



Consejo de la
Unión Europea

Bruselas, 1 de febrero de 2017
(OR. en)

**Expediente interinstitucional:
2017/0015 (COD)**

5671/17
ADD 2

TRANS 28
CODEC 107
MI 91
EDUC 32

NOTA DE TRANSMISIÓN

De: secretario general de la Comisión Europea,
firmado por D. Jordi AYET PUIGARNAU, director

Fecha de recepción: 1 de febrero de 2017

A: D. Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, secretario general del Consejo de la
Unión Europea

N.º doc. Ción.: SWD(2017) 26 final

Asunto: DOCUMENTO DE TRABAJO DE LOS SERVICIOS DE LA COMISIÓN
RESUMEN DE LA EVALUACIÓN DE IMPACTO que acompaña al
documento Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo
por la que se modifica la Directiva 2003/59/EC, relativa a la cualificación
inicial y la formación continua de los conductores de determinados
vehículos destinados al transporte de mercancías o de viajeros por
carretera y la directiva 2006/126/EC sobre el permiso de conducción

Adjunto se remite a las Delegaciones el documento – SWD(2017) 26 final.

Adj.: SWD(2017) 26 final



Bruselas, 1.2.2017
SWD(2017) 26 final

DOCUMENTO DE TRABAJO DE LOS SERVICIOS DE LA COMISIÓN

RESUMEN DE LA EVALUACIÓN DE IMPACTO

que acompaña al documento

Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo

por la que se modifica la Directiva 2003/59/EC, relativa a la cualificación inicial y la formación continua de los conductores de determinados vehículos destinados al transporte de mercancías o de viajeros por carretera y la directiva 2006/126/EC sobre el permiso de conducción

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

Ficha resumen
Evaluación de impacto sobre la propuesta de Directiva por la que se modifica la Directiva 2003/59/CE, relativa a la cualificación inicial y la formación continua de los conductores de determinados vehículos destinados al transporte de mercancías o de viajeros por carretera y la Directiva 2006/126/CE sobre el permiso de conducción
A. Necesidad de actuar
¿De qué se trata?
Principales problemas: <ol style="list-style-type: none"> 1) dificultades con el reconocimiento mutuo de los periodos de formación 2) contenido de la formación no enteramente pertinente para las necesidades de los conductores 3) dificultades e inseguridad jurídica en la interpretación de las exenciones 4) incoherencia en los requisitos de edad mínima entre la Directiva relativa a la cualificación inicial y la formación continua de los conductores (en lo sucesivo, la Directiva) y la Directiva sobre el permiso de Conducción (DPC)
¿Qué espera alcanzar esta iniciativa?
Objetivo general: contribuir a la seguridad vial y a la libertad de circulación de conductores profesionales Objetivos específicos (OE): <ol style="list-style-type: none"> 1) agilizar las prácticas administrativas respecto al reconocimiento mutuo en los Estados miembros 2) hacer que el contenido de la formación abarque a las TIC, la seguridad vial y la eficiencia en el consumo de carburante 3) aumentar la claridad jurídica y la coherencia con otros actos jurídicos de la Unión
¿Cuál es el valor añadido de la acción a nivel de la UE?
Soluciones eficientes para problemas transnacionales Sistemas de formación mejorados Pie de igualdad para los operadores de transporte por carretera en términos de normas de seguridad vial
B. Soluciones
¿Qué opciones legislativas y no legislativas se han estudiado? ¿Existe o no una opción preferida? ¿Por qué?
Opciones legislativas OE1: <ol style="list-style-type: none"> a) reconocimiento obligatorio de certificados de aptitud profesional (CAP) entre Estados miembros b) obligación de expedir tarjetas de cualificación del conductor (DQC) si en el permiso de conducción no puede inscribirse el código armonizado 95 c) ampliar la red de información RESPER para dar cabida a la formación CAP Medidas alternativas para conductores de fuera de la UE: <ol style="list-style-type: none"> 1) reconocimiento de certificados de conductor incluso si no figura el código 95, o 2) consignar el código 95 en el certificado de conductor Por lo que se refiere a OE2 y OE3: <ul style="list-style-type: none"> aumentar la pertinencia de la formación indicando claramente la posibilidad de recurrir al aprendizaje electrónico y al aprendizaje mixto precisar el ámbito de aplicación de las exenciones uniformizar las obligaciones de edad mínima con la DPC Opción preferida: OE1 b), más la medida alternativa 1).
¿Quién apoya cada opción?
Las partes interesadas apoyaban, en principio, todas las opciones. La Unión Internacional de Transporte por Carretera (IRU) abogó por mejorar el actual sistema de formación y adaptarlo a las necesidades actuales. Los Estados miembros temían que la emisión de DQCs constituyera una carga

C. Repercusiones de la opción preferida
¿Cuáles son los beneficios de la opción preferida (de haberlos; si no, los principales)?
Solución para los problemas de reconocimiento mutuo y ahorro de 2,30 millones EUR para las empresas y de 6,7 para los conductores (2018-2030) Mayor eficiencia del sistema de formación Mayor claridad y coherencia de la Directiva con otros actos legislativos pertinentes de la UE
¿Cuáles son los costes de la opción preferida (de haberlos; si no, los principales)?
Costes estimados (2018-2030): costes reglamentarios: 6,3 millones EUR costes transitorios (durante cuatro años) por cambios en los contenidos de la formación: hasta 14,1 millones EUR
¿Cómo se verán afectadas las empresas, las pymes y las microempresas??
Se prevé que las pymes se beneficien de una mayor oferta de mano de obra y reducción de costes Se piensa que los costes derivados de la revisión de los contenidos de la formación no superarán el 5 %
¿Se producirán efectos significativos sobre los presupuestos y las administraciones nacionales ?
No, con excepción de los costes reglamentarios
¿Se producirán otros efectos significativos??
No
D. Seguimiento
¿Cuándo se revisará la política?
La Comisión hará un seguimiento de los efectos de la nueva política, para lo que cooperará con los Estados miembros y las partes interesadas pertinentes.