



Bruxelles, 1 iunie 2017
(OR. en)

**Dosar interinstituțional:
2017/0121 (COD)**

9671/17
ADD 1

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

NOTĂ DE ÎNȘOȚIRE

Sursă:	Secretar general al Comisiei Europene, sub semnătura dlui Jordi AYET PUIGARNAU, director
Data primirii:	1 iunie 2017
Destinatar:	DI Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Secretarul General al Consiliului Uniunii Europene
Nr. doc. Csie:	SWD(2017) 187 final
Subiect:	DOCUMENT DE LUCRU AL SERVICIILOR COMISIEI REZUMATUL EVALUĂRII IMPACTULUI care însoțește documentul Propunere de Regulament al Parlamentului European și al Consiliului de modificare a Regulamentului (CE) nr. 561/2006 în ceea ce privește cerințele minime referitoare la perioadele de conducere zilnice și săptămânale maxime, pauzele minime și perioadele de repaus zilnic și săptămânal și a Regulamentului (UE) nr. 165/2014 în ceea ce privește poziționarea prin intermediul tahografelor și Propunere de Directivă a Parlamentului European și al Consiliului de modificare a Directivei 2006/22/CE în ceea ce privește cerințele de control și de stabilire a unor norme specifice cu privire la Directiva 96/71/CE și la Directiva 2014/67/UE privind detașarea conducătorilor auto în sectorul transportului rutier

În anexă, se pune la dispoziția delegațiilor documentul SWD(2017) 187 final.

Anexă: SWD(2017) 187 final



COMISIA
EUROPEANĂ

Bruxelles, 31.5.2017
SWD(2017) 187 final

DOCUMENT DE LUCRU AL SERVICIILOR COMISIEI

REZUMATUL EVALUĂRII IMPACTULUI

care însoțește documentul

Propunere de Regulament al Parlamentului European și al Consiliului de modificare a Regulamentului (CE) nr. 561/2006 în ceea ce privește cerințele minime referitoare la perioadele de conducere zilnice și săptămânale maxime, pauzele minime și perioadele de repaus zilnic și săptămânal și a Regulamentului (UE) nr. 165/2014 în ceea ce privește poziționarea prin intermediul tahografelor

și

Propunere de Directivă a Parlamentului European și al Consiliului de modificare a Directivei 2006/22/CE în ceea ce privește cerințele de control și de stabilire a unor norme specifice cu privire la Directiva 96/71/CE și la Directiva 2014/67/UE privind detașarea conducătorilor auto în sectorul transportului rutier

{COM(2017) 277 final}

{COM(2017) 278 final}

{SWD(2017) 184 final}

{SWD(2017) 185 final}

{SWD(2017) 186 final}

Fișă rezumat (maximum 2 pagini)

Evaluare a impactului pentru o propunere de Regulament al Parlamentului European și al Consiliului de modificare a Regulamentului (CE) nr. 561/2006 în ceea ce privește perioadele de conducere, pauzele și perioadele de repaus ale conducătorilor auto și pentru o propunere de Directivă a Parlamentului European și a Consiliului de modificare a Directivei 2006/22/CE în ceea ce privește cerințele de control și de stabilire a unor norme specifice cu privire la Directiva 96/71/CE și la Directiva 2014/67/UE privind detașarea conducătorilor auto în sectorul transportului rutier.

A. Necesitatea de acțiune

Care este problema și de ce este o problemă la nivelul UE?

Principalele probleme identificate sunt următoarele:

- condiții sociale și de muncă necorespunzătoare pentru conducătorii auto;
- denaturări ale concurenței între operatorii de transport.

Cauzele acestora sunt:

- deficiențele legislației sociale existente din domeniul transportului rutier (perioadele de conducere, de lucru și de repaus ale conducătorilor auto);
- punerea în aplicare ineficientă a dispozițiilor privind detașarea lucrătorilor din transportul rutier.

Acestea sunt legate și de problemele pieței pe care le reprezintă societățile de tip „cutie poștală” și cabotajul ilegal, abordate într-o altă evaluare a impactului¹. În absența intervenției UE, este de așteptat ca aceste probleme să continue și să se amplifice.

