

Bruxelles, 1.2.2017
SWD(2017) 26 final

DOCUMENT DE LUCRU AL SERVICIILOR COMISIEI

REZUMATUL EVALUĂRII IMPACTULUI

care însoțește documentul

Propunere de directivă a Parlamentului European și a Consiliului

de modificare a Directivei 2003/59/CE privind calificarea inițială și formarea periodică a conducătorilor auto ai anumitor vehicule rutiere destinate transportului de mărfuri sau de pasageri, precum și a Directivei 2006/126/CE privind permisele de conducere

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

Fișă rezumat
Evaluarea impactului cu privire la propunerea de directivă de modificare a Directivei 2003/59/CE privind calificarea inițială și formarea periodică a conducătorilor auto ai anumitor vehicule rutiere destinate transportului de mărfuri sau de pasageri, precum și a Directivei 2006/126/CE privind permisele de conducere
A. Necesitatea de a acționa
Care este problema?
Probleme principale: 1) dificultăți în ceea ce privește recunoașterea reciprocă a formării profesionale; 2) conținut al formării profesionale care nu este pe deplin relevant pentru nevoile conducătorilor auto; 3) dificultăți și insecuritatea juridică în ceea ce privește interpretarea excepțiilor; 4) incoerențe cu privire la cerințele privind vârsta minimă între Directiva privind calificarea inițială și formarea periodică a conducătorilor auto (denumită în continuare „directiva”) și Directiva privind permisele de conducere (denumită în continuare „DPC”).
Ce se așteaptă de la această inițiativă?
Obiectiv general: contribuția la siguranța rutieră și la libera circulație a conducătorilor auto profesioniști. Obiective specifice (OS): 1) simplificarea practicilor administrative pentru recunoașterea reciprocă în statele membre; 2) conținutul formării să cuprindă TIC, siguranța rutieră și consumul eficient de carburant; 3) îmbunătățirea clarității juridice și a coerenței cu alte acte legislative ale UE.
Care este valoarea adăugată a acțiunii la nivelul UE?
Soluții eficiente pentru problemele transnaționale Îmbunătățirea sistemelor de formare profesională Condiții de concurență echitabile pentru operatorii de transport rutier în ceea ce privește standardele de siguranță rutieră
B. Soluții
Ce opțiuni de politică legislative și nelegislative au fost luate în considerare? Există o opțiune preferată sau nu? De ce?
Opțiuni de politică legislative OS1: a) recunoașterea obligatorie a certificatelor de competență profesională (CCP) între statele membre; b) obligația emiterii de cărți de calificare a conducătorului auto (DQC - <i>Driving Qualification Cards</i>) în cazul în care nu se poate indica codul 95 pe permisul de conducere; c) extinderea sistemului informatic privind permisele de conducere (RESPER) pentru a acoperi formarea CCP. Măsuri alternative în ceea ce privește conducătorii auto din afara UE: 1) recunoașterea atestatelor de conducător auto, chiar dacă codul 95 nu este indicat pe acestea; sau 2) marcarea codului 95 pe atestatul de conducător auto. În ceea ce privește OS2 și OS3: - îmbunătățirea relevanței formării profesionale, precizând în mod clar posibilitatea de a utiliza formarea de tip e-learning și mixtă; - clarificarea domeniului de aplicare al excepțiilor; - alinarea cerințelor privind vârsta minimă la DPC. Opțiune preferată: OS1 (b) plus măsura alternativă (1).
Cine sunt susținătorii fiecărei opțiuni?
Părțile interesate au sprijinit, în principiu, toate opțiunile de politică. Uniunea Internațională a Transporturilor Rutiere (IRU) a sprijinit îmbunătățirea actualului sistem de formare

profesională și adaptarea acestuia la nevoile actuale.
Statele membre și-au exprimat îngrijorarea că emiterea de DQC ar putea fi împovărătoare.

C. Impactul opțiunii preferate

Care sunt avantajele opțiunii preferate (dacă există; în caz contrar, avantajele opțiunilor principale)?

Soluționarea problemelor în materie de recunoaștere reciprocă și economii de costuri în valoare de 2,3 milioane EUR pentru întreprinderi și de 6,7 milioane EUR pentru conducătorii auto (2018-2030)
Îmbunătățirea eficienței sistemului de formare profesională
Îmbunătățirea clarității și a coerenței directivei cu alte acte legislative relevante ale UE

Care sunt costurile opțiunii preferate (dacă există; în caz contrar, costurile opțiunilor principale)?

Costuri estimate (2018-2030):
costuri de reglementare: 6,3 milioane EUR
costuri tranzitorii (pentru o perioadă de patru ani) aferente modificărilor aduse conținutului formării: până la 14,1 milioane EUR

Care va fi impactul asupra societăților, IMM-urilor și microîntreprinderilor?

Se estimează că IMM-urile din sectorul transportului vor beneficia de pe urma creșterii ofertei de forță de muncă și a reducerii costurilor.
Se estimează că eventualele costuri legate de revizuirea conținutului formării nu vor depăși 5 %.

Va exista un impact semnificativ asupra bugetelor și administrațiilor naționale?

Niciunul, cu excepția costurilor de reglementare.

Vor exista și alte efecte semnificative?

Nu

D. Măsurile ulterioare

Când va fi reexaminată politica?

Comisia va monitoriza efectele noii politici în cooperare cu statele membre și cu părțile interesate relevante.