



Briselē, 2017. gada 1. jūnijā
(OR. en)

Starpiestāžu lieta:
2017/0121 (COD)

9671/17
ADD 1

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

PAVADVĒSTULE

Sūtītājs:	Direktors <i>Jordi AYET PUIGARNAU</i> kungs, Eiropas Komisijas ģenerāļsekretāra vārdā
Saņemšanas datums:	2017. gada 1. jūnijs
Saņēmējs:	Eiropas Savienības Padomes ģenerāļsekretārs <i>Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN</i> kungs
K-jas dok. Nr.:	SWD(2017) 187 final
Temats:	KOMISIJAS DIENESTU DARBA DOKUMENTS IETEKMES NOVĒRTĒJUMA KOPSAVILKUMS Pavaddokuments dokumentiem Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes regulai, ar ko Regulu (EK) Nr. 561/2006 groza attiecībā uz minimālajām prasībām par maksimālajiem ikdienas un iknedēļas transportlīdzekļa vadīšanas laikiem, minimālajiem pārtraukumiem un ikdienas un iknedēļas atpūtas laikposmiem un ar ko Regulu (ES) Nr. 165/2014 groza attiecībā uz pozicionēšanu ar tahogrāfu palīdzību un Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes direktīvai, ar ko attiecībā uz izpildes nodrošināšanas prasībām groza Direktīvu 2006/22/EK un attiecībā uz Direktīvu 96/71/EK un Direktīvu 2014/67/ES nosaka īpašus noteikumus autotransporta nozarē strādājošo transportlīdzekļu vadītāju norīkošanai darbā

Pielikumā ir pievienots dokuments SWD(2017) 187 *final*.

Pielikumā: SWD(2017) 187 *final*

Briselē, 31.5.2017.
SWD(2017) 187 final

KOMISIJAS DIENESTU DARBA DOKUMENTS

IETEKMES NOVĒRTĒJUMA KOPSAVILKUMS

Pavaddokuments dokumentiem

Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes regulai, ar ko Regulu (EK) Nr. 561/2006 groza attiecībā uz minimālajām prasībām par maksimālajiem ikdienas un iknedēļas transportlīdzekļa vadīšanas laikiem, minimālajiem pārtraukumiem un ikdienas un iknedēļas atpūtas laikposmiem un ar ko Regulu (ES) Nr. 165/2014 groza attiecībā uz pozicionēšanu ar tahogrāfu palīdzību

un

Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes direktīvai, ar ko attiecībā uz izpildes nodrošināšanas prasībām groza Direktīvu 2006/22/EK un attiecībā uz Direktīvu 96/71/EK un Direktīvu 2014/67/ES nosaka īpašus noteikumus autotransporta nozarē strādājošo transportlīdzekļu vadītāju norīkošanai darbā

{COM(2017) 277 final}

{COM(2017) 278 final}

{SWD(2017) 184 final}

{SWD(2017) 185 final}

{SWD(2017) 186 final}

Kopsavilkuma veidlapa (ne vairāk kā 2 lpp.)

Ietekmes novērtējums attiecībā uz priekšlikumu Eiropas Parlamenta un Padomes regulai, ar ko Regulu (EK) Nr. 561/2006 groza attiecībā uz transportlīdzekļu vadīšanas laikiem, pārtraukumiem un atpūtas laikposmiem, un priekšlikumu Eiropas Parlamenta un Padomes direktīvai, ar ko attiecībā uz izpildes nodrošināšanas prasībām groza Direktīvu 2006/22/EK un attiecībā uz Direktīvu 96/71/EK un Direktīvu 2014/67/ES nosaka īpašus noteikumus autotransporta nozarē strādājošo transportlīdzekļu vadītāju norīkošanai darbā.

A. Rīcības nepieciešamība

Problēmas būtība un nozīme ES mērogā

Galvenās apzinātās problēmas ir šādas:

- neatbilstoši transportlīdzekļu vadītāju darba apstākļi un sociālie nosacījumi;
- autopārvadātāju konkurences izkropļojumi.

Problēmas izriet no:

- nepilnībām esošajos tiesību aktos, kas reglamentē autotransporta nozares sociālos aspektus (transportlīdzekļu vadītāju braukšanas, darba un atpūtas laikus);
- tā, ka tiek neefektīvi īstenoti noteikumi par autotransporta nozarē strādājošo darba ņēmēju norīkošanu darbā.

Grūtības sagādā arī tirgū pastāvošie "pastkastītes uzņēmumi", kā arī nelikumīgi kabotāžas pārvadājumi, kas apskatīti citā ietekmes novērtējumā¹. Ja ES neiejauksies, domājams, ka minētās problēmas turpināsies un kļūs vēl nopietnākas.

Sasniedzamie mērķi

Vispārējie ES rīcības mērķi ir:

- nodrošināt transportlīdzekļu vadītājiem pienācīgus darba apstākļus un sociālo aizsardzību;
- novērst konkurences izkropļojumus;
- uzlabot ceļu satiksmes drošību.

