



Europeiska
unionens råd

Bryssel den 1 juni 2017
(OR. en)

**Interinstitutionellt ärende:
2017/0121 (COD)**

**9671/17
ADD 1**

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

FÖLJENOT

från:	Jordi AYET PUIGARNAU, direktör, för Europeiska kommissionens generalsekreterare
inkom den:	1 juni 2017
till:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, generalsekreterare för Europeiska unionens råd
Komm. dok. nr:	SWD(2017) 187 final
Ärende:	ARBETSDOKUMENT FRÅN KOMMISSIONENS AVDELNINGAR SAMMANFATTNING AV KONSEKVENSBEDÖMNINGEN Följedokument till Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om ändring av förordning (EG) nr 561/2006 vad gäller minimikrav om maximal daglig körtid och körtid per vecka, minimigränser för raster och minsta dygns- och veckovila och av förordning (EU) nr 165/2014 vad gäller positionsbestämning med hjälp av färdskrivare och Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv 2006/22/EG vad gäller tillsynskrav och om fastställande av särskilda bestämmelser med avseende på direktiv 96/71/EG och direktiv 2014/67/EU när det gäller utstationering av förare i vägtransportsektorn

För delegationerna bifogas dokument – SWD(2017) 187 final.

Bilaga: SWD(2017) 187 final

Bryssel den 31.5.2017
SWD(2017) 187 final

ARBETSDOKUMENT FRÅN KOMMISSIONENS AVDELNINGAR

SAMMANFATTNING AV KONSEKVENSBEDÖMNINGEN

Följedokument till

Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om ändring av förordning (EG) nr 561/2006 vad gäller minimikrav om maximal daglig körtid och körtid per vecka, minimigränser för raster och minsta dygns- och veckovila och av förordning (EU) nr 165/2014 vad gäller positionsbestämning med hjälp av färdskrivare

och

Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv 2006/22/EG vad gäller tillsynskrav och om fastställande av särskilda bestämmelser med avseende på direktiv 96/71/EG och direktiv 2014/67/EU när det gäller utstationering av förare i vägtransportsektorn

{COM(2017) 277 final}

{COM(2017) 278 final}

{SWD(2017) 184 final}

{SWD(2017) 185 final}

{SWD(2017) 186 final}

Sammanfattning (högst 2 sidor)

Konsekvensbedömning för Europaparlamentets och rådets förordning om ändring av förordning (EG) nr 561/2006 vad gäller körtider, raster och viloperioder för förare, och för Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv 2006/22/EG vad gäller tillsyns krav och vad gäller fastställande av särskilda regler med avseende på direktiv 96/71/EG och direktiv 2014/67/EU när det gäller utstationering av förare inom vägtransportsektorn.

A. Behov av åtgärder

Vad är problemet och varför är det ett problem på EU-nivå?

Huvudsakliga problem:

- Olämpliga arbetsvillkor och sociala villkor för förare.
- Snedvridning av konkurrensen mellan transportföretag.

De härrör från

- brister i den gällande sociallagstiftningen för vägtransporter (körtider, arbetstider och viloperioder för förare),
- ineffektivt genomförande av bestämmelserna om utstationering av arbetstagare inom vägtransporter.

De är även kopplade till marknadsproblem som brevlådeföretag och olaglig cabotageverksamhet, vilket tas upp i en annan konsekvensbedömning¹. Utan ingripande från EU:s sida kan dessa problem förväntas bestå och förstärkas.

Vad vill man uppnå?

De allmänna målen med åtgärden är följande:

- Säkerställa väl anpassade arbetsvillkor och lämpligt socialt skydd för förare.
- Undvika snedvridning av konkurrensen.
- Bidra till trafiksäkerheten.

De särskilda målen är följande:

- Förtydliga och anpassa EU:s sociallagstiftning på området vägtransporter (inklusive utstationering).
- Se till att tolkningen och tillämpningen av reglerna är enhetlig.
- Underlätta en kostnadseffektiv och enhetlig gränsöverskridande kontroll av att sociallagstiftningen efterlevs.
- Stärka samarbetet mellan medlemsstater.

