



Brüssel, den 1. Februar 2017
(OR. en)

**Interinstitutionelles Dossier:
2017/0015 (COD)**

**5671/17
ADD 2**

**TRANS 28
CODEC 107
MI 91
EDUC 32**

ÜBERMITTLUNGSVERMERK

Absender:	Herr Jordi AYET PUIGARNAU, Direktor, im Auftrag des Generalsekretärs der Europäischen Kommission
Eingangsdatum:	1. Februar 2017
Empfänger:	Herr Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Generalsekretär des Rates der Europäischen Union
Nr. Komm.dok.:	SWD(2017) 26 final
Betr.:	ARBEITSUNTERLAGE DER KOMMISSIONSDIENSTSTELLEN ZUSAMMENFASSUNG DER FOLGENABSCHÄTZUNG Begleitunterlage zum Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 2003/59/EG über die Grundqualifikation und Weiterbildung der Fahrer bestimmter Kraftfahrzeuge für den Güter- oder Personenkraftverkehr und der Richtlinie 2006/126/EG über den Führerschein

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument SWD(2017) 26 final.

Anl.: SWD(2017) 26 final

Brüssel, den 1.2.2017
SWD(2017) 26 final

ARBEITSUNTERLAGE DER KOMMISSIONSDIENSTSTELLEN

ZUSAMMENFASSUNG DER FOLGENABSCHÄTZUNG

Begleitunterlage zum

**Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates
zur Änderung der Richtlinie 2003/59/EG über die Grundqualifikation und
Weiterbildung der Fahrer bestimmter Kraftfahrzeuge für den Güter- oder
Personenkraftverkehr und der Richtlinie 2006/126/EG über den Führerschein**

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

Zusammenfassung
Folgenabschätzung zu einem Vorschlag für eine Richtlinie zur Änderung der Richtlinie 2003/59/EG über die Grundqualifikation und Weiterbildung der Fahrer bestimmter Kraftfahrzeuge für den Güter- oder Personenkraftverkehr und der Richtlinie 2006/126/EG über den Führerschein
A. Handlungsbedarf
Worum geht es?
Hauptprobleme: 1) Schwierigkeiten bei der gegenseitigen Anerkennung der Ausbildung 2) Ausbildungsinhalt wird den Bedürfnissen der Fahrer nicht uneingeschränkt gerecht 3) Schwierigkeiten und Rechtsunsicherheit bei der Auslegung von Ausnahmen 4) Widersprüche hinsichtlich der Mindestaltersanforderungen zwischen der Richtlinie über die Grundqualifikation und Weiterbildung von Fahrern und der Richtlinie über den Führerschein
Was soll mit dieser Initiative erreicht werden?
Allgemeines Ziel: Beitrag zur Sicherheit im Straßenverkehr und zur Freizügigkeit von Berufskraftfahrern Einzelziele: 1) Straffung der Verfahren für die gegenseitige Anerkennung in den Mitgliedstaaten 2) Ausbildungsinhalt muss IKT, Sicherheit im Straßenverkehr und Kraftstoffeffizienz umfassen 3) Verbesserung der rechtlichen Klarheit und der Kohärenz mit anderen EU-Rechtsvorschriften
Was ist der Mehrwert des Tätigwerdens auf EU-Ebene?
Effiziente Lösungen für grenzübergreifende Probleme Verbesserte Ausbildungssysteme Gleiche Bedingungen für Kraftverkehrsunternehmer in Bezug auf Standards für die Straßenverkehrssicherheit

B. Lösungen
Welche gesetzgeberischen und sonstigen Politikoptionen wurden erwogen? Wird eine davon bevorzugt? Warum?
Gesetzgeberische Politikoptionen Einzelziel 1: a) obligatorische Anerkennung von Befähigungsnachweisen (CPC) zwischen den Mitgliedstaaten b) Verpflichtung zur Ausstellung von Fahrerqualifizierungsnachweisen, wenn der Code 95 nicht im Führerschein vermerkt werden kann c) Ausweitung des Führerschein-Informationsnetzes (RESPER) auf die CPC-Ausbildung Alternative Maßnahmen in Bezug auf Fahrer aus Drittstaaten: 1) Anerkennung von Fahrerbescheinigungen, auch wenn der Code 95 nicht vermerkt ist, oder 2) Vermerken des Code 95 auf der Fahrerbescheinigung Einzelziel 2 und Einzelziel 3: - Verbesserung der Relevanz der Ausbildung, klarer Hinweis auf die Möglichkeit, E-Learning und integriertes Lernen (Blended Learning) zu nutzen - Klarstellung des Geltungsbereichs der Ausnahmen - Angleichung der Mindestaltersanforderungen an die Führerscheinrichtlinie Bevorzugte Option: Einzelziel 1 b) sowie die alternative Maßnahme 1).
Wer unterstützt welche Option?
Die Interessenträger befürworteten im Prinzip alle Politikoptionen. Die Internationale Straßentransport-Union (IRU) sprach sich für eine Verbesserung des gegenwärtigen Ausbildungssystems und seine Anpassung an die aktuellen Bedürfnisse aus. Die Mitgliedstaaten äußerten Bedenken, dass die Ausstellung von Fahrerqualifizierungsnachweisen aufwendig sein könnte.

C. Auswirkungen der bevorzugten Option
Worin bestehen die Vorteile der bevorzugten Option bzw. der wesentlichen Optionen?
Lösung der Probleme im Zusammenhang mit der gegenseitigen Anerkennung und Kosteneinsparungen für Unternehmen in Höhe von 2,30 Mio. EUR und für Fahrer in Höhe von 6,7 Mio. EUR (2018-2030) Effizienteres Ausbildungssystem Mehr Klarheit und stärkere Kohärenz der Richtlinie mit anderen einschlägigen Rechtsakten der EU
Worin bestehen die Vorteile der bevorzugten Option bzw. der wesentlichen Optionen?
Geschätzte Kosten (2018-2030): Regulierungskosten: 6,3 Mio. EUR Übergangskosten (über vier Jahre) für Änderungen des Ausbildungsinhalts: bis zu 14,1 Mio. EUR
Worin bestehen die Auswirkungen auf Unternehmen, KMU und Kleinstunternehmen?
KMU aus der Verkehrsbranche werden voraussichtlich von einem größeren Angebot an Arbeitskräften und geringeren Kosten profitieren Etwaige Kosten, die sich aus der Überarbeitung der Ausbildungsinhalte ergeben, werden voraussichtlich 5 % nicht überschreiten
Wird es nennenswerte Auswirkungen auf nationale Haushalte und Behörden geben?
Keine, mit Ausnahme der Regulierungskosten
Wird es andere nennenswerte Auswirkungen geben?
Nein
D. Folgemaßnahmen
Wann wird die Maßnahme überprüft?
Die Kommission wird die Auswirkungen der neuen Maßnahme zusammen mit den Mitgliedstaaten und den einschlägigen Interessenträgern überwachen.