

Bruselj, 1. junij 2017  
(OR. en)

---

**Medinstitucionalna zadeva:  
2017/0121 (COD)**

---

9671/17  
ADD 1

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

### SPREMNI DOPIS

---

Pošiljatelj: za generalnega sekretarja Evropske komisije:  
direktor Jordi AYET PUIGARNAU

Datum prejema: 1. junij 2017

Prejemnik: generalni sekretar Sveta Evropske unije Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN

---

Št. dok. Kom.: SWD(2017) 187 final

---

Zadeva: DELOVNI DOKUMENT SLUŽB KOMISIJE POVZETEK OCENE UČINKA  
Spremni dokument k predlogu uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o spremembi Uredbe (ES) št. 561/2006 glede minimalnih zahtev za najdaljši dnevni in tedenski čas vožnje, najkrajše odmore ter dnevni in tedenski čas počitka ter Uredbe (EU) št. 165/2014 glede določanja položaja s tahografi in predlogu direktive Evropskega parlamenta in Sveta o spremembi Direktive 2006/22/ES glede zahtev za izvrševanje ter določitve posebnih pravil v zvezi z Direktivo 96/71/ES in Direktivo 2014/67/EU za napotitev delavcev v sektorju cestnega prometa

---

Delegacije prejmejo priloženi dokument SWD(2017) 187 final.

---

Priloga: SWD(2017) 187 final



EVROPSKA  
KOMISIJA

Bruselj, 31.5.2017  
SWD(2017) 187 final

## DELOVNI DOKUMENT SLUŽB KOMISIJE

### POVZETEK OCENE UČINKA

#### *Spremni dokument*

**k predlogu uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o spremembi Uredbe (ES) št. 561/2006 glede minimalnih zahtev za najdaljši dnevni in tedenski čas vožnje, najkrajše odmore ter dnevni in tedenski čas počitka ter Uredbe (EU) št. 165/2014 glede določanja položaja s tahografi**

**in**

**predlogu direktive Evropskega parlamenta in Sveta o spremembi Direktive 2006/22/ES glede zahtev za izvrševanje ter določitve posebnih pravil v zvezi z Direktivo 96/71/ES in Direktivo 2014/67/EU za napotitev delavcev v sektorju cestnega prometa**

{COM(2017) 277 final}

{COM(2017) 278 final}

{SWD(2017) 184 final}

{SWD(2017) 185 final}

{SWD(2017) 186 final}

## **Povzetek (največ 2 strani)**

Ocena učinka za predlog uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o spremembi Uredbe (ES) št. 561/2006 glede časov vožnje, odmorov in časov počitka voznikov ter direktive Evropskega parlamenta in Sveta o spremembi Direktive 2006/22/ES glede zahtev za izvrševanje ter določitve posebnih pravil v zvezi z Direktivo 96/71/ES in Direktivo 2014/67/EU za napotitev delavcev v sektorju cestnega prometa.

### **A. Nujnost ukrepanja**

#### **V čem je težava in zakaj je to težava na ravni EU?**

Glavni opredeljeni težavi sta:

- neustrezni delovni pogoji in socialne razmere za voznike;
- izkrivljanje konkurence med prevozniki.

Izhajata iz:

- pomanjkljivosti v veljavni socialni zakonodaji na področju cestnega prometa (čas vožnje, dela in počitka voznikov);
- neučinkovitega izvrševanja določb o napotitvi delavcev v cestnem prometu.

Povezani sta tudi z vprašanji v zvezi s trgov glede navideznih družb in nezakonitih kabotaž, ki so obravnavane v drugi oceni učinka<sup>1</sup>. Če EU ne bo ukrepala, bo predvidoma še naprej prihajalo do teh težav, ki se bodo še okrepile.

#### **Kaj bi bilo treba doseči?**

Splošni cilji ukrepanja so:

- zagotoviti ustrezne delovne pogoje in socialno zaščito voznikov;
- preprečiti izkrivljanje konkurence;
- prispevati k varnosti v cestnem prometu.