Care sunt obiectivele urmărite?

Obiectivele generale ale intervenției sunt următoarele:

- asigurarea unor condiții de lucru și a unei protecții sociale adecvate pentru conducătorii auto;
- evitarea denaturărilor concurenței;
- creșterea siguranței rutiere.

Obiectivele specifice sunt:

- clarificarea și adaptarea normelor sociale ale UE aplicabile transportului rutier (inclusiv privind detașarea lucrătorilor);
- asigurarea interpretării și a aplicării uniforme a normelor;
- facilitarea unor controale transfrontaliere ale aplicării legislației sociale coerente și eficiente din punctul de vedere costurilor;
- consolidarea cooperării dintre statele membre.

Obiectivul general este de a stabili un echilibru între asigurarea protecției drepturilor lucrătorilor și facilitarea libertății de a presta servicii transfrontaliere pentru operatori.

Care este valoarea adăugată a acțiunii la nivelul UE (subsidiaritate)?

Deficiențele normelor nu sunt susceptibile să fie remediate fără o acțiune la nivelul UE. Eforturile depuse până în prezent de statele membre și de Comisie pentru a asigura înțelegerea comună și controlul coerent al aplicării normelor par să nu aibă succes. Prin urmare, acțiunea UE este justificată pentru a oferi o soluție la nivelul UE și a preveni proliferarea măsurilor naționale divergente. Valoarea adăugată a UE constă în stabilirea unor norme clare și echilibrate și în implementarea, aplicarea și controlul aplicării lor într-un mod uniform, ceea ce este imposibil de realizat la nivelul statelor membre.

B. Soluții

Care sunt opțiunile disponibile pentru atingerea acestor obiective? Există o opțiune preferată? Dacă nu, de ce?

Pachetul de măsuri 1: Clarificarea cadrului juridic și îmbunătățirea cooperării – măsuri de clarificare a ambiguităților fără modificarea substanțială a normelor și îmbunătățirea cooperării între autoritățile de control fără un impact semnificativ la nivelul costurilor.

Pachetul de măsuri 2: Consolidarea controlului aplicării legislației și modificarea obligațiilor – pe lângă măsurile din cadrul PM1, acesta include măsuri de adaptare a anumitor norme și de consolidare a controlului aplicării legislației, ceea ce poate presupune anumite costuri de reglementare.

Pachetul de măsuri 3: Revizuirea specifică ale legislației sociale – modificări semnificative ale dispozițiilor existente și introducerea unor derogări pentru anumite activități, care sunt excluse din domeniul de aplicare al legislației.

Pachetul de măsuri 2 este opțiunea preferată în ceea ce privește consolidarea controlului aplicării și clarificarea

¹ Revizuirea Regulamentului (CE) nr. 1071/2009 privind accesul la ocupația de operator de transport rutier și a Regulamentului 1072/2009 privind accesul la piața transportului de mărfuri.

cadrlui juridic al UE.

Pachetul de măsuri 4 este orizontal și prevede norme sectoriale specifice privind detașarea în sectorul transportului - el conține măsuri referitoare la cerințe administrative și de control mai puțin stricte și patru variante care corespund unui număr de 4 praguri de: 3 zile pe lună (PM4a), 5 zile (PM4b), 7 zile (PM4c) și 9 zile (PM4d) pentru o durată totală acumulată a activităților desfășurate în țările gazdă, sub care conducătorilor auto nu li s-ar aplica integral directiva privind detașarea lucrătorilor. Sarcina administrativă este redusă semnificativ, indiferent de prag. Costurile de asigurare a conformității pentru operatori sunt mai scăzute în cazul unor praguri mai ridicate. Din punctul de vedere al lucrătorilor, pragurile temporale mai scăzute au efecte pozitive mai ridicate în ceea ce privește îmbunătățirea condițiilor sociale și de muncă ale conducătorilor auto și creșterea atractivității locurilor de muncă. Având în vedere diferitele efecte ale fiecărei opțiuni și dificultatea de a le compara, opțiunea care urmează a fi reținută este o decizie politică.

Care sunt punctele de vedere ale diferitelor părți interesate? Care sunt susținătorii fiecărei opțiuni?

