela podijeljena su. Paketu mjera 3 prednost daje sektor autobusnog prijevoza (većinom na razini skupine EU-15). Sindikati podržavaju samo jednu mjeru u okviru paketa mjera 3 (PM3) (zabranu utvrđivanja visine plaće na temelju radne učinkovitosti), a ostale mjere odbacuju. Paketu mjera 4 (PM4) prednost daju industrijski sektor i većina država članica zbog toga što se u njemu iznose jasna i proporcionalna rješenja za primjenu odluka o upućivanju. Sindikati i tri države članice protivne se rješenju s vremenskim okvirima koji bi podrazumijevali punu primjenu Direktive o upućivanju radnika.

C. Učinci najpoželjnije mogućnosti

Koje su prednosti najpoželjnije mogućnosti?

- Unaprjeđenje radnih uvjeta i uvjeta odmora za vozače zbog prikladnijih i prilagodljivijih pravila, jasno utvrđivanje visina plaće koje se primjenjuju i ostalih uvjeta u pogledu socijalne zaštite na radu u inozemstvu, bolji uvjeti odmora, skraćena razdoblja boravka izvan matične baze.
- Unaprjeđenje mogućnosti prijevoznika u pogledu učinkovitije organizacije rada vozača.
- Smanjenje administrativnih troškova za prijevoznike u iznosu od otprilike 785 milijuna eura godišnje.
- Veća nadoknada vozačima koji obavljaju djelatnost prijevoza u državama članicama s višim plaćama.
- Pravna sigurnost i dosljednost u provedbi.

Koji su troškovi najpoželjnije mogućnosti (ako postoji, inače troškovi glavnih mogućnosti)?

- Manje kratkoročno povećanje troškova provedbe za tijela koji bi se dugoročno nadoknadili učinkovitijom provedbom.
- Manje kratkoročno povećanje troškova usklađivanja i administrativnih troškova za prijevoznike zbog obveze u pogledu smještaja za redovni tjedni odmor, moguće potrebe za zapošljavanjem novih vozača, primjene većih iznosa plaće u državama članicama domaćinima.

Kakvi su učinci na MSP-ove i konkurentnost?

Većina mjera vjerojatno neće imati posebne učinke na MSP-ove. Međutim, obveza u pogledu smještaja za vozače i promjene u izračunu tjednog radnog vremena mogu utjecati na veći broj mikropoduzeća koja nisu toliko prilagodljiva u organizaciji aktivnosti da bi se izbjeglo povećanje troškova. Nasuprot tome, očekivano smanjenje administrativnih troškova i troškova usklađivanja povezanih s odredbama o upućivanju imat će znatniji učinak na mala poduzeća, posebno poduzeća iz skupine EU-13.

Hoće li to bitno utjecati na nacionalne proračune i administraciju?

Ne, doći će samo do kratkoročnog povećanja troškova provedbe koji će se dugoročno nadoknaditi uštedama zahvaljujući učinkovitijim mjerama nadzora.

Hoće li biti drugih bitnih učinaka?

Neće biti učinaka na okoliš ni znatnih učinaka na opću razinu radnih mjesta na razini EU-a. Sinergije s inicijativom za pristup tržištu prijevoza tereta: 1) poboljšana učinkovitost provedbe, 2) učinkovitija borba protiv nezakonitih praksi u području zapošljavanja.

Proporcionalnost?

Najpoželjnija mogućnost ne premašuje ono što je potrebno kako bi se riješio izvorni problem i ispunili ciljevi inicijative. Inicijativom se pružaju proporcionalna i uravnotežena rješenja za međusobno povezane socijalne probleme i probleme u pogledu tržišnog natjecanja.

D. Daljnje mjere

Kad će se politika preispitati?

Ex post evaluacija provest će se u skladu s redovitim ciklusom politike (tijekom razdoblja od pet do sedam godina).