

Bryssel 1.2.2017
SWD(2017) 26 final

KOMISSION YKSIKÖIDEN VALMISTELUASIAKIRJA

TIIVISTELMÄ VAIKUTUSTEN ARVIOINNISTA

Oheisasiakirja

ehdotukseen Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi

**maanteiden tavara- ja henkilöliikenteeseen tarkoitettujen tiettyjen ajoneuvojen
kuljettajien perustason ammattipätevyydestä ja jatkokoulutuksesta annetun direktiivin
2003/59/EY ja ajokorteista annetun direktiivin 2006/126/EY muuttamisesta**

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

Vaikutustenarvioinnin tiivistelmä
Vaikutustenarviointi ehdotuksesta direktiiviksi maanteiden tavarajen ja henkilöliikenteeseen tarkoitettujen tiettyjen ajoneuvojen kuljettajien perustason ammattipätevyydestä ja jatkokoulutuksesta annetun direktiivin 2003/59/EY ja ajokorteista annetun direktiivin 2006/126/EY muuttamisesta
A. Toimenpiteen tarve
Ongelman ydin
Suurimmat ongelmat: 1) koulutuksen vastavuoroiseen tunnustamiseen liittyvät vaikeudet 2) koulutuksen sisältö ei täysin vastaa kuljettajien tarpeita 3) poikkeusten tulkintaan liittyvät vaikeudet ja oikeudellinen epävarmuus 4) kuljettajien ammattipätevyydestä ja jatkokoulutuksesta annetun direktiivin (jäljempänä 'direktiivi') ja ajokorttidirektiivin väliset alaikärajat koskevat epä johdonmukaisuudet
Mihin aloitteella pyritään?
Yleinen tavoite: edistää tieliikenneturvallisuutta ja ammattikuljettajien vapaata liikkuvuutta Erityistavoitteet: 1) virtaviivaistaa vastavuoroisen tunnustamisen hallintomenettelyjä jäsenvaltioissa 2) sisällyttää tieto- ja viestintätekniologioiden käyttö sekä tieturvallisuuteen ja polttoainetehokkuuteen liittyvät sisällöt koulutukseen 3) parantaa oikeusvarmuutta ja johdonmukaisuutta suhteessa muuhun EU:n lainsäädäntöön
Mitä lisäarvoa saadaan toimenpiteen toteuttamisesta EU:n tasolla?
Tehokkaita ratkaisuja ylikansallisiin ongelmiin Parempia koulutusjärjestelmiä Tieliikenteen harjoittajille tieliikenneturvallisuusnormien osalta tasavertaiset toimintaedellytykset
B. Ratkaisut
Mitä lainsäädännöllisiä ja muita toimenpidevaihtoehtoja on harkittu? Onko jokin vaihtoehto arvioitu parhaaksi? Miksi?
Lainsäädännölliset toimintavaihtoehdot (erityistavoite 1): a) ammattipätevyyttä osoittavien todistusten (CAP-todistus) vastavuoroisen tunnustamisen pakollisuus jäsenvaltioiden välillä b) vaatimus myöntää kuljettajan ammattipätevyyskortti, jos koodia 95 ei voi merkitä ajokorttiin c) RESPER-ajokorttitietojärjestelmän laajentaminen kattamaan CAP-koulutus Vaihtoehtoiset muita kuin EU:n kuljettajia koskevat toimenpiteet: 1) kuljettajatodistusten tunnustaminen riippumatta siitä, onko niihin merkitty koodi 95 vai ei 2) koodin 95 merkitseminen kuljettajatodistuksiin Erityistavoitteiden 2 ja 3 osalta: - koulutuksen relevanttiuden parantaminen ja sen selventäminen, että on mahdollista käyttää verkko-opintoja ja sulautuvaa opetusta - poikkeusten soveltamisalan selkeyttäminen - alaikärajaa koskevien vaatimusten saattaminen yhdenmukaisiksi ajokorttidirektiivin kanssa Parhaaksi katsottu vaihtoehto: Erityistavoite 1 b) ja sen lisäksi vaihtoehtoinen toimenpide 1
Mitkä toimijat kannattavat mitään vaihtoehtoa?
Sidosryhmät antoivat tukensa periaatteessa kaikille vaihtoehdoille. Kansainvälinen maantiekuljetusliitto (IRU) tuki nykyisen koulutusjärjestelmän parantamista ja sen mukauttamista nykyisiin tarpeisiin. Jäsenvaltiot pelkäsivät, että kuljettajan pätevyyskorttien myöntämisestä voisi tulla raskas menettely.

C. Parhaaksi arvioidun vaihtoehdon vaikutukset
Mitkä ovat parhaaksi arvioidun vaihtoehdon hyödyt (jos parhaaksi arvioitua vaihtoehtoa ei ole, päävaihtoehtojen hyödyt)?
Vastavuoroisen tunnustamisen ongelmien ratkaiseminen sekä yrityksille koituvat 2,3 miljoonan euron kustannussäästöt ja kuljettajille koituvat 6,7 miljoonan euron kustannussäästöt (vuosina 2018–2030) Koulutusjärjestelmän tehostuminen Direktiivin selkiytyminen ja johdonmukaisuuden parantuminen suhteessa muihin EU:n säädöksiin
Mitkä ovat parhaaksi arvioidun vaihtoehdon kustannukset (jos parhaaksi arvioitua vaihtoehtoa ei ole, päävaihtoehtojen kustannukset)?
Arvioidut kustannukset (2018–2030): sääntelykustannukset: 6,3 miljoonaa euroa koulutussisältöjen muuttumisen siirtymäkauden kustannukset (neljän vuoden aikana): enintään 14,1 miljoonaa euroa
Mitkä ovat vaikutukset yrityksiin, mukaan lukien pk- ja mikroyritykset?
Liikennealan pk-yritysten odotetaan hyötyvän työvoimatarjonnan paranemisesta ja kustannusten alenemisesta. Koulutussisältöjen tarkistamisesta syntyvien mahdollisten kustannusten ei odoteta ylittävän viittä prosenttia.
Kohdistuuko jäsenvaltioiden budjettiin ja julkishallintoon merkittäviä vaikutuksia?
Ei muita kustannuksia sääntelykustannusten lisäksi
Onko toimenpiteellä muita merkittäviä vaikutuksia?
Ei
D. Seuranta
Milloin asiaa tarkastellaan uudelleen?
Komissio seuraa uuden toimintapolitiikan vaikutuksia yhteistyössä jäsenvaltioiden ja asiaankuuluvien sidosryhmien kanssa.