Konkrētie mērķi:

- precizēt un pielāgot autotransporta nozarei piemērojamus ES sociālās jomas noteikumus (tostarp noteikumus par norīkošanu darbā);
- nodrošināt noteikumu vienotu interpretāciju un piemērošanu;
- veicināt sociālās jomas tiesību aktu konsekventu un no izmaksu viedokļa efektīvu izpildes kontroli;
- nostiprināt dalībvalstu sadarbību.

Vispārējais mērķis ir panākt līdzsvaru starp transportlīdzekļu vadītāju tiesību aizsardzību un pārvadātāju brīvību sniegt pārrobežu pakalpojumus.

Kāda ir ES līmeņa rīcības pievienotā vērtība (subsidiaritāte)?

Maz ticams, ka noteikumu nepilnības ir iespējams novērst bez ES rīcības. Līdz šim dalībvalstu un Komisijas pūles nodrošināt noteikumu vienotu izpratni un konsekventu to izpildes kontroli ir bijušas nesekmīgas. Tādēļ ir pamats ES rīcībai, lai rastu ES mēroga risinājumu un novērstu dalībvalstu atšķirīgo pasākumu turpmāku izplatīšanos. ES pievienoto vērtību nodrošina skaidri un izsvērti noteikumi, to vienota īstenošana, piemērošana un izpildes nodrošināšana, ko nav iespējams panākt dalībvalstu līmenī.

B. Risinājumi

Risinājuma varianti izvērīto mērķu sasniegšanai. Vēlamais risinājums (ja ir). Iemesli (ja nav)

Pirmā politikas pasākumu pakete (PP1): tiesiskā regulējuma precizēšana un sadarbības uzlabošana: pasākumi neskaidrību precizēšanai, būtiski negrozot noteikumus, kā arī sadarbības uzlabošanai starp izpildes nodrošināšanas struktūrām, būtiski nepalielinot izmaksas.

Otrā politikas pasākumu pakete (PP2): izpildes nodrošināšanas stiprināšana un izmaiņas pienākumos: papildus PP1 pasākumiem šajā paketē ietilpst pasākumi, kas paredz pielāgot dažus noteikumus un nostiprināt izpildes nodrošināšanu, kas varētu radīt nelielas regulatīvās izmaksas.

Trešā politikas pasākumu pakete (PP3): konkrētu sociālās jomas tiesību aktu pārskatīšana: būtiski grozījumi spēkā esošajos noteikumos un atkāpju noteikšana konkrētām darbībām, kas ietilpst tiesību aktu piemērošanas jomā.

Otrā politikas pasākumu pakete ir vēlamais variants izpildes nodrošināšanas nostiprināšanas ziņā, kā arī ES tiesiskā regulējuma precizēšanai.

¹ Regulas (EK) Nr. 1071/2009 par iespēju veikt autopārvadātāja profesionālo darbību un Regulas (EK) Nr. 1072/2009 par piekļuvi starptautisko kravas autopārvadājumu tirgum izskatīšana.

Ceturtajai politikas pasākumu paketei (PP4) ir horizontāls raksturs, un tā paredz nozarei specifiskus noteikumus par transporta nozarē strādājošo norīkošanu darbā: tas paredz pasākumus administratīvo un kontroles prasību atvieglošanai un piedāvā četrus apakšvariantus ar četriem laika limitiem: 3 dienas (PP4a), 5 dienas (PP4b), 7 dienas (PPc) un 9 dienas (PP4c) mēnesī attiecībā uz uzņemošajās valstīs veikto darbību kopējo ilgumu; ja transportlīdzekļu vadītāji šos limitus nesasniedz, tiem netiktu pilnībā piemērota Direktīva par darba ņēmēju norīkošanu darbā. Neatkarīgi no izvēlēta limita ir būtiski samazināts administratīvais slogs. Noteikumu izpildes izmaksas pārvaldītājiem pie augstākiem limitiem būs zemākas. No darba ņēmēju viedokļa raugoties, zemākiem laika limitiem būtu pozitīvāks efekts uz transportlīdzekļu vadītāju sociālo un darba apstākļu uzlabošanu un profesijas pievilcīguma uzlabošanas ziņā. Tā kā katram variantam būs atšķirīga ietekme un tos ir grūti salīdzināt, vēlmais variants ir politisks lēmums.

Ieinteresēto personu viedokļi. Kuru variantu kurš atbalsta?

