



Europos Sąjungos
Taryba

Briuselis, 2017 m. birželio 1 d.
(OR. en)

Tarpinstitucinė byla:
2017/0121 (COD)

9671/17
ADD 1

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

PRIDEDAMAS PRANEŠIMAS

nuo:	Europos Komisijos generalinio sekretoriaus, kurio vardu pasirašo direktorius Jordi AYET PUIGARNAU
gavimo data:	2017 m. birželio 1 d.
kam:	Europos Sąjungos Tarybos generaliniam sekretoriui Jeppe TRANHOLMUI-MIKKELSENIUI
Komisijos dok. Nr.:	SWD(2017) 187 final
Dalykas:	KOMISIJOS TARNYBŲ DARBINIS „DOKUMENTAS POVEIKIO VERTINIMO SANTRAUKA“, pridedamas prie pasiūlymo dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento, kuriuo iš dalies keičiami Reglamente (EB) Nr. 561/2006 nustatyti būtinausi reikalavimai dėl maksimalios kasdienio bei kassavaitinio vairavimo trukmės, minimalių pertraukų ir kasdienio bei kassavaitinio poilsio laikotarpių ir Reglamente (ES) Nr. 165/2014 nustatyti reikalavimai dėl vietos nustatymo tachografais ir pasiūlymo dėl Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos, kuria iš dalies keičiamos Direktyvos 2006/22/EB nuostatos dėl vykdymo užtikrinimo reikalavimų ir nustatomos konkrečios su Direktyva 96/71/EB ir Direktyva 2014/67/ES susijusios kelių transporto vairuotojų komandiravimo taisyklės

Delegacijoms pridedamas dokumentas SWD(2017) 187 final.

Priedama: SWD(2017) 187 final

Briuselis, 31.5.2017
SWD(2017) 187 final

KOMISIJOS TARNYBŲ DARBINIS DOKUMENTAS

POVEIKIO VERTINIMO SANTRAUKA

pridedamas prie

pasiūlymo dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento, kuriuo iš dalies keičiami Reglamente (EB) Nr. 561/2006 nustatyti būtinausi reikalavimai dėl maksimalios kasdienio bei kassavaitinio vairavimo trukmės, minimalių pertraukų ir kasdienio bei kassavaitinio poilsio laikotarpių ir Reglamente (ES) Nr. 165/2014 nustatyti reikalavimai dėl vietos nustatymo tachografais

ir

pasiūlymo dėl Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos, kuria iš dalies keičiamos Direktyvos 2006/22/EB nuostatos dėl vykdymo užtikrinimo reikalavimų ir nustatomos konkrečios su Direktyva 96/71/EB ir Direktyva 2014/67/ES susijusios kelių transporto vairuotojų komandiravimo taisyklės

{COM(2017) 277 final}

{COM(2017) 278 final}

{SWD(2017) 184 final}

{SWD(2017) 185 final}

{SWD(2017) 186 final}

Santraukos lentelė (ne daugiau kaip 2 psl.)

Pasiūlymo dėl Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos reglamento, kuriuo iš dalies keičiami Reglamente (EB) Nr. 561/2006 nustatyti būtinausi reikalavimai dėl maksimalios kasdienio bei kassavaitinio vairavimo trukmės, minimalių pertraukų ir kasdienio bei kassavaitinio poilsio laikotarpių ir Reglamente (ES) Nr. 165/2014 nustatyti reikalavimai dėl vietos nustatymo tachografais, ir pasiūlymo dėl Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos, kuria iš dalies keičiamos Direktyvos 2006/22/EB nuostatos dėl vykdymo užtikrinimo reikalavimų ir nustatomos konkrečios su Direktyva 96/71/EB ir Direktyva 2014/67/ES susijusios kelių transporto vairuotojų komandiravimo taisyklės, poveikio vertinimas

A. Būtinybė imtis veiksmų

Kokia tai problema ir kodėl ji yra ES masto?

Pagrindinės nustatytos problemos:

- netinkamos vairuotojų darbo ir socialinės sąlygos;
- vežėjų konkurencijos iškraipymas.

Šias problemas lemia:

- esamų kelių transporto srities socialinių teisės aktų (dėl vairuotojų vairavimo trukmės, darbo ir poilsio laikotarpių) trūkumai;
- neveiksmingas nuostatų dėl darbuotojų komandiravimo kelių transportu įgyvendinimas.

Šios problemos taip pat yra susijusios su priedangos bendrovių rinkos klausimais ir neteisėtu kabotažu – tai aptariama kitame poveikio vertinime¹. Jei ES nesiims veiksmų, gali būti, kad šios problemos išliks ir didės.

Ką reikėtų pasiekti?

