



Az Európai Unió
Tanácsa

Brüsszel, 2017. június 1.
(OR. hu)

**Intézményközi referenciaszám:
2017/0121 (COD)**

9671/17
ADD 1

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

FEDŐLAP

Küldi:	az Európai Bizottság főtitkára részéről Jordi AYET PUIGARNAU igazgató
Az átvétel dátuma:	2017. június 1.
Címzett:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, az Európai Unió Tanácsának főtitkára
Biz. dok. sz.:	SWD(2017) 187 final
Tárgy:	BIZOTTSÁGI SZOLGÁLATI MUNKADOKUMENTUM A HATÁSVIZSGÁLAT VEZETŐI ÖSSZEFOGLALÓJA <i>amely a következő dokumentumot kíséri</i> Javaslat – Az Európai Parlament és a Tanács rendelete az 561/2006/EK rendeletnek a maximális napi és heti vezetési időre, a minimum szünetekre, napi és heti pihenőidőre vonatkozó követelményei tekintetében és a 165/2014/EU rendeletnek a menetíró készülékkel történő helymeghatározás tekintetében történő módosításáról és Javaslat – Az Európai Parlament és a Tanács irányelve a 2006/22/EK irányelvnek a végrehajtási követelmények tekintetében történő módosításáról, valamint a 96/71/EK irányelvhez és a 2014/67/EU irányelvhez kapcsolódóan a közúti szállítási ágazatban dolgozó járművezetők kiküldetésére vonatkozó különös szabályok meghatározásáról

Mellékelten továbbítjuk a delegációknak az SWD(2017) 187 final számú dokumentumot.

Melléklet: SWD(2017) 187 final

Brüsszel, 31.5.2017
SWD(2017) 187 final

BIZOTTSÁGI SZOLGÁLATI MUNKADOKUMENTUM
A HATÁSVIZSGÁLAT VEZETŐI ÖSSZEFOGLALÓJA

amely a következő dokumentumot kíséri

Javaslat

Az Európai Parlament és a Tanács rendelete az 561/2006/EK rendeletnek a maximális napi és heti vezetési időre, a minimum szünetekre, napi és heti pihenőidőre vonatkozó követelményei tekintetében és a 165/2014/EU rendeletnek a menetíró készülékkel történő helymeghatározás tekintetében történő módosításáról

és

Javaslat

Az Európai Parlament és a Tanács irányelve a 2006/22/EK irányelvnek a végrehajtási követelmények tekintetében történő módosításáról, valamint a 96/71/EK irányelvhez és a 2014/67/EU irányelvhez kapcsolódóan a közúti szállítási ágazatban dolgozó járművezetők kiküldetésére vonatkozó különös szabályok meghatározásáról

{COM(2017) 277 final}

{COM(2017) 278 final}

{SWD(2017) 184 final}

{SWD(2017) 185 final}

{SWD(2017) 186 final}

Vezetői összefoglaló (legfeljebb 2 oldal)

Az 561/2006/EK rendeletnek a járművezetőkre vonatkozó vezetési idők, szünetek és pihenőidők tekintetében történő módosításáról szóló európai parlamenti és tanácsi rendeletre, továbbá a 2006/22/EK irányelvnek a végrehajtási követelmények tekintetében történő módosításáról, valamint a 96/71/EK irányelvhez és a 2014/67/EU irányelvhez kapcsolódóan a közúti szállítási ágazatban dolgozó járművezetők kiküldetésére vonatkozó különös szabályok meghatározásáról szóló európai parlamenti és tanácsi irányelvre irányuló javaslatot kísérő hatásvizsgálat.

A. A fellépés szükségessége

Mi a probléma lényege és miért jelent gondot uniós szinten?

Az azonosított fő problémák az alábbiak:

- A járművezetők nem megfelelő munkafeltételei és szociális körülményei.
- A szállítási vállalkozások közötti versenytorzulás.

Ezek az alábbiakból erednek:

- a közúti szállításra vonatkozó szociális jogszabályok hiányosságai (a járművezetők vezetési, munka- és pihenőideje);
- a munkavállalók közúti szállítás területén történő kiküldetésére vonatkozó intézkedések nem hatékony végrehajtása.

A problémák összefüggenek a piacot érintő két további problémakörrel is, amelyeket egy másik hatásvizsgálat¹ tárgyal: a „postafiókcségekkel” és a jogellenes kabotázssal. Uniós beavatkozás hiányában ezek a problémák várhatóan fennmaradnak és súlyosbodnak.

Mit kellene elérni?

