

V Bruseli 1. júna 2017
(OR. en)

Medziinštitucionálny spis:
2017/0121 (COD)

9671/17
ADD 1

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

SPRIEVODNÁ POZNÁMKA

Od:	Jordi AYET PUIGARNAU, riaditeľ, v zastúpení generálneho tajomníka Európskej komisie
Dátum doručenia:	1. júna 2017
Komu:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, generálny tajomník Rady Európskej únie
Č. dok. Kom.:	SWD(2017) 187 final
Predmet:	PRACOVNÝ DOKUMENT ÚTVAROV KOMISIE ZHRNUTIE POSÚDENIA VPLYVU Sprievodný dokument k návrhu nariadenia Európskeho parlamentu a Rady, ktorým sa mení nariadenie (ES) č. 561/2006, pokiaľ ide o minimálne požiadavky na maximálne denné a týždenné časy jazdy, minimálne prestávky a doby denného a týždenného odpočinku, a nariadenie (EÚ) č. 165/2014, pokiaľ ide o určovanie polohy prostredníctvom tachografov a návrhu smernice Európskeho parlamentu a Rady, ktorou sa mení smernica 2006/22/ES, pokiaľ ide o požiadavky na presadzovanie predpisov, a stanovujú osobitné pravidlá vysielania pracovníkov v cestnej doprave v súvislosti so smernicou 96/71/ES a smernicou 2014/67/EÚ

Delegáciám v prílohe zasielame dokument SWD(2017) 187 final.

Príloha: SWD(2017) 187 final



EURÓPSKA
KOMISIA

V Bruseli 31.5.2017
SWD(2017) 187 final

PRACOVNÝ DOKUMENT ÚTVAROV KOMISIE

ZHRNUTIE POSÚDENIA VPLYVU

Sprievodný dokument

k

návrhu nariadenia Európskeho parlamentu a Rady, ktorým sa mení nariadenie (ES) č. 561/2006, pokiaľ ide o minimálne požiadavky na maximálne denné a týždenné časy jazdy, minimálne prestávky a doby denného a týždenného odpočinku, a nariadenie (EÚ) č. 165/2014, pokiaľ ide o určovanie polohy prostredníctvom tachografov

a

návrhu smernice Európskeho parlamentu a Rady, ktorou sa mení smernica 2006/22/ES, pokiaľ ide o požiadavky na presadzovanie predpisov, a stanovujú osobitné pravidlá vysielania pracovníkov v cestnej doprave v súvislosti so smernicou 96/71/ES a smernicou 2014/67/EÚ

{COM(2017) 277 final}

{COM(2017) 278 final}

{SWD(2017) 184 final}

{SWD(2017) 185 final}

{SWD(2017) 186 final}

Súhrnný prehľad (max. 2 strany)

Posúdenie vplyvu návrhu nariadenia Európskeho parlamentu a Rady, ktorým sa mení nariadenie (ES) č. 561/2006 o časoch jazdy, prestávkach a dobách odpočinku vodičov, a návrhu smernice Európskeho parlamentu a Rady, ktorou sa mení smernica 2006/22/ES, pokiaľ ide o požiadavky na presadzovanie predpisov, a stanovujú osobitné pravidlá vysielania pracovníkov v cestnej doprave v súvislosti so smernicou 96/71/ES a smernicou 2014/67/EÚ.

A) Potreba konať

V čom spočíva problém a prečo je to problém na úrovni EÚ?

Hlavné zistené problémy sú tieto:

- neprimerané pracovné a sociálne podmienky vodičov;
- narušenie hospodárskej súťaže medzi prevádzkovateľmi dopravy.

Tieto problémy vychádzajú z:

- nedostatkov v existujúcich sociálnych právnych predpisoch v oblasti cestnej dopravy (časy jazdy, pracovná doba a doby odpočinku vodičov);
- neefektívneho vykonávania ustanovení o vysielaní pracovníkov v cestnej doprave.

Sú tiež spojené s problémami trhu „schránkových“ spoločností a nezákonnej kabotáže riešenej v inom posúdení vplyvu¹. Očakáva sa, že pokiaľ by nedošlo k zásahu EÚ, budú tieto problémy pretrvávať a ďalej sa zhoršovať.

Čo by sa malo dosiahnuť?

Všeobecné ciele zásahu sú tieto:

- zabezpečiť primerané pracovné podmienky a sociálnu ochranu vodičov;
- zabrániť narušeniam hospodárskej súťaže;
- prispieť k bezpečnosti cestnej premávky.