Posebni cilji so:

- pojasniti in prilagoditi socialna pravila EU, ki se uporabljajo v cestnem prometu (vključno s pravili o napotitvi delavcev);
- zagotoviti enotno razlago in uporabo pravil;
- olajšati stroškovno učinkovito in dosledno čezmejno izvrševanje socialne zakonodaje;
- okrepiti sodelovanje med državami članicami.

Krovni cilj je vzpostaviti ravnovesje med zagotavljanjem varstva pravic delavcev in omogočanjem svobode opravljanja čezmejnih storitev za prevoznike.

#### **Kakšna je dodana vrednost ukrepanja na ravni EU (subsidiarnost)?**

Pomanjkljivosti pravil najverjetneje ne bo mogoče odpraviti brez ukrepanja EU. Dosedanja prizadevanja držav članic in Komisije, da bi zagotovile enotno razumevanje in dosledno izvrševanje pravil, se zdijo neuspešna. Ukrepanje EU je torej upravičeno, da se zagotovi rešitev na ravni EU in se prepreči širjenje različnih nacionalnih ukrepov. Dodana vrednost EU je v zagotovitvi jasnih in uravnoteženih pravil ter njihovem enotnem izvajanju, uporabi in izvrševanju, kar ni mogoče doseči na ravni držav članic.

### **B. Rešitve**

#### **Katere so različne možnosti za doseg ciljev? Ali ima katera od njih prednost? Če ne, zakaj?**

Paket politike 1 Pojasnitev pravnega okvira in izboljšanje sodelovanja – ukrepi, s katerimi se bodo pojasnile nejasnosti, pri čemer se pravila ne bodo bistveno spremenila, in se bo izboljšalo sodelovanje med izvršilnimi organi, ne da bi se stroški znatno povečali.

Paket politike 2 Okrepitev izvrševanja in spremembe obveznosti – poleg ukrepov PP1 vključuje tudi ukrepe za prilagoditev nekaterih pravil in okrepitev izvrševanja, zaradi katerih bi lahko nastali nekateri regulativni stroški.

Paket politike 3 Ciljno usmerjeni pregledi socialne zakonodaje – znatne spremembe sedanjih določb in uvedba odstopanj za posamezne dejavnosti s področja uporabe zakonodaje.

Paket politike 2 je prednostna možnost z vidika okrepitve izvrševanja in pojasnitve pravnega okvira EU.

Paket politike 4 je horizontalen in določa pravila o napotitvi delavcev v sektorju cestnega prometa – vključuje ukrepe za blažitev upravnih zahtev in zahtev glede nadzora ter štiri različice, ki ustrezajo štirim možnostim časovne omejitve: 3 dni na mesec (PP4a), 5 dni (PP4b), 7 dni (PP4c) in 9 dni (PP4d) za skupno trajanje dejavnosti v državah gostiteljicah, pri čemer se za voznike ne bi v celoti uporabljala direktiva o napotitvi delavcev, če bi bilo to trajanje dejavnosti krajše. Upravno breme se znatno zmanjša ne glede na to, kakšna je

<sup>1</sup> Pregled Uredbe (ES) št. 1071/2009 o pravilih za začetek opravljanja dejavnosti cestnega prevoznika in Uredbe (ES) št. 1072/2009 o pravilih za dostop do trga mednarodnega cestnega prevoza blaga.

časovna omejitev. Stroški izpolnjevanja obveznosti za prevoznike so manjši pri višjih časovnih omejitvah. Za delavce bi nižje časovne omejitve prinesle večje pozitivne učinke v smislu izboljšanja socialnih in delovnih pogojev za voznike ter povečale privlačnost delovnih mest. Zaradi različnih učinkov posamezne možnosti in težavnosti primerjave med njimi, je končna izbira možnosti predmet politične odločitve.

