



KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 1.2.2017 r.
SWD(2017) 26 final

DOKUMENT ROBOCZY SŁUŻB KOMISJI

STRESZCZENIE OCENY SKUTKÓW

Towarzyszący dokumentowi:

Wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady

zmieniającej dyrektywę 2003/59/WE w sprawie wstępnej kwalifikacji i okresowego szkolenia kierowców niektórych pojazdów drogowych do przewozu rzeczy lub osób oraz dyrektywę 2006/126/WE w sprawie praw jazdy

{COM(2017) 47 final}

{SWD(2017) 27 final}

Streszczenie oceny skutków
Ocena skutków wniosku dotyczącego dyrektywy zmieniającej dyrektywę 2003/59/WE w sprawie wstępnej kwalifikacji i okresowego szkolenia kierowców niektórych pojazdów drogowych do przewozu rzeczy lub osób oraz dyrektywę 2006/126/WE w sprawie praw jazdy
A. Zasadność działań
Na czym polega problem?
Główne problemy: 1) trudności w zakresie wzajemnego uznawania szkoleń 2) treść szkoleń nie odpowiada w pełni potrzebom kierowców 3) trudności i brak pewności prawa w odniesieniu do wykładni wyłączeń 4) niespójności w zakresie wymogów dotyczących dolnej granicy wieku między dyrektywą w sprawie wstępnej kwalifikacji i okresowego szkolenia kierowców („dyrektywa”) i dyrektywą w sprawie praw jazdy („DPJ”)
Jaki jest cel inicjatywy?
Cel ogólny: przyczynianie się do bezpieczeństwa ruchu drogowego i swobodnego przepływu kierowców zawodowych Cele szczegółowe (CS): 1) uproszczenie praktyk administracyjnych w odniesieniu do wzajemnego uznawania w państwach członkowskich 2) uwzględnienie w treści szkoleń ICT, bezpieczeństwa ruchu drogowego i efektywności paliwowej 3) poprawa jasności prawa i spójności z pozostałym prawodawstwem UE
Na czym polega wartość dodana podjęcia działań na poziomie UE?
Skuteczne rozwiązania dla problemów transnarodowych Poprawa systemów szkolenia Równe warunki działania dla przewoźników drogowych pod względem norm bezpieczeństwa ruchu drogowego

B. Rozwiązania
Jakie warianty legislacyjne i nielegislacyjne rozważano? Czy wskazano preferowany wariant? Jak uzasadniono ten wybór lub jego brak?
Warianty legislacyjne CS1: a) obowiązkowe uznawanie świadectw kompetencji zawodowych (ŚKZ) między państwami członkowskimi b) wymóg wydawania kart kwalifikacji kierowcy (KKK), jeżeli kodu 95 nie można wskazać w prawie jazdy c) rozszerzenie systemu informacji dotyczących praw jazdy (RESPER) w celu uwzględnienia szkolenia w zakresie ŚKZ Alternatywne środki dotyczące kierowców spoza UE: 1) uznawanie świadectw kierowców, nawet jeżeli kod 95 nie jest wskazany lub 2) podanie kodu 95 na świadectwie kierowcy W odniesieniu do CS2 i CS3: - poprawa przydatności szkoleń przy wyraźnym określeniu możliwości korzystania z e-uczenia się i szkoleń mieszanych - sprecyzowanie zakresu stosowania wyłączeń - dostosowanie wymogów dotyczących dolnej granicy wieku do DPJ Preferowany wybór: CS1 lit. b) oraz środek alternatywny 1.
Jak kształtuje się poparcie dla poszczególnych wariantów?
Zainteresowane strony poparły zasadniczo wszystkie warianty strategiczne. Międzynarodowa Unia Transportu Drogowego (IRU) poparła poprawę obecnego systemu szkoleń i

dostosowanie go do aktualnych potrzeb. Państwa członkowskie obawiały się, że wydawanie KKK może być uciążliwe.
C. Skutki wdrożenia preferowanego wariantu
Jakie korzyści przyniesie wdrożenie preferowanego wariantu lub – jeśli go nie wskazano – głównych wariantów?
Rozwiązanie kwestii wzajemnego uznawania i oszczędności kosztów w wysokości 2,30 mln EUR dla przedsiębiorstw i 6,7 mln EUR dla kierowców (lata 2018–2030) Poprawa wydajności systemów szkolenia Poprawa jasności i spójności dyrektywy z innymi stosownymi aktami prawnymi UE
Jakie są koszty wdrożenia preferowanego wariantu lub – jeśli go nie wskazano – głównych wariantów?
Szacowane koszty (lata 2018–2030): koszty regulacyjne: 6,3 mln EUR koszty przejściowe (przez cztery lata) w odniesieniu do zmiany treści szkoleń: do 14,1 mln EUR
Jakie będą skutki dla przedsiębiorstw, MŚP i mikroprzedsiębiorstw?
MŚP prowadzące działalność w dziedzinie transportu oczekiwały korzyści z większej podaży pracy i niższych kosztów. Oczekuje się, że ewentualne koszty wynikające z przeglądu treści szkolenia nie przekroczą 5 %.
Czy przewiduje się znaczące skutki dla budżetów i administracji krajowych?
Nie, z wyjątkiem kosztów regulacyjnych
Czy wystąpią inne znaczące skutki?
Nie
D. Działania następce
Kiedy nastąpi przegląd przyjętej polityki?
Komisja będzie monitorować skutki nowej polityki, współpracując z państwami członkowskimi i odpowiednimi zainteresowanymi stronami.