Medzi konkrétne ciele patrí:

- vyjasniť a prispôbiť pravidlá EÚ v sociálnej oblasti uplatniteľné na cestnú dopravu (vrátane vysielania pracovníkov);
- zabezpečiť jednotný výklad a jednotné uplatňovanie pravidiel;
- uľahčiť nákladovo efektívne a jednotné cezhraničné presadzovanie predpisov v sociálnej oblasti;
- posilniť spoluprácu medzi členskými štátmi.

Všeobecným cieľom je vytvoriť rovnováhu medzi zabezpečením ochrany práv pracovníkov a umožnením prevádzkovateľom slobodne poskytovať cezhraničné služby.

Aká je pridaná hodnota opatrení na úrovni EÚ (subsidiarita)?

Nedostatky pravidiel sa pravdepodobne neodstránia bez opatrenia EÚ. Doterajšie úsilia členských štátov a Komisie s cieľom zabezpečiť spoločné chápanie a jednotné presadzovanie pravidiel sa zdajú neúspešné. Opatrenie na úrovni EÚ je preto odôvodnené, aby sa poskytlo riešenie na úrovni EÚ a zabránilo šíreniu rozdielných vnútroštátnych opatrení. Pridaná hodnota na úrovni EÚ je v poskytovaní zrozumiteľných a vyvážených pravidiel, v ich jednotnom vykonávaní, uplatňovaní a presadzovaní, ktoré nie je možné dosiahnuť na úrovni členských štátov.

B) Riešenia

Aké sú jednotlivé možnosti na dosiahnutie týchto cieľov? Je niektorá z možností uprednostňovaná? Ak nie, prečo?

Balík politických opatrení č. 1: Objasnenie právneho rámca a zlepšenie spolupráce – opatrenia s cieľom objasniť nejasnosti bez podstatnej zmeny pravidiel a zlepšiť spoluprácu medzi orgánmi presadzovania práva bez značných dosahov na náklady.

Balík politických opatrení č. 2: Posilnenie presadzovania predpisov a zmeny povinností – popri opatreniach v rámci balíka politických opatrení č. 1 tento balík obsahuje opatrenia, ktoré upravujú určité pravidlá a posilňujú presadzovanie predpisov, čo si môže vyžadovať určité náklady.

Balík politických opatrení č. 3: Cílené revízie predpisov v sociálnej oblasti – významné zmeny existujúcich ustanovení a zavedenie výnimiek pre osobitné činnosti z rozsahu pôsobnosti právnych predpisov.

Balík politických opatrení č. 2 je uprednostňovanou možnosťou z hľadiska posilnenia presadzovania predpisov a objasnenia právneho rámca EÚ.

Balík politických opatrení č. 4 má horizontálny charakter a stanovuje odvetvové pravidlá o vysielaní pracovníkov

¹ Preskúmanie nariadení (ES) č. 1071/2009 o prístupe k povolaniu prevádzkovateľa cestnej dopravy a č. 1072/2009 o prístupe nákladnej cestnej dopravy na medzinárodný trh.