PM1 este opțiunea cea mai puțin dorită pentru toate grupurile de părți interesate. PM2 este susținut în mare măsură de operatori și de conducătorii auto, deoarece măsurile permit o organizare mai eficientă a operațiunilor de transport, cerințe privind perioadele de lucru și perioadele de repaus mai favorabile și mai bine adaptate și un control al aplicării mai eficient și uniform. Sindicatele și autoritățile naționale au prezentat puncte de vedere diferite. PM3 este preferat de sectorul transportului cu autobuzul și autocarul (în principal întreprinderile mari din UE-15). Sindicatele susțin numai una dintre măsurile din PM3 (interzicerea remunerării bazate pe performanță), respingând alte măsuri. PM4 este susținut de industrie și de majoritatea statelor membre, deoarece prevede soluții clare și proporționale pentru aplicarea dispozițiilor privind detașarea. Sindicatele și trei state membre se opun soluției care prevede praguri temporale care declanșează aplicarea integrală a directivei privind detașarea lucrătorilor.

C. Impactul opțiunii preferate

Care sunt avantajele opțiunii preferate?

- îmbunătățirea condițiilor de lucru și de repaus ale conducătorilor auto, datorită unor norme mai adecvate și flexibile, clarității cu privire la nivelurile de remunerare aplicabile și altor condiții de protecție socială pentru persoanele care lucrează în străinătate, unor condiții mai bune de repaus și scurtării perioadelor de repaus în afara domiciliului.
- ameliorarea capacității operatorilor de a organiza activitatea conducătorilor auto într-un mod mai eficient;
- economii de costuri administrative pentru operatori de aproximativ 785 de milioane EUR/an;
- majorarea remunerației conducătorilor auto implicați în operațiuni de transport în state membre cu niveluri de remunerare mai mari;
- securitate juridică și consecvența controlului aplicării legislației.

Care sunt costurile opțiunii preferate (dacă există; în caz contrar, ale opțiunilor principale)?

- creșteri mici pe termen scurt ale costurilor de control pentru autorități, care vor fi compensate pe termen mai lung prin creșterea eficienței controalelor;
- creșteri mici pe termen scurt ale costurilor de conformare și administrative pentru operatori din cauza obligației privind cazarea pentru perioada de repaus săptămânal normală, a nevoii potențiale de a recruta noi conducători auto și de a aplica remunerațiile mai mari din statele membre gazdă.

Care sunt efectele asupra IMM-urilor și a competitivității?

Majoritatea măsurilor nu ar trebui să aibă un impact particular asupra IMM-urilor. Cu toate acestea, obligația privind cazarea pentru conducătorii auto și modificările aduse modului de calculare a timpului de lucru săptămânal pot afecta mai mult microîntreprinderile, care au mai puțină flexibilitate în ceea ce privește organizarea operațiunilor pentru a evita creșterea costurilor. Pe de altă parte, reducerea preconizată a costurilor administrative și a costurilor de conformare legate de dispozițiile privind detașarea va fi mai semnificativă pentru întreprinderile mici, în special cele din UE-13.

Va exista un impact semnificativ asupra bugetelor și administrațiilor naționale?

Nu, doar o ușoară creștere pe termen scurt a costurilor de control, compensată pe termen lung de economiile datorate unor controale mai eficiente.

Vor exista și alte impacturi semnificative?

Nu există un impact asupra mediului sau un impact semnificativ asupra nivelului global al ocupării forței de muncă în UE. Sinergii cu inițiativa privind accesul la piața transportului rutier de marfă: 1) îmbunătățirea eficienței măsurilor de control al aplicării, 2) combaterea mai eficientă a practicilor ilegale de încadrare în muncă.

Proportionalitate

Opțiunea preferată nu depășește ceea ce este necesar pentru a rezolva problema inițială și pentru a îndeplini

obiectivele inițiativei. Inițiativa oferă o soluție echilibrată și proporțională la problemele sociale și de concurență interdependente.

D. Acțiuni ulterioare

Când va fi revizuită politica?

Evaluarea *ex post* va fi efectuată conform unui ciclu regulat de elaborare a politicilor (în 5-7 ani).