A beavatkozás általános célkitűzései:

- a megfelelő munkakörülmények és a szociális védelem biztosítása a járművezetők számára;
- a versenytorzulás elkerülése;
- a közúti közlekedésbiztonság elősegítése.

A konkrét célkitűzések a következők:

- a közúti szállításra vonatkozó uniós szociális szabályok egyértelművé tétele és kiigazítása (a kiküldetésre vonatkozóké is);
- a szabályok egységes értelmezésének és alkalmazásának biztosítása;
- a szociális jogszabályok költségvetés- és következetes, határokon átnyúló érvényesítése;
- a tagállamok közötti együttműködés erősítése.

Az átfogó cél a munkavállalók jogainak védelme és a vállalkozások határokon átnyúló szolgáltatásnyújtásra vonatkozó szabadságának megkönnyítése közötti egyensúly megteremtése.

Milyen többletértéket képvisel az uniós szintű fellépés (szubszidiaritás)?

A szabályok hiányosságainak kiküszöbölése az uniós fellépés nélkül valószínűleg nem történik meg. A szabályok azonos értelmezésének és következetes végrehajtásának biztosítása érdekében eddig tett tagállami és bizottsági erőfeszítések sikertelennek tűnnek. Így az eltérő nemzeti intézkedések elburjánzásának megelőzése és az uniós szintű megoldás érdekében indokolt az uniós fellépés. Az uniós fellépés hozzáadott értéke, hogy világos és kiegyensúlyozott szabályokat biztosít, valamint gondoskodik ezek egységes végrehajtásáról, alkalmazásáról és érvényesítéséről, ami tagállami szinten nem valósítható meg.

B. Megoldások

Melyek a célok elérését szolgáló lehetséges opciók? Van-e előnyben részesített opció? Ha nincs, miért?

1. szakpolitikai lehetőség: A jogi keret világosabbá tétele és az együttműködés erősítése – a homályos pontok egyértelművé tételét szolgáló intézkedések a szabályok jelentős megváltoztatása nélkül, valamint a végrehajtó hatóságok közötti együttműködés javítása a költségekre gyakorolt érdemi hatások nélkül.

2. szakpolitikai lehetőség: A végrehajtás megerősítése és a kötelezettségek módosítása – az 1. lehetőség intézkedései mellett bizonyos szabályok kiigazítását és a végrehajtás erősítését szolgáló intézkedéseket is tartalmaz, amelyek némi szabályozási költséggel járhatnak.

3. szakpolitikai lehetőség: A szociális jogszabályok célzott felülvizsgálata – a jelenlegi rendelkezések jelentős módosítása és jogszabályok alóli eltérések bevezetése meghatározott tevékenységek esetére.

Az uniós jogi keret végrehajtásának megerősítése és egyértelműsítése szempontjából a 2. szakpolitikai lehetőség

¹ A közúti fuvarozói szakma gyakorlásáról szóló 1071/2009/EK rendelet és a közúti áru fuvarozási piachoz való hozzáférésről szóló 1072/2009/EK rendelet felülvizsgálata.

az előnyben részesített opció.

A 4. szakpolitikai lehetőség horizontális, amely a szállítás területén történő kiküldetésre vonatkozó ágazatspecifikus szabályokat biztosít – adminisztratív és ellenőrzési követelményeket könnyítő intézkedéseket tartalmaz az alábbi 4 időközszobnek megfelelően: havonta 3 nap (4. szakpolitikai lehetőség, a) variáció), 5 nap (4. szakpolitikai lehetőség, b) variáció), 7 nap (4. szakpolitikai lehetőség, c) variáció) és 9 nap (4. szakpolitikai lehetőség, d) variáció) a fogadó országban végzett tevékenységek teljes összeadott időtartama, amely alatt nem kell teljes körűen alkalmazni a járművezetőre a munkavállalók kiküldetéséről szóló irányelvet. Az adminisztratív terhek az időközszobtól függetlenül jelentősen csökkennének. A megfelelés biztosításához szükséges költségek magasabb időközszob esetén alacsonyabbak lennének a vállalkozások számára. A munkavállalók szempontjából az alacsonyabb időközszobok kedvezőbb hatásokat eredményezhetnek, mivel javulnának a járművezetők szociális és munkakörülményei, valamint növekedne a munkahelyek vonzereje. Tekintettel arra, hogy az egyes opciók igen különböző hatásokkal járnak és összehasonlításuk meglehetősen problematikus, a végső opció kiválasztása politikai döntést igényel.

Mi az egyes érdekelt álláspontja? Ki melyik alternatívát támogatja?