v <u>doprave</u> – obsahuje opatrenia o miernejších administratívnych a kontrolných požiadavkách a štyri varianty zodpovedajúce 4 limitom: 3 dni za mesiac (PP4a), 5 dní (PP4b), 7 dní (PP4c) a 9 dní (PP4d) za celkové trvanie činností vykonávaných v hostiteľských krajinách, pri dodržaní ktorých by sa na vodičov v plnej miere nevzťahovala smernica o vysielaní pracovníkov. Bez ohľadu na konkrétny limit sa značne zníži administratívne zaťaženie. Pri vyšších limitoch majú prevádzkovatelia nižšie náklady na dodržiavanie predpisov. Z hľadiska pracovníkov majú nižšie časové limity väčšie pozitívne účinky, pokiaľ ide o zlepšenie sociálnych a pracovných podmienok vodičov a zatriaktivnenie ich povolania. Vzhľadom na rôzne účinky každej možnosti a náročnosti ich vzájomného porovnania je výber možnosti politickým rozhodnutím.
Aké sú názory rôznych zainteresovaných strán? Kto podporuje ktorú možnosť? Všetky zainteresované skupiny považujú za najmenej uprednostňovanú možnosť balík PP1. Balík PP2 je široko podporovaný prevádzkovateľmi a vodičmi, pretože opatrenia umožnia účinnejšiu organizáciu dopravných operácií, priaznivejšie a lepšie prispôsobené požiadavky na pracovný čas a dobu odpočinku a účinnejšie a jednotnejšie presadzovanie predpisov. Odborové zväzy a vnútroštátne orgány uvádzajú zmiešané názory. Balík PP3 uprednostňuje autobusový a autokarový priemysel (najmä veľké EÚ-15). Odbory podporujú iba jedno opatrenie PP3 (zákaz odmeňovania v závislosti od výkonu) a odmietajú ostatné opatrenia. Balík PP4 je uprednostňovanou možnosťou zástupcov odvetvia a väčšiny členských štátov, lebo poskytuje jasné a primerané riešenia pre uplatňovanie ustanovení o vysielaní pracovníkov. Odborové zväzy a tri členské štáty sú proti riešeniu časových limitov, pri prekročení ktorých sa bude v plnej miere uplatňovať smernica o vysielaní pracovníkov.
C) Vplyvy uprednostňovanej možnosti
Aké sú výhody uprednostňovanej možnosti? – Zlepšenie podmienok práce a odpočinku vodičov vďaka vhodnejším a flexibilnejším pravidlám, jasnej úprave uplatniteľných mzdových sadziieb a iných podmienok sociálnej ochrany pri práci v zahraničí, lepším podmienkam odpočinku a kratším obdobiam stráveným mimo domova; – Zlepšenie schopnosti prevádzkovateľov efektívnejšie organizovať prácu vodičov; – Úspora administratívnych nákladov prevádzkovateľov vo výške približne 785 mil. EUR/rok – Zvýšenie odmeňovania vodičov zapojených do dopravných operácií v členských štátoch s vyššími mzdovými sadzbami; – Právna istota a jednotné presadzovanie predpisov.
Aké sú náklady na uprednostňovanú možnosť (prípadne na hlavné možnosti, ak sa žiadna konkrétna možnosť neuprednostňuje)? – Malé krátkodobé zvýšenie nákladov na presadzovanie predpisov pre orgány, ktoré sa v dlhodobom horizonte majú kompenzovať účinnejším presadzovaním; – Malé krátkodobé zvýšenie nákladov na dodržiavanie predpisov a administratívnych nákladov pre prevádzkovateľov v dôsledku povinnosti ubytovania na účely pravidelného týždenného odpočinku, prípadnej potreby zamestnania nových vodičov a uplatňovania vyšších miezd v hostiteľských členských štátoch.
Aké sú vplyvy na MSP a konkurencieschopnosť? Neočakáva sa, že by väčšina opatrení mala osobitný vplyv na malé a stredné podniky. Povinnosť ubytovať vodičov a zmeny vo výpočte týždenného pracovného času však môžu ovplyvniť viac mikropodnikov, ktoré sú menej pružné v organizácii operácií, aby zabránili zvýšeniu nákladov. Naopak, očakávané zníženie administratívnych nákladov a nákladov na dodržiavanie predpisov spojené s ustanoveniami o vysielaní pracovníkov bude mať väčší význam pre malé spoločnosti, najmä tie z EÚ-13.
Očakáva sa významný vplyv na štátne rozpočty a verejnú správu? Nie, iba mierne krátkodobé zvýšenie nákladov na presadzovanie predpisov, ktoré bude v dlhodobom horizonte vyrovnané úsporami vďaka účinnejším kontrolám.
Očakávajú sa iné významné vplyvy? Neočakávajú sa žiadne environmentálne vplyvy ani významný vplyv na celkovú úroveň zamestnanosti na úrovni EÚ. Synergie s iniciatívou o prístupe k trhu cestnej nákladnej dopravy: 1. zlepšenie účinnosti presadzovania predpisov, 2. efektívnejší boj proti nezákonnému zamestnávaniu.
Proporcionalita? Uprednostňovanou možnosťou sa neprekračuje rámec toho, čo je potrebné na vyriešenie pôvodného problému a dosiahnutie cieľov iniciatívy. Táto iniciatíva ponúka primerané a vyvážené riešenie vzájomne prepojených sociálnych problémov a problémov v oblasti hospodárskej súťaže.
D) Nadväzná opatrenia
Kedy sa táto politika preskúma? Hodnotenie ex post sa vykoná podľa pravidelného politického cyklu (o 5 až 7 rokov).