

Briuselis, 2017 m. vasario 1 d.
(OR. en)

Tarpinstitucinė byla:
2017/0015 (COD)

5671/17
ADD 2

TRANS 28
CODEC 107
MI 91
EDUC 32

PASIŪLYMAS

nuo:	Europos Komisijos generalinio sekretoriaus, kurio vardu pasirašo direktorius Jordi AYET PUIGARNAU
gavimo data:	2017 m. vasario 1 d.
kam:	Europos Sąjungos Tarybos generaliniam sekretoriui Jeppe TRANHOLMUI-MIKKELSENIUI
Komisijos dok. Nr.:	SWD(2017) 26 final
Dalykas:	KOMISIJOS TARNYBŲ DARBINIS DOKUMENTAS „POVEIKIO VERTINIMO SANTRAUKA“, pridedamas prie Pasiūlymo dėl Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos, kuria iš dalies keičiama Direktyva 2003/59/EB dėl tam tikrų kelių transporto priemonių kroviniams ir keleiviams vežti vairuotojų pradinės kvalifikacijos ir periodinio mokymo ir Direktyva 2006/126/EB dėl vairuotojo pažymėjimų

Delegacijoms pridedamas dokumentas SWD(2017) 26 final.

Priedama: SWD(2017) 26 final



Briuselis, 2017 02 01
SWD(2017) 26 final

KOMISIJOS TARNYBŲ DARBINIS DOKUMENTAS

POVEIKIO VERTINIMO SANTRAUKA

pridedamas prie

Pasiūlymo dėl Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos

kuria iš dalies keičiama Direktyva 2003/59/EB dėl tam tikrų kelių transporto priemonių kroviniams ir keleiviams vežti vairuotojų pradinės kvalifikacijos ir periodinio mokymo ir Direktyva 2006/126/EB dėl vairuotojo pažymėjimų

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

Santraukos lentelė
Pasiūlymo dėl Direktyvos, kuria iš dalies keičiama Direktyva 2003/59/EB dėl tam tikrų kelių transporto priemonių kroviniams ir keleiviams vežti vairuotojų pradinės kvalifikacijos ir periodinio mokymo ir Direktyva 2006/126/EB dėl vairuotojo pažymėjimų, poveikio vertinimas
A. Būtinybė imtis veiksmų
Kokia problema?
Pagrindinės problemos: <ol style="list-style-type: none"> 1) su abipusiu mokymo pripažinimu susiję sunkumai 2) mokymo turinys ne visiškai atitinka vairuotojų poreikius 3) išimčių aiškinimo sunkumai ir teisiniai neaiškumai 4) Direktyvoje dėl vairuotojų pradinės kvalifikacijos ir periodinio mokymo ir Direktyvoje dėl vairuotojo pažymėjimų nustatyti nevienodi minimalaus amžiaus reikalavimai
Ko siekiama šia iniciatyva?
Bendrasis tikslas: prisidėti prie kelių eismo saugumo ir laisvo profesionalių vairuotojų judėjimo Konkretūs tikslai (KT): <ol style="list-style-type: none"> 1) supaprastinti administracines abipusio pripažinimo procedūras valstybėse narėse 2) įtraukti į mokymo turinį IRT, kelių eismo saugumą ir efektyvų degalų naudojimą 3) padidinti teisinį aiškumą ir derėjimą su kitais ES teisės aktais
Kokia papildoma ES lygmens veiksmų nauda?
Veiksmingas tarpvalstybinių problemų sprendimas Veiksmingesnės mokymo sistemos Vienodas kelių eismo saugumo standartų taikymas vežimo kelių transportu veiklos vykdytojams
B. Sprendimai
Kokios su teisėkūra susijusios ir nesusijusios galimos politikos priemonės buvo apsvarstytos? Ar viena iš galimų politikos priemonių pasirinkta kaip tinkamiausia? Kodėl?
Su teisėkūra susijusios galimos politikos priemonės, skirtos KT1 pasiekti: <ol style="list-style-type: none"> a) privalomas PKP (profesinės kompetencijos pažymėjimų) pripažinimas tarp valstybių narių b) reikalavimas išduoti vairuotojo kvalifikacines korteles, jei vairuotojo pažymėjime negali būti įrašytas kodas 95 c) PKP mokymo įtraukimas į vairuotojo pažymėjimų informacinę sistemą (RESPER) <p>Kitos galimos priemonės, susijusios su ne ES vairuotojais:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) vairuotojo liudijimų pripažinimas net tais atvejais, kai kodas 95 nenurodytas, arba 2) kodo 95 įrašymas į vairuotojo liudijimą <p>Dėl KT2 ir KT3:</p> <ul style="list-style-type: none"> geresnis mokymo pritaikymas vairuotojų poreikiams, aiškiai nurodant galimybę naudoti e. mokymąsi ir mišrųjį mokymąsi aiškesnis išimčių taikymo srities nustatymas minimalaus amžiaus reikalavimų suvienodinimas su Direktyva dėl vairuotojo pažymėjimų <p><u>Tinkamiausia pasirinkta politikos priemonė:</u> KT1 b priemonė ir 1 kita galima priemonė.</p>
Kas kuriai galimai politikos priemonei pritaria?
Suinteresuotosios šalys iš principo pritarė visoms galimoms politikos priemonėms. Tarpautinė kelių transporto sąjunga (IRU) pritarė dabartinės mokymo sistemos tobulinimui ir jos pritaikymui prie dabartinių poreikių Valstybėms narėms nerimą kėlė tai, kad vairuotojo kvalifikacinių kortelių išdavimas galėtų būti sudėtingas
C. Tinkamiausios galimos politikos priemonės poveikis

Kokie būtų tinkamiausios galimos politikos priemonės (jei jos nėra – pagrindinių galimų politikos priemonių) pranašumai??

Bus išspręstos abipusio pripažinimo problemos ir sutaupyta lėšų: įmonės sutaupys 2,30 mln. EUR, o vairuotojai – 6,7 mln. EUR (2018–2030 m.)
Veiksmingesnė mokymo sistema
Direktyvos nuostatos bus aiškesnės ir geriau derės su kitų susijusių ES teisės aktų nuostatomis

Kokios būtų tinkamiausios galimos politikos priemonės (jei jos nėra – pagrindinių galimų politikos priemonių) įgyvendinimo išlaidos?

Prognozuojamos išlaidos (2018–2030 m.):
reglamentavimo išlaidos: 6,3 mln. EUR
pereinamojo (ketverių metų) laikotarpio išlaidos, susijusios su mokymo turinio pokyčiais: iki 14,1 mln. EUR

Koks bus poveikis verslui, MVĮ ir labai mažoms įmonėms?

Transporto sektoriaus MVĮ turėtų gauti naudos iš padidėjusios darbuotojų pasiūlos ir sumažėjusių išlaidų
Galimos išlaidos, susijusios su mokymo turinio peržiūra, neturėtų viršyti 5 proc.

Ar tai turės didelį poveikį nacionaliniams biudžetams ir administravimo subjektams?

Ne, išskyrus reglamentavimo išlaidas

Ar bus dar koks nors didelis poveikis?

Ne

D. Tolesni veiksmai**Kada politika bus persvarstoma?**

Komisija stebės naujos politikos poveikį, bendradarbiaudama su valstybėmis narėmis ir susijusiomis suinteresuotosiomis šalimis