Det allmänna målet är att få till stånd en balans mellan att säkerställa skyddet av arbetstagarnas rättigheter och samtidigt underlätta operatörernas utövande av rätten att tillhandahålla gränsöverskridande tjänster.

Vad är mervärdet av åtgärder på EU-nivå (subsidiaritet)?

Bristerna i reglerna kommer sannolikt inte att kunna lösas utan åtgärder på EU-nivå. De ansträngningar som hittills gjorts av medlemsstaterna och kommissionen för att säkra en enhetlig tolkning och ett enhetligt genomförande av reglerna förefaller inte ha varit framgångsrika. Därför är åtgärder på EU-nivå motiverade då de kommer att ge en EU-täckande lösning och förhindra att nationella åtgärder med olika inriktning fortsätter att utvecklas. Mervärdet av EU-åtgärder ligger i att tillhandahålla tydliga och väl avvägda regler som genomförs, tillämpas och verkställs på ett enhetligt sätt, vilket är omöjligt att uppnå på medlemsstatsnivå.

B. Lösningar

Vilka alternativ finns för att nå målen? Finns det ett rekommenderat alternativ? Om inte, varför?

Åtgärdspaket 1: Förtydligande av den rättsliga ramen och förbättrat samarbete – åtgärder för att komma till rätta med oklarheter utan att väsentligt ändra reglerna samt för att förbättra samarbetet mellan tillsynsmyndigheter utan att det uppstår betydande kostnader.

Åtgärdspaket 2: Stärkt kontroll av efterlevnaden och ändringar av skyldigheter – utöver innehållet i åtgärdspaket 1 ingår det åtgärder som ändrar vissa regler och skärper tillsynen av efterlevnaden, vilket kan medföra vissa kostnader för regleringsåtgärder.

Åtgärdspaket 3: Målinriktad översyn av sociallagstiftningen – väsentliga ändringar av de nuvarande bestämmelserna och införande av undantag från lagstiftningens tillämpningsområde för vissa verksamheter.

Åtgärdspaket 2 är det rekommenderade alternativet vad gäller stärkt kontroll av efterlevnaden och förtydligande av EU:s rättsliga ram.

¹ Översyn av förordningarna (EG) nr 1071/2009 om rätt att bedriva yrkesmässig trafik och 1072/2009 om tillträde till marknaden för godstransporter.