#### **Kakšna so stališča različnih zainteresiranih strani? Kdo podpira katero možnost?**

Vse skupine zainteresiranih strani so najmanj podpore izrazile za PP1. PP2 je prejel široko podporo prevoznikov in voznikov, saj njegovi ukrepi omogočajo učinkovitejšo organizacijo prevozov, ustrežnejše in bolj prilagojene zahteve za čas dela in počitka ter uspešnejše in enotnejše izvrševanje. Stališča sindikatov in nacionalnih organov niso bila enotna. PP3 je podprla industrija avtobusnega prevoza (predvsem iz velikih držav EU-15). Sindikati so podprli samo en ukrep PP3 (prepoved plačila na podlagi uspešnosti) in zavrnilo druge ukrepe. PP4 so podprle industrija in večina držav članic, saj zagotavlja jasne in sorazmerne rešitve za uporabo določb o napotitvi delavcev. Sindikati in tri države članice nasprotujejo rešitvi časovnih omejitev, ki bi pomenile uporabo direktive o napotitvi delavcev v celoti.

#### **C. Učinki prednostne možnosti**

##### **Kakšne so koristi prednostne možnosti?**

- Boljši pogoji dela in počitka za voznike zaradi ustrežnejših in prožnejših pravil, večja jasnost glede veljavnih plačil in drugih pogojev socialne zaščite pri delu v tujini, boljši pogoji za počitek, krajša obdobja odsotnosti od doma;
- boljše možnosti za prevoznike, da učinkoviteje organizirajo delo voznikov;
- prihranke za prevoznike v višini približno 785 milijonov EUR na leto pri upravnih stroških;
- povečanje plačila voznikom, ki so vključeni v dejavnosti prevoza v državah članicah z višjimi urnimi postavkami;
- pravna varnost in doslednost izvrševanja.

##### **Kakšni so stroški prednostne možnosti (če obstaja, sicer glavnih možnosti)?**

- Manjše, kratkotrajno povečanje stroškov izvrševanja za organe, ki se bodo na dolgi rok izravnali z učinkovitejšim izvrševanjem;
- manjše, kratkotrajno povečanje stroškov izpolnjevanja obveznosti in upravnih stroškov za prevoznike zaradi obveznosti glede nastanitve za redni tedenski počitek, morebitne potrebe po zaposlovanju novih voznikov, uporaba višjih plač v državah članicah gostiteljicah.

##### **Kakšni so učinki na mala in srednja podjetja ter konkurenčnost?**

Večina ukrepov predvidoma ne bo imela posebnega učinka na mala in srednja podjetja. Vendar lahko obveznost glede nastanitve za voznike in spremembe izračuna tedenskega delovnega časa vplivajo na mikropodjetja, ki ne morejo v večji meri prilagajati organizacije prevozov, da bi preprečila povečanje stroškov. Prav nasprotno pa bo pričakovano zmanjšanje upravnih stroškov in stroškov izpolnjevanja obveznosti, povezano z določbami o napotitvi delavcev, bolj vplivalo na mala podjetja, zlasti tista iz držav EU-13.

##### **Ali bo prišlo do znatnih učinkov na nacionalne proračune in uprave?**

Ne, povečali se bodo samo stroški izvrševanja na kratek rok, kar se bo na dolgi rok izravnalo s prihranki zaradi učinkovitejšega nadzora.

##### **Ali bo prišlo do drugih znatnih učinkov?**

Ni okoljskih vplivov ali vplivov na splošno raven delovnih mest na ravni EU. Sinergije s pobudo o dostopu do trga mednarodnega cestnega prevoza blaga: 1) učinkovitejše izvrševanje, 2) učinkovitejše preprečevanje nezakonitih praks zaposlovanja.

##### **Sorazmernost?**

Prednostna možnost ne presega tega, kar je potrebno za reševanje prvotne težave in uresničevanje ciljev pobude. Pobuda zagotavlja sorazmerno in uravnoteženo rešitev za medsebojno povezane težave na področju socialnih pravil in konkurence.

#### **D. Spremljanje**

##### **Kdaj se bo politika pregledala?**

Naknadna ocena bo izvedena v skladu z rednim ciklom politike (v 5–7 letih).