



EVROPSKÁ
KOMISE

V Bruselu dne 31.5.2017
SWD(2017) 195 final

PRACOVNÍ DOKUMENT ÚTVARŮ KOMISE

SOUHRN POSOUZENÍ DOPADŮ

Průvodní dokument k

NÁVRHU NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY,

**kterým se mění nařízení (ES) č. 1071/2009 a nařízení (ES) č. 1072/2009 za účelem jejich
přizpůsobení vývoji v odvětví**

{COM(2017) 281 final}
{SWD(2017) 194 final}

Souhrnný přehled
Posouzení dopadů revize nařízení (ES) č. 1071/2009 o přístupu k povolání podnikatele v silniční dopravě a nařízení (ES) č. 1072/2009 o přístupu na trh mezinárodní silniční nákladní dopravy
A. Potřeba opatření
V čem spočívá problém a proč se jedná o problém na úrovni EU?
Hlavní zjištěné problémy jsou tyto: - faktory narušující hospodářskou soutěž mezi dopravci rezidenty a nerezidenty, - vysoké náklady pro odvětví a pro donucovací orgány členských států EU. Tyto problémy vyplývají z: - nedůsledného a neúčinného prosazování, - nedostatků v pravidlech, - odlišné oblasti působnosti pravidel. Tyto problémy se týkají zejména podnikatelů v silniční nákladní dopravě a jejich zaměstnanců, ale také jiných aktérů zapojených do dopravního řetězce, jako jsou přepravci, spediční firmy a koncoví uživatelé.
Čeho by mělo být dosaženo?
Obecné cíle zásahu jsou: - příspěk k dosažení vyvážených podmínek hospodářské soutěže pro podnikatele v silniční nákladní dopravě – rezidenty a nerezidenty, - snížit náklady vznikající podnikům a zajistit účinné provádění pravidel. Dva konkrétní cíle jsou: - zajistit soudržné a důsledné monitorování a prosazování stávajících pravidel v členských státech, - pravidla lépe specifikovat a omezit možnosti, které mají členské státy k dispozici.
Jakou přidanou hodnotu budou mít tato opatření na úrovni EU (subsidiarita)?
Není pravděpodobné, že se nedostatky v pravidlech podaří vyřešit bez opatření přijatého Evropskou unií. Jediný způsob, jak je překonat, je prostřednictvím legislativního zásahu zaměřujícího se na další harmonizaci pravidel. Za prosazování nesou především odpovědnost orgány členských států. Pro dosažení jednotnější úrovně prosazování a podobných postupů při prosazování pravidel musí Evropská unie stanovit pravidla, která prosazování usnadní a zefektivní, a požadovat minimální společnou úroveň prosazování.
B. Řešení
Prostřednictvím kterých možností lze cílů dosáhnout? Je některá možnost upřednostňována? Pokud ne, uveďte proč.
Varianta č. 1: <u>Upřesnění právního rámce</u>: opatření, jejichž cílem je upřesnit stávající nejasnosti a pravidla dále specifikovat bez podstatné změny pravidel. Varianta č. 2: <u>Posílení prosazování pravidel</u>: kromě opatření ve variantě č. 1 tato varianta zahrnuje opatření, jejichž cílem je posílit prosazování pravidel. Varianta č. 3: <u>Rozsáhlá revize pravidel</u>: kromě dříve zmíněných opatření tato varianta zahrnuje další opatření, jejichž účelem je podstatně změnit stávající právní rámec. Varianta č. 4 – horizontální: <u>Rozšíření oblasti působnosti uvedených nařízení</u>: tato varianta zahrnuje rozšíření oblasti působnosti jednoho nebo obou nařízení tak, aby se v plném rozsahu nebo zčásti vztahovala na lehká užitková vozidla. Lze ji kombinovat s kteroukoliv jinou variantou. Upřednostňovanou variantou je kombinace varianty č. 3 a částečné rozšíření nařízení (ES) č. 1071/2009 na lehká užitková vozidla.
Jaké jsou názory jednotlivých zúčastněných stran? Kdo podporuje kterou možnost?

Existuje všeobecná shoda, pokud jde o většinu opatření, jejichž cílem je dále upřesnit a specifikovat stávající pojetí a posílit prosazování dodržování pravidel. Názory na klíčová opatření, která by mohla změnit konkurenční postavení podnikatelů z různých členských států, se liší. Členské státy s vysokými mzdami, podporované odborovými organizacemi, obvykle upřednostňují přísnější pravidla kabotáže, zatímco členské státy s nízkými mzdami, podporované většinou sdružení podnikatelů, obvykle upřednostňují další liberalizaci pravidel kabotáže.
C. Dopady upřednostňované možnosti
Jaké jsou výhody upřednostňované možnosti (je-li nějaká doporučena, jinak uveďte výhody hlavních možností)?
– Úspory pro podniky díky používání elektronických přepravních dokladů a jasnější pravidla (3–5 miliard EUR pro EU-28 v letech 2020–2035). – Účinnější monitorování a prosazování dodržování pravidel a méně porušení pravidel. Předpokládané snížení počtu porušení pravidel kabotáže až o 62 % a snížení rizika společností typu poštovní schránky cca o 10 %. – Soudržné uplatňování pravidel napříč EU-28. - Zlepšení pracovních podmínek řidičů.
Jaké jsou náklady na upřednostňovanou možnost (je-li nějaká doporučena, jinak uveďte náklady na hlavní možnosti)?
– Vyšší náklady členských států na zavádění a prosazování (65–166 milionů EUR pro EU-28 v letech 2020–2035). – Částečné uplatnění pravidel na lehká užitková vozidla podnikům přinese další náklady řádově ve výši 4%–10% zvýšení provozních nákladů.
Jaký je dopad na malé a střední podniky a na konkurenceschopnost?
U většiny opatření se zvláštní dopad na malé a střední podniky nepředpokládá. Částečné rozšíření na lehká užitková vozidla se však může ve větší míře dotknout velmi malých dopravců, neboť používají lehká užitková vozidla více.
Očekávají se významné dopady na vnitrostátní rozpočty a správní orgány?
Jak je uvedeno výše, dodatečné náklady pro členské státy v souvislosti s prosazováním dodržování pravidel.
Očekávají se jiné významné dopady?
Žádné významné dopady na životní prostředí ani dopady na celkovou úroveň pracovních míst na úrovni EU. Synergie se sociální iniciativou, a sice:
1) opatření, jejichž účelem je zlepšit prosazování, a 2) kombinace nových pravidel kabotáže s časově vymezeným přístupem k vysílání pracovníků tak, jak předpokládá sociální iniciativa, usnadní prosazování obou souborů pravidel.
Proporcionalita?
Upřednostňovaná varianta nepřekračuje to, co je nezbytné k vyřešení původního problému a ke splnění cílů iniciativy.
D. Návazná opatření
Kdy bude tato politika přezkoumána?
Jestliže pozměňující nařízení vstoupí v platnost v roce 2020, předpokládá se jeho hodnocení v roce 2025.