Visas ieinteresēto personu grupas vismazāko atbalstu ir paudušas pirmajai politikas pasākumu paketei (PP1). PP2 lielā mērā atbalsta pārvaldītāji un transportlīdzekļu vadītāji, jo šīs paketes pasākumi sniedz iespēju efektīvāk organizēt pārvaldījumus, piedāvā labvēlīgākas un labāk pielāgotas darba un atpūtas laiku prasības un paredz efektīvāku un vienotāku izpildes nodrošināšanu. Arodbiedrību un valstu iestāžu viedokļi atšķiras. Autobusu pārvaldījumu nozares pārstāvji (galvenokārt lieli uzņēmumi no ES-15 valstīm) atbalstīja PP3. Arodbiedrības atbalstīja tikai vienu PP3 pasākumu, proti, aizliegumu saistīt darba samaksu ar darba rezultātiem, bet pārējos pasākumus vērtēja noraidoši. PP4 saņēma nozares pārstāvju un dalībvalstu vairākuma atbalstu, jo šī pakete paredz skaidrus un samērīgus risinājumus attiecībā uz to, kā piemērojami noteikumi par norīkošanu darbā. Arodbiedrības un trīs dalībvalstis iebilda pret risinājumu, kas paredzēja noteikt laika limitus, kurus sasniedzot, kļūst pilnīgi piemērojama Direktīva par darba ņēmēju norīkošanu darbā.

C. Vēlamā varianta ietekme

Ieguvumi no vēlamā varianta

- Uzlaboti transportlīdzekļu vadītāju darba un atpūtas nosacījumi, pateicoties labāk pielāgotiem un elastīgākiem noteikumiem, skaidrībai par piemērojamām algas likmēm un citiem sociālās aizsardzības nosacījumiem, strādājot ārzemēs, labākiem atpūtas nosacījumiem un īsākiem laikposmiem, kas transportlīdzekļu vadītājiem jāpavada darbā ārzemēs.
- Uzlabotas pārvaldītāju iespējas efektīvāk organizēt transportlīdzekļu vadītāju darbu.
- Administratīvo izmaksu ietaupījumi pārvaldītājiem, kuri varētu sasniegt aptuveni EUR 785 miljonus gadā.
- Labāks atalgojums tiem transportlīdzekļu vadītājiem, kuri iesaistīti pārvaldījumos dalībvalstīs ar augstāku atalgojuma līmeni.
- Juridiskā noteiktība un konsekvence izpildes nodrošināšanā.

Vēlamā varianta (ja tāds ir, pretējā gadījumā – galveno variantu) izmaksas

- Iestādēm — īstermiņā neliels izpildes nodrošināšanas izmaksu pieaugums, ko ilgākā laika posmā kompensēs efektīvāka izpildes nodrošināšana.
- Pārvaldītājiem — īstermiņā neliels atbilstības nodrošināšanas un administratīvo izmaksu pieaugums, kas saistīts ar pienākumu nodrošināt transportlīdzekļu vadītājiem izmitināšanu regulārai iknedēļas atpūtai, potenciālu vajadzību pieņemt darbā jaunus transportlīdzekļu vadītājus un pienākumu maksāt transportlīdzekļu vadītājiem lielākas algas atbilstoši uzņemošās dalībvalsts atalgojuma likmēm.

Ietekme uz MVU un konkurētspēju

Paredzams, ka lielākajai daļai pasākumu nebūs vērā ņemamas ietekmes uz MVU. Tomēr pienākums nodrošināt transportlīdzekļu vadītājiem izmitināšanu un izmaiņas iknedēļas darba laika aprēķināšanas kārtībā var ietekmēt mikrouzņēmumus, kuriem ir mazākas iespējas organizēt savu darbību, lai novērstu izmaksu pieaugumu. Turpretī paredzamo administratīvo un atbilstības nodrošināšanas izmaksu samazinājumu saistībā ar darbā norīkošanas noteikumiem vairāk izjutīs mazie uzņēmumi, it īpaši ES-13 dalībvalstīs.

Vai tiks būtiski ietekmēti valstu budžeti un pārvaldes iestādes?

Nē, būtiskas ietekmes nebūs. Izpildes nodrošināšanas izmaksu nelielo īstermiņa pieaugumu ilgtermiņā kompensēs ietaupījumi no efektīvākas kontroles.

Vai būs kāda cita būtiska ietekme?

Nav gaidāma ietekme uz vidi vai jebkāda cita vērā ņemama ietekme uz nodarbinātību ES mērogā. Sinerģija ar iniciatīvu par piekļuvi kravas autopārvaldījumu tirgum: 1) efektīvāka izpildes nodrošināšana, 2) efektīvāka nelikumīgas nodarbinātības apkarošana.

Proporcionalitāte

Vēlamais variants paredz tikai tos pasākumus, kas nepieciešami, lai atrisinātu sākotnējo problēmu un īstenotu iniciatīvas mērķus. Iniciatīva nodrošina samērīgu un līdzsvarotu risinājumu savstarpēji saistītām sociālās jomas

un konkurences problēmām.

D. Turpmākā rīcība

Kad politika tiks pārskatīta?

Ex-post izvērtējums tiks veikts atbilstoši parastajam politikas ciklam (proti, pēc 5 līdz 7 gadiem).