<p>Åtgärds paket 4 är horisontellt och innebär sektorsspecifika regler om utstationering inom transportsektorn – det innehåller åtgärder om mindre betungande administrativa krav, och kontrollkrav och fyra varianter som motsvarar fyra trösklar på: tre dagar per månad (ÅP4a), fem dagar (ÅP4b), sju dagar (ÅP4c) och nio dagar (ÅP4d), för en total samlad varaktighet för verksamhet som utförs i värdländer och under vilken förare inte skulle omfattas fullt ut av direktivet om utstationering av arbetstagare. Den administrativa bördan minskar väsentligt oavsett tröskel. Efterlevnadskostnaderna för operatörerna blir lägre för de högre trösklarna. Ur arbetstagarnas synvinkel får de lägre trösklarna fler positiva effekter uttryckt i förbättrade sociala villkor och arbetsvillkor för förare och arbetsuppgifternas ökade attraktionskraft. Med hänsyn till de skilda konsekvenserna av varje övervägt alternativ och svårigheterna att jämföra dem blir det alternativ som väljs ett politiskt beslut.</p>
<p>Vad anser de berörda parterna? Vem stöder vilket alternativ?</p>
<p>Åtgärds paket 1 fann minst gehör hos samtliga intressegrupper. Åtgärds paket 2 stöds i stor utsträckning av operatörer och förare, eftersom åtgärden medger en effektivare organisation av transporter, ger fördelaktigare och bättre anpassade krav i fråga om arbetstider och viloperioder och innebär en effektivare och mer enhetlig kontroll av efterlevnaden. Fackföreningarnas och de nationella myndigheternas åsikter går isär. Åtgärds paket 3 stöds av buss- och långfärdsbussbranschen (i stort EU-15). Fackföreningarna stöder endast en åtgärd i åtgärds paket 3 (förbud mot resultatbaserad lön) och avvisar övriga åtgärder. Åtgärds paket 4 stöds av branschen och en majoritet av medlemsstaterna då det ger tydliga och proportionella lösningar för tillämpningen av utstationeringsbestämmelserna. Fackföreningarna och tre medlemsstater motsätter sig en lösning med tidströsklar som blir utlösande faktor för full tillämpning av utstationeringsdirektivet.</p>
<p>C. Det rekommenderade alternativets konsekvenser</p>
<p>Vad är nyttan med det rekommenderade alternativet?</p>
<ul style="list-style-type: none"> - Förbättring av förarnas arbets- och vilovillkor på grund av bättre anpassade och flexibla regler, klarhet vad gäller tillämpliga ersättningsnivåer och andra villkor för socialt skydd vid arbete utomlands, bättre vilovillkor, kortare perioder borta från hemmet. - Förbättring av operatörernas möjligheter att organisera förarnas arbete på ett mer effektivt sätt. - Kostnadsbesparingar för operatörer i administrativa kostnader motsvarande 785 miljoner euro per år. - Höjning av ersättningen för förare som arbetar med transporter i medlemsstater med högre ersättningsnivåer. - Rättslig säkerhet och enhetlighet vad gäller kontrollen av efterlevnaden.
<p>Vad är kostnaderna för de rekommenderade alternativen (om sådana alternativ finns, annars för huvudsakliga alternativ)?</p>
<ul style="list-style-type: none"> - Liten kortsiktig ökning av myndigheternas tillsynskostnader, vilket kommer att uppvägas av en bättre efterlevnadskontroll. - Liten kortsiktig ökning av efterlevnadskostnader och administrativa kostnader för operatörer till följd av skyldigheten att tillhandahålla inkvartering för normal veckovila, ett potentiellt behov av att anställa nya förare, tillämpning av värdmedlemsstaters högre ersättning.
<p>Hur påverkas små och medelstora företag och konkurrenskraften?</p>
<p>De flesta åtgärderna väntas inte få särskilda konsekvenser för små och medelstora företag. Kravet på inkvartering för förare och ändringar av hur veckoarbetstiden beräknas kan dock komma att påverka fler mikroföretag som har mindre flexibilitet att organisera arbetet så att kostnadsökningen kan undvikas. Omvänt kommer den väntade minskningen av administrativa kostnader och efterlevnadskostnader kopplade till utstationeringsbestämmelserna att bli större för mindre företag, i synnerhet företag från EU-13.</p>
<p>Påverkas medlemsstaternas budgetar och förvaltningar i betydande grad?</p>
<p>Nej, det kommer endast att uppstå en kortsiktig ökning av tillsynskostnaderna som långsiktigt kommer att uppvägas av besparingar till följd av effektivare kontroller.</p>
<p>Uppstår andra betydande konsekvenser?</p>
<p>Inga miljökonsekvenser eller betydande konsekvenser för den totala nivån av arbetstillfällen på EU-nivå. Synergier med initiativet om tillträde till marknaden för godstransporter: 1) förbättrad effektivitet i kontrollen av efterlevnaden, 2) mer effektiv bekämpning av olagliga anställningsförhållanden.</p>
<p>Proportionalitet?</p>
<p>Det rekommenderade alternativet går inte längre än vad som är nödvändigt för att lösa det ursprungliga problemet och uppnå målen för initiativet. Initiativet erbjuder en proportionell och väl avvägd lösning vad gäller sociala problem och konkurrensproblem som är kopplade till varandra.</p>
<p>D. Uppföljning</p>
<p>När kommer åtgärderna att ses över?</p>
<p>Efterhandsutvärderingen kommer att genomföras i enlighet med en reguljär policy-cykel (efter 5– 7 år).</p>