



KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 31.5.2017 r.
SWD(2017) 187 final

DOKUMENT ROBOCZY SŁUŻB KOMISJI

STRESZCZENIE OCENY SKUTKÓW

Towarzyszący dokumentowi:

wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 561/2006 w odniesieniu do minimalnych wymogów dotyczących maksymalnego dziennego i tygodniowego czasu prowadzenia pojazdu, minimalnych przerw oraz dziennego i tygodniowego czasu odpoczynku oraz rozporządzenie (UE) nr 165/2014 w odniesieniu do określania położenia za pomocą tachografów

oraz

wnioskowi dotyczącemu dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę 2006/22/WE w odniesieniu do wymogów w zakresie egzekwowania prawa oraz ustanawiającej szczegółowe zasady w odniesieniu do dyrektywy 96/71/WE i dyrektywy 2014/67/UE dotyczącej delegowania kierowców w sektorze transportu drogowego

{ COM(2017) 277 final }

{ COM(2017) 278 final }

{ SWD(2017) 184 final }

{ SWD(2017) 185 final }

{ SWD(2017) 186 final }

Streszczenie oceny skutków (maks. 2 strony)

Ocena skutków dla wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 561/2006 w odniesieniu do czasu prowadzenia pojazdu, przerw i okresów odpoczynku kierowców, oraz dla dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę 2006/22/WE w odniesieniu do wymogów w zakresie egzekwowania prawa oraz ustanawiającej szczegółowe zasady w odniesieniu do dyrektywy 96/71/WE i dyrektywy 2014/67/UE dotyczącej delegowania kierowców w sektorze transportu drogowego.

A. Zasadność działań

Na czym polega problem i dlaczego jest to problem na poziomie UE?

Główne zidentyfikowane problemy to:

- nieodpowiednie warunki pracy i warunki socjalne kierowców;
- zakłócenia konkurencji między przewoźnikami.

Są one skutkiem:

- niedociągnięć w istniejących przepisach socjalnych w zakresie transportu drogowego (dotyczących czasu prowadzenia pojazdu, czasu pracy i czasu odpoczynku kierowców);
- nieskutecznego wdrożenia przepisów dotyczących delegowania pracowników w transporcie drogowym.

Są one również związane z kwestiami rynkowymi firm przykrywek i nielegalnym kabotażem omówionym w odrębnej ocenie skutków¹. W przypadku braku interwencji UE problemy te będą się utrzymywać i narastać.

Co należy osiągnąć?

Ogólne cele działania są następujące:

- zagwarantowanie kierowcom odpowiednich warunków pracy i ochrony socjalnej;
- zapobieganie zakłóceniom konkurencji;
- przyczynienie się do zwiększenia bezpieczeństwa drogowego.

Cele szczegółowe to:

- wyjaśnienie i dostosowanie unijnych przepisów socjalnych obowiązujących w transporcie drogowym (w tym dotyczących delegowania pracowników);
- zapewnienie jednolitej interpretacji i stosowania przepisów;
- ułatwienie racjonalnego pod względem kosztów i spójnego transgranicznego egzekwowania przepisów socjalnych;
- wzmocnienie współpracy między państwami członkowskimi.

Nadrzędnym celem jest osiągnięcie równowagi pomiędzy gwarancją ochrony praw pracowników i ułatwieniem przewoźnikom korzystania ze swobody świadczenia usług transgranicznych.

Na czym polega wartość dodana podjęcia działań na poziomie UE (zasada pomocniczości)?

Niedociągnięć w przepisach nie można usunąć bez podjęcia działań na poziomie UE. Dotychczasowe wysiłki podejmowane przez państwa członkowskie i Komisję w celu zapewnienia jednolitego rozumienia i spójnego egzekwowania przepisów wydają się nieskuteczne. W związku z tym działanie na poziomie UE jest uzasadnione w celu zapewnienia rozwiązania na poziomie UE i zapobieżenia powielaniu rozbieżnych środków krajowych. Wartość dodana działania na poziomie UE polega na zapewnieniu jasnych i wyważonych przepisów, ich jednolitego wdrażania, stosowania i egzekwowania, co nie jest możliwe do osiągnięcia na poziomie państw członkowskich.

B. Rozwiązania

Jakie są różne warianty działań służących osiągnięciu celów? Czy wskazano preferowany wariant? Jeżeli nie, dlaczego?

Pakiet strategiczny nr 1: Wyjaśnienie ram prawnych i poprawa współpracy – środki wyjaśniające niejasności bez istotnej zmiany przepisów i usprawnienie współpracy między organami egzekwowania prawa bez znaczących kosztów.

Pakiet strategiczny nr 2: Wzmocnienie egzekwowania przepisów oraz zmiany zobowiązań – oprócz środków pakietu strategicznego 1 obejmuje środki dostosowujące niektóre przepisy i wzmacniające egzekwowanie przepisów, co może pociągać za sobą pewne koszty regulacyjne.

Pakiet strategiczny nr 3: Ukierunkowane zmiany przepisów socjalnych – znaczące zmiany obecnych przepisów i wprowadzenie odstępstw dla konkretnych rodzajów działalności z zakresu stosowania tych przepisów.

Pakiet strategiczny nr 2 jest preferowanym wariantem ze względu na wzmocnienie egzekwowania i wyjaśnienie

¹ Przegląd rozporządzeń (WE) nr 1071/2009 w sprawie dostępu do zawodu przewoźnika transportu drogowego i 1072/2009 w sprawie dostępu do rynku przewozów drogowych.

ram prawnych UE.