Bendrieji veiksmų tikslai:

- užtikrinti tinkamas vairuotojų darbo sąlygas ir socialinę apsaugą;
- vengti konkurencijos iškraipymų;
- gerinti kelių eismo saugumą.

Konkretūs tikslai:

- išaiškinti ir iš dalies pakeisti kelių transporto sektoriui taikomas ES socialines taisykles (įskaitant dėl komandiravimo);
- pasirūpinti, kad taisyklės būtų aiškinamos ir taikomos vienodai;
- sudaryti geresnes sąlygas ekonomiškai efektyviam ir nuosekliam tarpvalstybiniam socialinių teisės aktų vykdymo užtikrinimui;
- stiprinti valstybių narių bendradarbiavimą.

Bendras tikslas – sukurti darbuotojų teisių apsaugos ir didesnės laisvės vairuotojams teikti tarpvalstybines paslaugas pusiausvyrą.

Kokia būtų papildoma ES lygmens veiksmų nauda (subsidiarumas)?

Nepanašu, kad taisyklių trūkumus būtų galima panaikinti nesiimant veiksmų ES lygmeniu. Atrodo, kad valstybių narių ir Komisijos iki šiol dėtos pastangos siekiant bendro supratimo ir nuoseklaus taisyklių laikymosi užtikrinimo nebuvo sėkmingos. Todėl ES veiksmai, kuriais siekiama pateikti ES lygio sprendimą ir užkirsti kelią skirtingų nacionalinių priemonių gausėjimui, yra pagrįsti. Papildoma ES teikiama nauda – aiškių ir suderintų taisyklių rengimas, vienodas jų įgyvendinimas, taikymas ir vykdymo užtikrinimas, ko nebūtų galima padaryti valstybės narės lygmeniu.

B. Sprendimai

Kokiais būdais galima pasiekti tikslus? Ar viena iš politikos galimybių pasirinkta kaip tinkamiausia? Jei ne, kodėl?

1 politikos priemonių rinkinys. Teisinės sistemos išaiškinimas ir bendradarbiavimo pagerinimas – priemonės, kuriomis panaikinamos dviprasmiškos nuostatos nedarant esminių taisyklių pakeitimų ir pagerinamas vykdymo užtikrinimo institucijų bendradarbiavimas be didelio poveikio sąnaudoms.

2 politikos priemonių rinkinys. Vykdymo užtikrinimo sugriežtinimas ir įsipareigojimų pakeitimai – rinkinį sudaro ne tik PP1 priemonės, bet ir priemonės, kuriomis iš dalies pakeičiamos tam tikros taisyklės ir sugriežtinamas vykdymo užtikrinimas – tai gali pareikalauti tam tikrų reguliavimo sąnaudų.

3 politikos priemonių rinkinys. Socialinės teisės aktų tikslinė peržiūra – esminiai dabartinių nuostatų pakeitimai ir nukrypti nuo teisės aktų taikymo srities leidžiančių nuostatų dėl konkrečios veiklos priėmimas.

2 politikos priemonių rinkinys yra tinkamiausia galimybė siekiant sugriežtinti vykdymo užtikrinimą ir išaiškinti ES teisinę sistemą.

¹ Reglamento (EB) Nr. 1071/2009 dėl galimybės verstis profesine vežimo kelių transportu veikla ir Reglamento 1072/2009 dėl patekimo į krovinių vežimo rinką peržiūra.

4 politikos priemonių rinkinio poveikis yra horizontalus: jame numatytos konkrečioms sektoriams taikomos taisyklės dėl darbuotojų komandiravimo transportu ir jį sudaro švelnesnių administravimo bei kontrolės reikalavimų priemonės ir keturi variantai pagal 4 skirtingas ribas: 3 dienos per mėnesį (PP4a), 5 dienos (PP4b), 7 dienos (PP4c) ir 9 dienos (PP4d) per visą bendrą veiklos, atliekamos priimančiose šalyse, laikotarpį. Nepasiekus tų ribų Darbuotojų komandiravimo direktyva vairuotojams nebūtų taikoma visapusiškai. Nepaisant to, kokia būtų riba, administracinė našta yra gerokai sumažinama. Kuo aukštesnė riba, tuo operatorių reikalavimų laikymosi išlaidos yra mažesnės. Trumpesnio laikotarpio ribos darbuotojams turi didesnį teigiamą poveikį vairuotojų socialinių ir darbo sąlygų gerinimui ir darbo patrauklumo didinimui. Atsižvelgiant į tai, kad kiekvienos galimybės poveikis yra skirtingas, ir į tai, kad jas palyginti yra sunku, galimybės pasirinkimas yra politinis sprendimas.

Kokios yra įvairių suinteresuotųjų šalių nuomonės? Kas kuriai galimybei pritaria?

