



Rada  
Unii Europejskiej

Bruksela, 1 lutego 2017 r.  
(OR. en)

---

---

Międzyinstytucjonalny numer  
referencyjny:  
2017/0015 (COD)

---

---

5671/17  
ADD 2

TRANS 28  
CODEC 107  
MI 91  
EDUC 32

#### **PISMO PRZEWODNIE**

---

Od: Sekretarz Generalny Komisji Europejskiej,  
podpisał dyrektor Jordi AYET PUIGARNAU

Data otrzymania: 1 lutego 2017 r.

Do: Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Sekretarz Generalny Rady Unii  
Europejskiej

---

Nr dok. Kom.: SWD(2017) 26 final

---

Dotyczy: DOKUMENT ROBOCZY SŁUŻB KOMISJI - STRESZCZENIE OCENY  
SKUTKÓW - towarzyszący dokumentowi:  
Wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady  
zmieniającej dyrektywę 2003/59/WE w sprawie wstępnej kwalifikacji  
i okresowego szkolenia kierowców niektórych pojazdów drogowych  
do przewozu rzeczy lub osób oraz dyrektywę 2006/126/WE w sprawie  
praw jazdy

---

Delegacje otrzymują w załączeniu dokument SWD(2017) 26 final.

---

Zał.: SWD(2017) 26 final

Bruksela, dnia 1.2.2017 r.  
SWD(2017) 26 final

**DOKUMENT ROBOCZY SŁUŻB KOMISJI**

**STRESZCZENIE OCENY SKUTKÓW**

*Towarzyszący dokumentowi:*

**Wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady**

**zmieniającej dyrektywę 2003/59/WE w sprawie wstępnej kwalifikacji i okresowego szkolenia kierowców niektórych pojazdów drogowych do przewozu rzeczy lub osób oraz dyrektywę 2006/126/WE w sprawie praw jazdy**

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

<b>Streszczenie oceny skutków</b>
<p>Ocena skutków wniosku dotyczącego dyrektywy zmieniającej dyrektywę 2003/59/WE w sprawie wstępnej kwalifikacji i okresowego szkolenia kierowców niektórych pojazdów drogowych do przewozu rzeczy lub osób oraz dyrektywę 2006/126/WE w sprawie praw jazdy</p>
<b>A. Zasadność działań</b>
<b>Na czym polega problem?</b>
<p>Główne problemy:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) trudności w zakresie wzajemnego uznawania szkoleń</li> <li>2) treść szkoleń nie odpowiada w pełni potrzebom kierowców</li> <li>3) trudności i brak pewności prawa w odniesieniu do wykładni wyłączeń</li> <li>4) niespójności w zakresie wymogów dotyczących dolnej granicy wieku między dyrektywą w sprawie wstępnej kwalifikacji i okresowego szkolenia kierowców („dyrektywa”) i dyrektywą w sprawie praw jazdy („DPJ”)</li> </ol>
<b>Jaki jest cel inicjatywy?</b>
<p>Cel ogólny: przyczynianie się do bezpieczeństwa ruchu drogowego i swobodnego przepływu kierowców zawodowych</p> <p>Cele szczegółowe (CS):</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) uproszczenie praktyk administracyjnych w odniesieniu do wzajemnego uznawania w państwach członkowskich</li> <li>2) uwzględnienie w treści szkoleń ICT, bezpieczeństwa ruchu drogowego i efektywności paliwowej</li> <li>3) poprawa jasności prawa i spójności z pozostałym prawodawstwem UE</li> </ol>
<b>Na czym polega wartość dodana podjęcia działań na poziomie UE?</b>
<p>Skuteczne rozwiązania dla problemów transnarodowych</p> <p>Poprawa systemów szkolenia</p> <p>Równe warunki działania dla przewoźników drogowych pod względem norm bezpieczeństwa ruchu drogowego</p>
<b>B. Rozwiązania</b>
<b>Jakie warianty legislacyjne i nielegislacyjne rozważano? Czy wskazano preferowany wariant? Jak uzasadniono ten wybór lub jego brak?</b>
<p>Warianty legislacyjne CS1:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a) obowiązkowe uznawanie świadectw kompetencji zawodowych (ŚKZ) między państwami członkowskimi</li> <li>b) wymóg wydawania kart kwalifikacji kierowcy (KKK), jeżeli kodu 95 nie można wskazać w prawie jazdy</li> <li>c) rozszerzenie systemu informacji dotyczących praw jazdy (RESPER) w celu uwzględnienia szkolenia w zakresie ŚKZ</li> </ol> <p>Alternatywne środki dotyczące kierowców spoza UE:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) uznawanie świadectw kierowców, nawet jeżeli kod 95 nie jest wskazany lub</li> <li>2) podanie kodu 95 na świadectwie kierowcy</li> </ol> <p>W odniesieniu do CS2 i CS3:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>poprawa przydatności szkoleń przy wyraźnym określeniu możliwości korzystania z e-uczenia się i szkoleń mieszanych</li> <li>sprecyzowanie zakresu stosowania wyłączeń</li> <li>dostosowanie wymogów dotyczących dolnej granicy wieku do DPJ</li> </ul> <p>Preferowany wybór: CS1 lit. b) oraz środek alternatywny 1.</p>
<b>Jak kształtuje się poparcie dla poszczególnych wariantów?</b>
<p>Zainteresowane strony poparły zasadniczo wszystkie warianty strategiczne.</p> <p>Międzynarodowa Unia Transportu Drogowego (IRU) poparła poprawę obecnego systemu szkoleń i</p>

dostosowanie go do aktualnych potrzeb.

Państwa członkowskie obawiały się, że wydawanie KKK może być uciążliwe.

### **C. Skutki wdrożenia preferowanego wariantu**

#### **Jakie korzyści przyniesie wdrożenie preferowanego wariantu lub – jeśli go nie wskazano – głównych wariantów?**

Rozwiązanie kwestii wzajemnego uznawania i oszczędności kosztów w wysokości 2,30 mln EUR dla przedsiębiorstw i 6,7 mln EUR dla kierowców (lata 2018–2030)

Poprawa wydajności systemów szkolenia

Poprawa jasności i spójności dyrektywy z innymi stosownymi aktami prawnymi UE

#### **Jakie są koszty wdrożenia preferowanego wariantu lub – jeśli go nie wskazano – głównych wariantów?**

Szacowane koszty (lata 2018–2030):

koszty regulacyjne: 6,3 mln EUR

koszty przejściowe (przez cztery lata) w odniesieniu do zmiany treści szkoleń: do 14,1 mln EUR

#### **Jakie będą skutki dla przedsiębiorstw, MŚP i mikroprzedsiębiorstw?**

MŚP prowadzące działalność w dziedzinie transportu oczekiwały korzyści z większej podaży pracy i niższych kosztów.

Oczekuje się, że ewentualne koszty wynikające z przeglądu treści szkolenia nie przekroczą 5 %.

#### **Czy przewiduje się znaczące skutki dla budżetów i administracji krajowych?**

Nie, z wyjątkiem kosztów regulacyjnych

#### **Czy wystąpią inne znaczące skutki?**

Nie

### **D. Działania następce**

#### **Kiedy nastąpi przegląd przyjętej polityki?**

Komisja będzie monitorować skutki nowej polityki, współpracując z państwami członkowskimi i odpowiednimi zainteresowanymi stronami.