



Az Európai Unió
Tanácsa

Brüsszel, 2017. február 1.
(OR. en)

**Intézményközi referenciaszám:
2017/0015 (COD)**

**5671/17
ADD 2**

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

FEDŐLAP

Küldi:	az Európai Bizottság főtitkára részéről Jordi AYET PUIGARNAU igazgató
Az átvétel dátuma:	2017. február 1.
Címzett:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, az Európai Unió Tanácsának főtitkára
Biz. dok. sz.:	SWD(2017) 26 final
Tárgy:	BIZOTTSÁGI SZOLGÁLATI MUNKADOKUMENTUM A HATÁSVIZSGÁLAT VEZETŐI ÖSSZEFOGLALÓJA amely a következő dokumentumot kíséri Javaslat – Az Európai Parlament és a Tanács irányelve az egyes közúti áru fuvarozást vagy személyszállítást végző járművek vezetőinek alapképzéséről és továbbképzéséről szóló 2003/59/EK irányelv és a vezetői engedélyekről szóló 2006/126/EK irányelv módosításáról

Mellékelten továbbítjuk a delegációknak a SWD(2017) 26 final számú dokumentumot.

Melléklet: SWD(2017) 26 final

Brüsszel, 2017.2.1.
SWD(2017) 26 final

BIZOTTSÁGI SZOLGÁLATI MUNKADOKUMENTUM

A HATÁSVIZSGÁLAT VEZETŐI ÖSSZEFOGLALÓJA

amely a következő dokumentumot kíséri

Javaslat: Az Európai Parlament és a Tanács irányelve

**az egyes közúti áru fuvarozást vagy személyszállítást végző járművek vezetőinek
alapképzéséről és továbbképzéséről szóló 2003/59/EK irányelv és a vezetői engedélyekről
szóló 2006/126/EK irányelv módosításáról**

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

Vezetői összefoglaló

Hatásvizsgálat az egyes közúti áru fuvarozást vagy személyszállítást végző járművek vezetőinek alapképzéséről és továbbképzéséről szóló 2003/59/EK irányelv és a vezetői engedélyekről szóló 2006/126/EK irányelv módosításáról szóló irányelvjavaslathoz

A. A fellépés szükségessége

Mi a probléma lényege?

Fő problémák:

- 1) a képzés kölcsönös elismerésével összefüggő nehézségek;
- 2) a képzés tartalma nem teljesen releváns a gépjárművezetők igényei szempontjából;
- 3) a mentességek értelmezését nehézségek és jogbizonytalanság övezik;
- 4) a gépjárművezetők alapképzésével és továbbképzésével foglalkozó irányelv (a továbbiakban: irányelv) és a vezetői engedélyekről szóló irányelv által az alsó korhatárra vonatkozóan meghatározott követelmények összhangjának hiánya.

Mi a kezdeményezés várható eredménye?

Általános célkitűzés: növelni a közúti közlekedés biztonságát és megkönnyíteni a hivatásos gépjárművezetők szabad mozgását

Konkrét célkitűzések:

- 1) a kölcsönös elismerés érdekében észszerűsíteni a közigazgatási gyakorlatokat a tagállamokban;
- 2) a képzés tartalmát kiterjeszteni az információs és kommunikációs technológiákra, a közúti biztonságra és a tüzelőanyag-hatékonyságra;
- 3) fokozni a jogi egyértelműséget és az egyéb uniós jogszabályokkal való összhangot.

Milyen többletértéket képvisel az uniós szintű fellépés?

Hatékony megoldásokat kínál a transznacionális problémákra.

Javulnak a képzési rendszerek.

Egyenlő versenyfeltételeket teremt a közúti fuvarozók számára a közúti közlekedés biztonsági normáit illetően.

B. Megoldások

Milyen jogalkotási és nem jogalkotási szakpolitikai alternatívák merültek fel? Van-e előnyben részesített megoldás? Miért?

Az 1. konkrét célkitűzést szolgáló jogalkotási szakpolitikai alternatívák:

- a) a tagállamok kötelezően elismerik a többi tagállam által kiállított szakmai alkalmassági bizonyítványokat (SZAB);
- b) gépjármű-vezetői képesítési igazolvány kiállításának kötelezettsége, amennyiben a 95. kód nem tüntethető fel a vezetői engedélyen;
- c) a vezetői engedély információs rendszer (RESPER) kiterjesztése a szakmai alkalmassági bizonyítvány megszerzésére irányuló képzésre.

A nem uniós gépjárművezetőkre vonatkozó alternatív intézkedések:

- 1) a járművezetői igazolványok elismerése abban az esetben is, ha a 95. kód nincs feltüntetve; vagy
- 2) a 95. kód feltüntetése a járművezetői igazolványon.

A 2. és a 3. konkrét célkitűzés illetően:

- relevánsabbá kell tenni a képzést, és egyértelművé kell tenni, hogy lehetőség van e-tanulás/vegyes tanulás alkalmazására;
- tisztázni kell a mentességek alkalmazási körét;
- az alsó korhatárra vonatkozó követelményeket össze kell hangolni a vezetői engedélyekről szóló irányelvvel.

Az előnyben részesített megoldás: Az 1.b konkrét célkitűzés plusz az 1) alternatív intézkedés.

Ki melyik alternatívát támogatja?
<p>Az érdekeltek elvben valamennyi szakpolitikai lehetőséget támogatták. A Közúti Fuvarozók Nemzetközi Egyesülete (IRU) támogatta a jelenlegi képzési rendszer továbbfejlesztését és hozzáigazítását a jelenlegi igényekhez. A tagállamok aggályukat fejezték ki a gépjármű-vezetői képesítési igazolványok kiállításával járó terhek miatt.</p>
C. Az előnyben részesített alternatíva hatásai
Melyek az előnyben részesített alternatíva (ha nincs ilyen, akkor a főbb lehetőségek) előnyei?
<p>Megoldja a kölcsönös elismeréssel összefüggő problémákat, valamint 2,3 millió EUR, illetve 6,7 millió EUR költségmegtakarítással jár a vállalkozások és a járművezetők számára (2018 és 2030 között). Javul a képzési rendszer hatékonysága. Az irányelv egyértelműbbé válik, és javul az egyéb uniós jogszabályokkal való összhangja.</p>
Milyen költségekkel jár az előnyben részesített alternatíva (ha nincs ilyen, akkor milyen költségekkel járnak a főbb lehetőségek)?
<p>Becsült költségek (2018 és 2030 között): szabályozási költségek: 6,3 millió EUR; a képzés tartalmának módosításával járó átmeneti költségek (négy év alatt): legfeljebb 14,1 millió EUR.</p>
Hogyan érinti a fellépés a vállalkozásokat, köztük a kis- és középvállalkozásokat és a mikrovállalkozásokat?
<p>A fuvarozással foglalkozó kkv-k számára előnyös lesz a várhatóan megnövekvő munkaerő-kínálat és lecsökkenő költségek. A képzési tartalom felülvizsgálatával járó lehetséges költségek várhatóan nem haladják meg az 5 %-ot.</p>
Jelentős lesz-e a tagállamok költségvetésére és közigazgatására gyakorolt hatás?
<p>A szabályozási költségeket leszámítva nem.</p>
Lesznek-e egyéb jelentős hatások?
<p>Nem.</p>
D. További lépések
Mikor kerül sor a szakpolitikai fellépés felülvizsgálatára?
<p>A Bizottság a tagállamokkal és a megfelelő érdekelt felekkel együttműködve figyelemmel fogja kísérni az új szakpolitika hatásait.</p>