Visoms suinteresuotųjų šalių grupėms mažiausiai priimtina yra PP1 galimybė. PP2 galimybė yra iš esmės priimtina vežėjams ir vairuotojams, nes šios priemonės leidžia veiksmingiau organizuoti transporto operacijas, darbo ir poilsio laikotarpių reikalavimai yra palankesni ir geriau pritaikyti, o vykdymo užtikrinimas yra veiksmingesnis ir vienodesnis. Profesinių sąjungų ir nacionalinių valdžios institucijų požiūris yra įvairus. PP3 galimybei pritaria miesto ir tolimojo susisiekimo autobusų pramonės subjektai (daugiausia iš didžiųjų ES-15 šalių). Profesinės sąjungos pritaria tik vienai PP3 rinkinio priemonei (veikla pagrįsto atlyginimo draudimui), o kitas priemones atmeta. PP4 galimybei pritaria pramonės atstovai ir dauguma valstybių narių, nes ši galimybė teikia aiškius ir proporcingus sprendimus dėl komandiravimo nuostatų taikymo. Laikotarpio riboms, dėl kurių reikia visapusiškai taikyti Darbuotojų komandiravimo direktyvą, nepritaria profesinės sąjungos ir trys valstybės narės.

C. Tinkamiausios galimybės poveikis

Kokia tinkamiausios galimybės nauda?

- Vairuotojų darbo ir poilsio sąlygų gerinimas daugiausia priimant tinkamesnes ir lankstesnes taisykles, aiški informacija apie darbo užmokesčio lygį ir kitas socialinės apsaugos sąlygas dirbant užsienyje, geresnės poilsio sąlygos, trumpesni išvykimo iš namų laikotarpiai.
- Vežėjo gebėjimo veiksmingiau organizuoti vairuotojo darbą pagerinimas.
- Vežėjo administracinių sąnaudų sumažinimas apie 785 mln. EUR per metus.
- Atlygio padidėjimas vairuotojams, dalyvaujantiems transporto operacijose didesnį užmokesčio lygį taikančiose šalyse.
- Teisinis tikrumas ir vykdymo užtikrinimo nuoseklumas.

Kokios būtų tinkamiausios galimybės (jei jos nėra – pagrindinių galimybių) įgyvendinimo išlaidos?

- Trumpuoju laikotarpiu šiek tiek išaugtų valdžios institucijų patiriamos vykdymo užtikrinimo sąnaudos. Ilgesniu laikotarpiu sąnaudų pusiausyva būtų atkurta veiksmingesniu vykdymo užtikrinimu.
- Trumpuoju laikotarpiu šiek tiek padidėtų vežėjų administracinės sąnaudos dėl jiems taikomo įpareigojimo suteikti būstą reguliariam kassavaitiniam poilsiui, galimo poreikio įdarbinti naujus vairuotojus, didesnių darbo užmokesčių priimančiose valstybėse narėse.

Koks bus poveikis MVĮ ir konkurencingumui?

Manoma, kad daugelis priemonių konkretaus poveikio MVĮ neturės. Tačiau įpareigojimas suteikti būstą vairuotojams ir kassavaitinio darbo laiko skaičiavimo pokyčiai gali turėti poveikį didesniai skaičiui labai mažų įmonių, kurios negali taip lanksčiai organizuoti operacijų, kad išvengtų sąnaudų padidėjimo. Ir, priešingai, tikėtinas administracinių sąnaudų ir reikalavimų laikymosi išlaidų sumažėjimas dėl komandiravimo nuostatų bus didesnis mažoms bendrovėms, visų pirma, iš ES 13 šalių.

Ar tai turės didelį poveikį nacionaliniams biudžetams ir administravimo subjektams?

Ne, tik šiek tiek padidės vykdymo užtikrinimo sąnaudos trumpuoju laikotarpiu, bet ilgesniu laikotarpiu sąnaudų pusiausyva bus atkurta, nes veiksmingesnė kontrolė padės sutapatyti lėšų.

Ar bus dar koks nors didelis poveikis?

Jokio poveikio aplinkai arba reikšmingo poveikio bendram užimtumo lygiui ES lygmeniu nebus. Sąveika su pateikimo į krovinių vežimo kelių transportu rinką iniciatyva: 1) veiksmingesnis vykdymo užtikrinimas, 2) veiksmingesnė kova su neteisėta užimtumo praktika.

Proporcingumas?

Tinkamiausia galimybė neviršijama to, kas būtina pirminei problemai išspręsti ir iniciatyvos tikslams įgyvendinti. Iniciatyva siūlomi proporcingi ir subalansuoti sprendimai tarpusavyje susijusioms socialinėms ir konkurencijos problemoms spręsti.

D. Tolesni veiksmai

Kada politika bus persvarstoma?

Ex-post vertinimas bus atliktas atsižvelgiant į reguliarių politikos ciklą (po 5–7 metų).

