



Съвет на
Европейския съюз

Брюксел, 1 февруари 2017 г.
(OR. en)

Междуинституционално досие:
2017/0015 (COD)

5671/17
ADD 2

TRANS 28
CODEC 107
MI 91
EDUC 32

ПРИДРУЖИТЕЛНО ПИСМО

От: Генералния секретар на Европейската комисия,
подписано от г-н Jordi AYET PUIGARNAU, директор

Дата на получаване: 1 февруари 2017 г.

До: Г-н Јерре TRANHOLM-MIKKELSEN, генерален секретар на Съвета на
Европейския съюз

№ док. Ком.: SWD(2017) 26 final

Относно: РАБОТЕН ДОКУМЕНТ НА СЛУЖБИТЕ НА КОМИСИЯТА ОБОБЩЕНА
ОЦЕНКА НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО придружаващ Предложението за
Директива на Европейския парламент и на Съвета за изменение на
Директива 2003/59/ЕО относно начална квалификация и
продължаващо обучение на водачи на някои пътни превозни средства
за превоз на товари или пътници и на Директива 2006/126/ЕО относно
свидетелства за управление на превозни средства

Приложено се изпраща на делегациите документ SWD(2017) 26 final.

Приложение: SWD(2017) 26 final



Брюксел, 1.2.2017 г.
SWD(2017) 26 final

РАБОТЕН ДОКУМЕНТ НА СЛУЖБИТЕ НА КОМИСИЯТА

ОБОБЩЕНА ОЦЕНКА НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО

придружаващ

**Предложението за Директива на Европейския парламент и на Съвета
за изменение на Директива 2003/59/ЕО относно начална квалификация и
продължаващо обучение на водачи на някои пътни превозни средства за превоз на
товари или пътници и на Директива 2006/126/ЕО относно свидетелства за
управление на превозни средства**

{COM(2017) 47 final}

{SWD(2017) 27 final}

Обобщение
Оценка на въздействието на Предложението за Директива за изменение на Директива 2003/59/ЕО относно начална квалификация и продължаващо обучение на водачи на някои пътни превозни средства за превоз на товари или пътници и на Директива 2006/126/ЕО относно свидетелства за управление на превозни средства
А. Необходимостта от мерки
Какъв е проблемът?
Основни проблеми: <ol style="list-style-type: none"> 1) трудности с взаимното признаване на обучението; 2) учебното съдържание не е напълно подходящо за нуждите на водачите на превозни средства; 3) затруднения и правна несигурност при тълкуването на изключенията; 4) несъответствия в изискванията за минимална възраст между Директивата относно началната квалификация и продължаващото обучение на водачи (Директива) и Директивата относно свидетелствата за управление на превозни средства (ДСУПС)
Какво се очаква да бъде постигнато с настоящата инициатива?
Обща цел: да се допринесе за повишаването на пътната безопасност и свободното движение на професионални водачи Конкретни цели (КЦ): <ol style="list-style-type: none"> 1) да се рационализират административните практики за взаимно признаване в държавите членки; 2) в съдържанието на обучението да се включат ИКТ и теми за пътната безопасност и горивната ефективност; 3) повишаване на правната яснота и съгласуваността с другите законодателни актове на ЕС.
Какви ползи носят действията на равнище ЕС?
Ефикасни решения за транснационални проблеми Подобрени системи на обучение Еднакви условия на конкуренция за автомобилните превозвачи от гледна точка на стандартите за пътна безопасност

Б. Решения
Какви законодателни и незаконодателни варианти за действие бяха разгледани? Има ли предпочетен вариант, или не? Защо?
Законодателни варианти за действие по КЦ1: <ol style="list-style-type: none"> а) задължително признаване на УПК (удостоверения за професионална компетентност) между държавите членки; б) изискване за издаване на карта за квалификация на водача (ККВ), ако на свидетелството за управление на превозно средство не може да се отбележи код 95; в) разширяване на информационната система за свидетелствата за управление на превозни средства (RESPER), за да се обхване обучението за УПК. <p>Алтернативни мерки по отношение на водачите, които не са от ЕС:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) признаване на атестациите за водач дори ако код 95 не е отбелязан; или 2) отбелязване на код 95 на атестацията за водач. <p>По отношение на КЦ2 и КЦ3:</p> <p>повишаване на относимостта на обучението, като ясно се посочи възможността да се използва електронно обучение и смесени методи на обучение,</p> <p>поясняване на обхвата на изключенията,</p> <p>уеднаквяване на изискванията за минимална възраст с ДСУПС.</p>

Предпочетен вариант: КЦ1 — буква б) плюс алтернативна мярка 1.
Кой подкрепя отделните варианти?
Заинтересованите страни подкрепиха по принцип всички варианти за действие. Международният съюз за автомобилен транспорт (IRU) подкрепи подобряването на настоящата система на обучение и приспособяването ѝ към нуждите в момента. Държавите членки изразиха загриженост, че издаването на ККВ може да създаде тежест за администрацията.
В. Въздействие на предпочетения вариант
Какви са ползите от предпочетения вариант (ако има такъв, в противен случай — от основните варианти)?
Разрешаване на проблемите, свързани с взаимното признаване, и икономии на разходи в размер на 2,3 млн. евро за предприятията и 6,7 млн. евро за водачите (2018—2030 г.) Повишена ефикасност на системата на обучение Повишена яснота и съгласуваност на Директивата с други относими правни актове на ЕС
Какви са разходите за предпочетения вариант (ако има такъв, в противен случай — за основните варианти)?
Очаквани разходи (2018—2030 г.): регулаторни разходи: 6,3 млн. евро преходни разходи (за четири години) за промени в съдържанието на обучението: до 14,1 млн. евро
Какви ще са последиците за съответните дружества, малки и средни предприятия (МСП) и микропредприятия?
Очаква се МСП в сферата на транспорта да имат полза от по-голямото предлагане на работна ръка и по-ниските разходи. Не се очаква евентуалните разходи, свързани с преразглеждане на съдържанието на обучението, да надвишат 5 %.
Ще има ли значително въздействие върху националните бюджети и администрации?
Не, освен регулаторните разходи
Ще има ли други значителни въздействия?
Не
Г. Последващи действия
Кога ще бъде извършен преглед на законодателните разпоредби?
Комисията ще следи последиците от новите законодателни разпоредби в сътрудничество с държавите членки и съответните заинтересовани страни.