



Euroopa Liidu
Nõukogu

Brüssel, 1. veebruar 2017
(OR. en)

Institutsioonidevaheline
dokument:
2017/0015 (COD)

5671/17
ADD 2

TRANS 28
CODEC 107
MI 91
EDUC 32

SAATEMÄRKUSED

Saatja:	Euroopa Komisjoni peasekretär, allkirjastanud Jordi AYET PUIGARNAU, direktor
Kättesaamise kuupäev:	1. veebruar 2017
Saaja:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Euroopa Liidu Nõukogu peasekretär
Komisjoni dok nr:	SWD(2017) 26 final
Teema:	KOMISJONI TALITUSTE TÖÖDOKUMENT MÕJUHINNANGU KOMMENTEERITUD KOKKUVÕTE Lisatud dokumendile: Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv, millega muudetakse direktiivi 2003/59/EÜ reisijate- või kaubaveol kasutatavate teatavate maanteesõidukite juhtide alus- ja jätkuõppe kohta ning direktiivi 2006/126/EÜ juhilubade kohta

Käesolevaga edastatakse delegatsioonidele dokument SWD(2017) 26 final.

Lisatud: SWD(2017) 26 final



Brüssel, 1.2.2017
SWD(2017) 26 final

KOMISJONI TALITUSTE TÖÖDOKUMENT
MÕJUHINNANGU KOMMENTEERITUD KOKKUVÕTE

Lisatud dokumendile:

Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv,
millega muudetakse direktiivi 2003/59/EÜ reisijate- või kaubaveol kasutatavate
teatavate maanteeõidukite juhtide alus- ja jätkuõppe kohta ning direktiivi 2006/126/EÜ
juhilubade kohta

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

Kommenteeritud kokkuvõte
Mõjuhinnang ettepanekule: direktiiv, millega muudetakse direktiivi 2003/59/EÜ reisijate- või kaubaveol kasutatavate teatavate maanteesõidukite juhtide alus- ja jätkuõppe kohta ning direktiivi 2006/126/EÜ juhilubade kohta
A. Vajadus meetmete järele
Mis on lahendamist vajav probleem?
Põhiprobleemid: <ol style="list-style-type: none"> 1) raskused koolituse vastastikusel tunnustamisel, 2) koolituse sisu ei vasta alati juhtide vajadustele, 3) raskused ja õigusebakindlusetus erandite tõlgendamisel, 4) ebakõla vanuse alampiiri nõuete suhtes juhtide alus- ja jätkuõpet käsitlevas direktiivi 2003/59/EÜ ja juhilube käsitlevas direktiivi 2006/126/EÜ vahel.
Mida selle algatusega loodetakse saavutada?
Üldeesmärk: liiklusohutuse ja elukutseliste juhtide vaba liikumise parandamine. Erieesmärgid: <ol style="list-style-type: none"> 1) liikmesriikide vastastikuse tunnustamise haldustavade ühtlustamine, 2) IKT, liiklusohutuse ja kütusesäästlikkuse lisamine koolitusteemade hulka, 3) suurem õigusselgus ja kooskõla muude ELi õigusaktidega.
Milline on ELi tasandi meetmete lisaväärtus?
Tõhusad lahendused riikideülestele probleemidele Paremad koolitussüsteemid Veotevõtjate võrdsed tingimused liiklusohutusnormide seisukohast
B. Lahendused
Milliseid seadusandlikke ja mitteseadusandlikke poliitikavariante on kaalutud? Kas on olemas eelistatud variant? Miks?
Erieesmärgi nr 1 seadusandlikud poliitikavariandid: <ol style="list-style-type: none"> a) kutsetunnistuste kohustuslik vastastikune tunnustamine liikmesriikides, b) nõue anda välja kutsetunnistus, kui koodi 95 ei ole võimalik märkida juhiloale, c) juhilubade teabesüsteemi RESPER laiendamine kutsetunnistuskoolitusele. <p>Alternatiivmeetmed ELi-välistest riikidest pärit juhtidele:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) juhitudunnistuste tunnustamine isegi siis, kui kood 95 ei ole märgitud, või 2) koodi 95 märkimine juhitudunnistusele. <p>Erieesmärkide nr 2 ja 3 puhul:</p> <p>koolituse muutmine asjakohasemaks, märkides konkreetselt ära võimaluse kasutada e-õpet ja kombineeritud õpet,</p> <p>erandite kohaldamisala täpsustamine,</p> <p>vanuse alampiiri nõuete ühtlustamine juhilube käsitleva direktiiviga.</p> <p>Eelistatud variant: Erieesmärgi nr 1 variant b pluss alternatiivmeede 1.</p>
Kes millist varianti toetab?
Sidusrühmad toetasid põhimõtteliselt kõiki poliitikavariante. Rahvusvaheline Maanteeveo Liit (IRU) toetas praeguse koolitussüsteemi parandamist ja selle kohandamist praegustele vajadustele. Liikmesriigid tundsid muret, et kutsetunnistuste väljaandmine võib olla koormav.
C. Eelistatud poliitikavariandi mõju
Millised on eelistatud poliitikavariandi (kui see on olemas, vastasel korral peamiste

poliitikavariantide) eelised?
Vastastikuse tunnustamise probleemide lahendamine ning kulude kokkuhoid 2018.–2030. aastal 2,3 miljonit eurot ettevõtjate ja 6,7 miljonit eurot juhtide puhul Koolitussüsteemi tõhustamine Direktiivi suurem õiguselgus ja kooskõla muude asjakohaste ELi õigusaktidega
Millised on eelistatud poliitikavariandi (kui see on olemas, vastasel korral peamiste poliitikavariantide) kulud?
Prognoositavad kulud (2018–2030): seadusandlusega seotud kulud: 6,3 miljonit eurot, koolitussisu muutmise üleminekukulud (nelja aasta jooksul): kuni 14,1 miljonit eurot.
Milline on mõju ettevõtjatele, VKEdele ja mikroettevõtjatele?
Transpordi valdkonna VKEd peaksid kasu saama tööjõu pakkumise suurenemisest ja kulude vähenemisest Koolitussisu läbivaatamise võimalik täiendav kulu ei tohiks ületada 5 %
Kas on ette näha märkimisväärset mõju riigieelarvetele ja ametiasutustele?
Ei, v.a regulatiivsed kulud
Kas on oodata muud olulist mõju?
Ei
D. Järeelmeetmed
Millal poliitika läbi vaadatakse?
Komisjon jälgib uue poliitika mõju koos liikmesriikide ja asjaomaste sidusrühmadega