Valamennyi érdekelt csoport az 1. szakpolitikai lehetőséget támogatta legkevésbé. A 2. szakpolitikai lehetőséget a vállalkozások és a járművezetők széles köre támogatta, mivel az intézkedések hatékonyabban szervezett szállítási műveleteket, a munka- és a pihenőidőre vonatkozó kedvezőbb és megfelelőbb követelményeket, valamint hatékonyabb és egységesebb érvényesítést tesznek lehetővé. A szakszervezetek és a nemzeti hatóságok véleménye megoszlott. A 3. szakpolitikai lehetőséget az autóbusz-közlekedési ágazat támogatta (főleg a nagy EU-15-országokból). A szakszervezetek a 3. szakpolitikai lehetőségnek csak egyetlen intézkedését támogatták (a teljesítményalapú bérezés tilalmát), a többit elutasították. Az ágazat és a tagállamok többsége a 4. szakpolitikai lehetőséget részesítette előnyben, mivel az világos és arányos megoldást kínál a kiküldetési rendelkezések alkalmazására. A szakszervezetek és három tagállam ellenzi a munkavállalók kiküldetéséről szóló irányelv teljes körű alkalmazását lehetővé tevő időközszobokkal kapcsolatos megoldást.

C. Az előnyben részesített alternatíva hatásai

Melyek az előnyben részesített opció előnyei?

- Javulnak a járművezetők munkakörülményei és pihenési feltételei, köszönhetően a megfelelőbb és rugalmasabb szabályoknak, a külföldön történő munkavégzés esetén alkalmazandó bérszintre és a szociális védelem egyéb feltételeire vonatkozó egyértelmű előírásoknak, a jobb pihenési feltételeknek és az otthontól távol töltött időszakok rövidebbé válásának.
- Javul a vállalkozások arra való képessége, hogy a járművezetők munkáját hatékonyabban megszervezzék.
- A vállalkozásoknál kb. évi 785 millió EUR megtakarítás jelentkezik az adminisztratív költségek tekintetében.
- Emelkedik a magasabb bérszinttel rendelkező tagállamokban szállítási műveleteket végző járművezetők díjazása.
- Jobbiztonság és következetes végrehajtás.

Milyen költségekkel jár az előnyben részesített opció (ha nincs ilyen, akkor milyen költségekkel járnak a főbb opciók)?

- A hatóságoknál jelentkező költségek enyhe növekedése rövid távon, amelyet hosszú távon ellensúlyoz a hatékonyabb végrehajtás.
- A vállalkozásoknál jelentkező megfelelési és igazgatási költségek enyhe növekedése rövid távon, amit a rendszeres heti pihenőidők idejére kötelezően előírt szálláshely, az esetlegesen alkalmazandó új járművezetők, valamint a fogadó tagállamok magasabb bérszintjének alkalmazása generál.

Milyen hatást gyakorol az intézkedés a kkv-kra és a versenyképességre?

A legtöbb intézkedés várhatóan nem jár különösebb hatással a kkv-kra. Bár a járművezetőknek biztosítandó szállásra vonatkozó kötelezettség és a heti munkaidő számításának változásai erősebben érinthetik a mikrovállalkozásokat, amelyek kevésbé képesek rugalmasan szervezni a műveleteiket, és ezzel elkerülni a költségnövekedést. A kiküldetésre vonatkozó rendelkezésekhez kapcsolódó igazgatási és megfelelési költség várható csökkenése viszont pont a kisvállalatok, különösen az EU-13 területén működők esetében lesz jelentős.

Jelentős lesz-e a tagállamok költségvetésére és közigazgatására gyakorolt hatás?

Nem, csak a végrehajtási költségek enyhe növekedése várható rövid távon, amelyet ellensúlyoznak a hatékonyabb ellenőrzésből fakadó megtakarítások.

Lesznek-e egyéb jelentős hatások?

Nincs sem környezeti hatás, sem az Unión belüli teljes foglalkoztatási szintre gyakorolt jelentős hatás. Szinergiák a közúti áru fuvarozási piachoz való hozzáférésre vonatkozó kezdeményezéssel: 1) hatékonyabb végrehajtás, 2) hatékonyabb küzdelem az illegális foglalkoztatási gyakorlatok ellen.

Arányosság?

Az előnyben részesített javaslat nem lépi túl az eredeti probléma kezeléséhez és a kezdeményezés célkitűzéseinek eléréséhez szükséges mértéket. A kezdeményezés arányos és kiegyensúlyozott megoldást kínál az egymással összefüggő szociális és a versenyt érintő problémákra.

D. További lépések**Mikor kerül sor a szakpolitikai fellépés felülvizsgálatára?**

Az utólagos értékelésre a rendes szakpolitikai ciklusnak megfelelően kerül sor (5–7 éven belül).