



Rådet for
Den Europæiske Union

Bruxelles, den 1. februar 2017
(OR. en)

**Interinstitutionel sag:
2017/0015 (COD)**

5671/17
ADD 2

TRANS 28
CODEC 107
MI 91
EDUC 32

FØLGESKRIVELSE

fra: Jordi AYET PUIGARNAU, direktør, på vegne af generalsekretæren for Europa-Kommissionen

modtaget: 1. februar 2017

til: Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, generalsekretær for Rådet for Den Europæiske Union

Komm. dok. nr.: SWD(2017) 26 final

Vedr.: ARBEJDSDOKUMENT FRA KOMMISSIONENS TJENESTEGRENE
RESUME AF KONSEKVENSANALYSEN Ledsagedokument til Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 2003/59/EF om grundlæggende kvalifikationskrav og efteruddannelseskrav for førere af visse køretøjer, der benyttes til godstransport eller personbefordring ad vej, og direktiv 2006/126/EF om kørekort

Hermed følger til delegationerne dokument - SWD(2017) 26 final.

Bilag: SWD(2017) 26 final

Bruxelles, den 1.2.2017
SWD(2017) 26 final

ARBEJDSDOKUMENT FRA KOMMISSIONENS TJENESTEGRENE

RESUME AF KONSEKVENSANALYSEN

Ledsagedokument til

Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv

om ændring af direktiv 2003/59/EF om grundlæggende kvalifikationskrav og efteruddannelseskrav for førere af visse køretøjer, der benyttes til godstransport eller personbefordring ad vej, og direktiv 2006/126/EF om kørekort

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

Resumé
Konsekvensanalyse om forslag til direktiv om ændring af direktiv 2003/59/EF om grundlæggende kvalifikationskrav og efteruddannelseskrav for førere af visse køretøjer, der benyttes til godstransport eller personbefordring ad vej, og direktiv 2006/126/EF om kørekort
A. Behov for handling
Hvad er problemet?
Vigtigste problemer: <ol style="list-style-type: none"> 1) problemer med gensidig anerkendelse af uddannelse 2) uddannelsens indhold er ikke fuldt ud relevant for chaufførernes behov 3) vanskeligheder med og juridisk usikkerhed i fortolkningen af undtagelserne 4) uoverensstemmelser mellem aldersgrænserne i direktivet om efteruddannelse af erhvervschauffører (direktivet) og direktivet om kørekort (direktivet om kørekort)
Hvad kan der forventes af initiativet?
<p>Generel målsætning: at bidrage til trafikikkerheden og fri bevægelighed for erhvervschauffører</p> <p>Specifikke målsætninger:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) at effektivisere den administrative praksis for gensidig anerkendelse i medlemsstaterne 2) uddannelsen skal indeholde IKT, trafikikkerhed og brændstofeffektivitet 3) bedre retssikkerhed og sammenhæng med anden EU-lovgivning
Hvad er merværdien ved at handle på EU-plan?
<p>Effektive løsninger på grænseoverskridende problemer</p> <p>Bedre uddannelsessystemer</p> <p>Mere lige vilkår for transportvirksomheder med hensyn til trafikikkerhedsstandarder</p>
B. Løsninger
Hvilke lovgivningsmæssige og ikkelovgivningsmæssige politiske løsningsmodeller er blevet overvejet? Foretrakkes én model frem for andre? Hvorfor?
<p>Lovgivningsmæssige politiske løsningsmodeller, specifik målsætning 1:</p> <ol style="list-style-type: none"> a) obligatorisk anerkendelse af kvalifikationsbeviser mellem medlemsstaterne b) krav om at udstede chaufføruddannelsesbeviser, hvis kode 95 ikke kan indføres på kørekortet c) udvidelse af informationssystemet for kørekort (RESPER), så det også omfatter uddannelse vedrørende kvalifikationsbeviser <p>Alternative foranstaltninger vedrørende ikke-EU-chauffører:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) anerkendelse af førerattester, selv om kode 95 ikke er indført, eller 2) indførelse af kode 95 på førerattesten <p>Vedrørende specifik målsætning 2 og 3:</p> <ul style="list-style-type: none"> mere relevant uddannelse med tydelig angivelse af muligheden for at anvende e-læring og kombineret læring præcisering af omfanget af undtagelserne ensretning af aldersgrænser med direktivet om kørekort <p><u>Foretrukne løsningsmodel:</u> Specifik målsætning b) plus alternativ foranstaltning 1).</p>
Hvem støtter hvilken model?
<p>Interessenterne støttede i princippet alle politiske løsningsmodeller.</p> <p>Den Internationale Vognmandsorganisation (IRU) støttede en forbedring af det nuværende uddannelsessystem og tilpasning til de aktuelle behov.</p> <p>Medlemsstaterne var bekymrede for, at det kunne være belastende at udstede chaufføruddannelsesbeviser.</p>
C. Den foretrukne models indvirkninger

Hvad er fordelene ved den foretrukne løsning (om nogen, ellers de vigtigste)?

Løsning af problemer vedrørende gensidig anerkendelse og omkostningsbesparelser på 2,30 mio. EUR for virksomhederne og 6,7 mio. EUR for chaufførerne (2018-2030).
Bedre og mere effektive uddannelsessystemer.
Et mere præcist og sammenhængende direktiv i forhold til andre relevante EU-retsakter.

Hvilke omkostninger er forbundet med den foretrukne løsning (om nogen, ellers de vigtigste)?

Anslåede omkostninger (2018-2030):
reguleringsomkostninger: 6,3 mio. EUR
overgangsperiodens omkostninger (over fire år) til ændringer af uddannelsens indhold: op til 14,1 mio. EUR.

Hvordan vil de små og mellemstore virksomheder og mikrovirksomhederne blive berørt?

Transport-SMV'er ventes at få gavn af øget arbejdskraft og færre omkostninger.
Eventuelle omkostninger til revisionen af uddannelsens indhold ventes ikke at overstige 5 %.

Vil det få stor virkning for de nationale budgetter og myndigheder?

Ingen med undtagelse af reguleringsomkostninger

Vil der være andre væsentlige virkninger?

Nej

D. Opfølgning**Hvornår vil politikken blive revideret?**

Kommissionen vil overvåge virkningen af den nye politik i samarbejde med medlemsstaterne og relevante interessenter.