



EURÓPAI
BIZOTTSÁG

Brüsszel, 2017.2.1.
SWD(2017) 26 final

BIZOTTSÁGI SZOLGÁLATI MUNKADOKUMENTUM

A HATÁSVIZSGÁLAT VEZETŐI ÖSSZEFOGLALÓJA

amely a következő dokumentumot kíséri

Javaslat: Az Európai Parlament és a Tanács irányelve

**az egyes közúti árufuvarozást vagy személyszállítást végző járművek vezetőinek
alapképzéséről és továbbképzéséről szóló 2003/59/EK irányelv és a vezetői engedélyekről
szóló 2006/126/EK irányelv módosításáról**

{COM(2017) 47 final}
{SWD(2017) 27 final}

Vezetői összefoglaló	
Hatásvizsgálat az egyes közúti áru fuvarozást vagy személyszállítást végző járművek vezetőinek alapképzéséről és továbbképzéséről szóló 2003/59/EK irányelv és a vezetői engedélyekről szóló 2006/126/EK irányelv módosításáról szóló irányelvjavaslathoz	
A. A fellépés szükségessége	
Mi a probléma lényege?	
Fő problémák: 1) a képzés kölcsönös elismerésével összefüggő nehézségek; 2) a képzés tartalma nem teljesen releváns a gépjárművezetők igényei szempontjából; 3) a mentességek értelmezését nehézségek és jogbizonytalanság övezik; 4) a gépjárművezetők alapképesítésével és továbbképzésével foglalkozó irányelv (a továbbiakban: irányelv) és a vezetői engedélyekről szóló irányelv által az alsó korhatárra vonatkozóan meghatározott követelmények összhangjának hiánya.	
Mi a kezdeményezés várható eredménye?	
Általános célkitűzés: növelni a közúti közlekedés biztonságát és megkönnyíteni a hivatásos gépjárművezetők szabad mozgását Konkrét célkitűzések: 1) a kölcsönös elismerés érdekében észszerűsíteni a közigazgatási gyakorlatokat a tagállamokban; 2) a képzés tartalmát kiterjeszteni az információs és kommunikációs technológiákra, a közúti biztonságra és a tüzelőanyag-hatékonyságra; 3) fokozni a jogi egyértelműséget és az egyéb uniós jogszabályokkal való összhangot.	
Milyen többletértéket képvisel az uniós szintű fellépés?	
Hatékony megoldásokat kínál a transznacionális problémákra. Javulnak a képzési rendszerek. Egyenlő versenyfeltételeket teremt a közúti fuvarozók számára a közúti közlekedés biztonsági normáit illetően.	

B. Megoldások	
Milyen jogalkotási és nem jogalkotási szakpolitikai alternatívák merültek fel? Van-e előnyben részesített megoldás? Miért?	
Az 1. konkrét célkitűzést szolgáló jogalkotási szakpolitikai alternatívák: a) a tagállamok kötelezően elismerik a többi tagállam által kiállított szakmai alkalmassági bizonyítványokat (SZAB); b) gépjármű-vezetői képesítési igazolvány kiállításának kötelezettsége, amennyiben a 95. kód nem tüntethető fel a vezetői engedélyen; c) a vezetői engedély információs rendszer (RESPER) kiterjesztése a szakmai alkalmassági bizonyítvány megszerzésére irányuló képzésre. A nem uniós gépjárművezetőkre vonatkozó alternatív intézkedések: 1) a járművezetői igazolványok elismerése abban az esetben is, ha a 95. kód nincs feltüntetve; vagy 2) a 95. kód feltüntetése a járművezetői igazolványon. A 2. és a 3. konkrét célkitűzés illetően: - relevánsabbá kell tenni a képzést, és egyértelművé kell tenni, hogy lehetőség van e-tanulás/vegyes tanulás alkalmazására; - tisztázni kell a mentességek alkalmazási körét; - az alsó korhatárra vonatkozó követelményeket össze kell hangolni a vezetői engedélyekről szóló irányelvvel. Az előnyben részesített megoldás: Az 1.b konkrét célkitűzés plusz az 1) alternatív intézkedés.	

Ki melyik alternatívát támogatja?
Az érdekeltek elvben valamennyi szakpolitikai lehetőséget támogatták. A Közúti Fuvarozók Nemzetközi Egyesülete (IRU) támogatta a jelenlegi képzési rendszer továbbfejlesztését és hozzáigazítását a jelenlegi igényekhez. A tagállamok aggályukat fejezték ki a gépjármű-vezetői képesítési igazolványok kiállításával járó terhek miatt.
C. Az előnyben részesített alternatíva hatásai
Melyek az előnyben részesített alternatíva (ha nincs ilyen, akkor a főbb lehetőségek) előnyei?
Megoldja a kölcsönös elismeréssel összefüggő problémákat, valamint 2,3 millió EUR, illetve 6,7 millió EUR költségmegtakarítással jár a vállalkozások és a járművezetők számára (2018 és 2030 között). Javul a képzési rendszer hatékonysága. Az irányelv egyértelműbbé válik, és javul az egyéb uniós jogszabályokkal való összhangja.
Milyen költségekkel jár az előnyben részesített alternatíva (ha nincs ilyen, akkor milyen költségekkel járnak a főbb lehetőségek)?
Becsült költségek (2018 és 2030 között): - szabályozási költségek: 6,3 millió EUR; - a képzés tartalmának módosításával járó átmeneti költségek (négy év alatt): legfeljebb 14,1 millió EUR.
Hogyan érinti a fellépés a vállalkozásokat, köztük a kis- és középvállalkozásokat és a mikrovállalkozásokat?
A fuvarozással foglalkozó kkv-k számára előnyös lesz a várhatóan megnövekvő munkaerő-kínálat és lecsökkenő költségek. A képzési tartalom felülvizsgálatával járó lehetséges költségek várhatóan nem haladják meg az 5 %-ot.
Jelentős lesz-e a tagállamok költségvetésére és közigazgatására gyakorolt hatás?
A szabályozási költségeket leszámítva nem.
Lesznek-e egyéb jelentős hatások?
Nem.
D. További lépések
Mikor kerül sor a szakpolitikai fellépés felülvizsgálatára?
A Bizottság a tagállamokkal és a megfelelő érdekelt felekkel együttműködve figyelemmel fogja kísérni az új szakpolitika hatásait.