Pakiet strategiczny nr 4 jest horyzontalny, ponieważ obejmuje konkretne sektorowe przepisy dotyczące delegowania pracowników w sektorze transportu – zawiera środki dotyczące mniej surowych wymogów w zakresie administracji i kontroli oraz cztery warianty odpowiadające czterem progom: 3 dni w miesiącu (PS4a), 5 dni (PS4b), 7 dni (PS4c) i 9 dni (PS4d) to łączny czas trwania działań prowadzonych w krajach przyjmujących, poniżej którego kierowcy nie są objęci pełnym zakresem stosowania dyrektywy o delegowaniu pracowników. Obciążenia administracyjne są znacznie ograniczone niezależnie od progów. Koszty przestrzegania przepisów dla przewoźników są niższe dla wyższych progów. Z punktu widzenia pracowników niższe progi czasowe mają większe pozytywne efekty pod względem poprawy warunków socjalnych i warunków pracy dla kierowców i zwiększają atrakcyjność zatrudnienia. Biorąc pod uwagę różne skutki każdego z wariantów oraz trudność ich porównania, wybór wariantu jest decyzją polityczną.

Jakie są opinie poszczególnych zainteresowanych stron? Jak kształtuje się poparcie dla poszczególnych wariantów?

PS1 ma najmniejsze poparcie wśród wszystkich grup zainteresowanych stron. PS2 jest w dużej mierze wspierany przez przewoźników i kierowców, ponieważ zawarte w nim środki umożliwiają bardziej efektywną organizację operacji transportowych, korzystniejsze i lepiej dostosowane wymogi w zakresie czasu pracy i odpoczynku oraz bardziej efektywne i jednolite egzekwowanie przepisów. Związki zawodowe i władze krajowe mają różne poglądy. PS3 jest popierany przez branżę autobusową i autokarową (głównie w dużych państwach UE-15). Związki zawodowe popierają tylko jeden środek z PP3 (zakaz uzależniania pensji od wyników) odrzucając inne środki. PS4 jest popierany przez przemysł i większość państw członkowskich ponieważ zapewnia jasne i proporcjonalne rozwiązania w zakresie stosowania przepisów dotyczących delegowania. Związki zawodowe i trzy państwa członkowskie sprzeciwiają się rozwiązaniu opartym na koncepcji progów czasowych uruchamiających pełne stosowanie dyrektywy o delegowaniu pracowników.

C. Skutki wdrożenia preferowanego wariantu

Jakie korzyści przyniesie wdrożenie preferowanego wariantu?

- Poprawa warunków pracy i odpoczynku kierowców z uwagi na bardziej odpowiednie i elastyczne przepisy, jasność w sprawie mających zastosowanie stawek wynagrodzenia i innych warunków ochrony socjalnej w przypadku pracy za granicą, lepsze warunki odpoczynku, skrócenie okresów przebywania poza domem;
- Poprawa zdolności przewoźników do lepszej organizacji pracy kierowcom;
- Oszczędności kosztów dla przewoźników rzędu 785 mln EUR rocznie;
- Zwiększenie wynagrodzenia kierowców zaangażowanych w operacje transportowe w państwach członkowskich o wyższych stawkach płac;
- Pewność prawa i spójność w egzekwowaniu prawa.

Jakie są koszty wdrożenia preferowanego wariantu lub – jeśli go nie wskazano – głównych wariantów?

- Niewielki krótkotrwały wzrost kosztów egzekwowania dla władz powinien w dłuższej perspektywie zostać zrekomensowany dzięki skuteczniejszemu egzekwowaniu przepisów;
- Niewielki krótkotrwały wzrost kosztów zgodności i kosztów administracyjnych dla przewoźników ze względu na obowiązek zapewnienia zakwaterowania do regularnego cotygodniowego odpoczynku, ewentualną potrzebę zatrudnienia nowych kierowców, zastosowanie wyższych płac w przyjmujących państwach członkowskich.

Jakie są skutki dla MŚP i konkurencyjności?

Większość działań nie powinna mieć szczególnego wpływu na MŚP. Obowiązek zapewnienia zakwaterowania dla kierowców i zmiany w obliczaniu tygodniowego wymiaru czasu pracy mogą jednak mieć większy wpływ na mikroprzedsiębiorstwa, które mają mniejszą elastyczność w organizowaniu działań w celu uniknięcia wzrostu kosztów. Z drugiej strony spodziewane zmniejszenie kosztów administracyjnych i kosztów przestrzegania przepisów związanych z przepisami dotyczącymi delegowania będzie jednak bardziej znaczące dla małych przedsiębiorstw, zwłaszcza tych z UE-13.

Czy przewiduje się znaczące skutki dla budżetów i administracji krajowych?

Nie, tylko niewielki krótkotrwały wzrost kosztów egzekwowania w dłuższej perspektywie zrekomensowany przez oszczędności uzyskane dzięki bardziej skutecznym kontrolom.

Czy wystąpią inne znaczące skutki?

Brak skutków dla środowiska lub znacznego wpływu na ogólny poziom zatrudnienia na szczeblu UE. Synergia z inicjatywą dotyczącą dostępu do rynku przewozów drogowych: 1) usprawnienie egzekwowania przepisów, 2) skuteczniejsze zwalczanie nielegalnych praktyk w dziedzinie zatrudnienia.

Proporcjonalność

Preferowany wariant nie wykracza poza to, co jest konieczne do rozwiązania pierwotnego problemu oraz

osiągnięcia celów tej inicjatywy. Inicjatywa oferuje proporcjonalne i zrównoważone rozwiązanie dla powiązanych ze sobą problemów społecznych oraz w zakresie konkurencji.

D. Działania następcze

Kiedy nastąpi przegląd przyjętej polityki?

Ocena *ex post* zostanie przeprowadzona zgodnie z regularnym cyklem polityki (5–7 lat).