

V Bruseli 1. februára 2017
(OR. en)

**Medziinštitucionálny spis:
2017/0015 (COD)**

**5671/17
ADD 2**

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

SPRIEVODNÁ POZNÁMKA

Od:	Jordi AYET PUIGARNAU, riaditeľ, v zastúpení generálneho tajomníka Európskej komisie
Dátum doručenia:	1. februára 2017
Komu:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, generálny tajomník Rady Európskej únie
Č. dok. Kom.:	SWD(2017) 26 final
Predmet:	PRACOVNÝ DOKUMENT ÚTVAROV KOMISIE - ZHRNUTIE POSÚDENIA VPLYVU - Sprievodný dokument k návrhu smernice Európskeho parlamentu a Rady, ktorou sa mení smernica 2003/59/ES o základnej kvalifikácii a pravidelnom výcviku vodičov určitých cestných vozidiel nákladnej a osobnej dopravy a smernica 2006/126/ES o vodičských preukazoch

Delegáciám v prílohe zasielame dokument SWD(2017) 26 final.

Príloha: SWD(2017) 26 final



EURÓPSKA
KOMISIA

V Bruseli 1. 2. 2017
SWD(2017) 26 final

PRACOVNÝ DOKUMENT ÚTVAROV KOMISIE

ZHRNUTIE POSÚDENIA VPLYVU

Sprievodný dokument

k návrhu smernice Európskeho parlamentu a Rady,

**ktorou sa mení smernica 2003/59/ES o základnej kvalifikácii a pravidelnom výcviku
vodičov určitých cestných vozidiel nákladnej a osobnej dopravy a smernica 2006/126/ES
o vodičských preukazoch**

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

Súhrnný prehľad
Posúdenie vplyvu návrhu smernice, ktorou sa mení smernica 2003/59/ES o základnej kvalifikácii a pravidelnom výcviku vodičov určitých cestných vozidiel nákladnej a osobnej dopravy a smernica 2006/126/ES o vodičských preukazoch
A. Potreba konať
Čo je podstatou problému?
Hlavné problémy: 1. ťažkosti pri vzájomnom uznávaní výcviku; 2. obsah výcviku úplne nezodpovedá potrebám vodičov; 3. ťažkosti a právna neistota pri výklade výnimiek; 4. nezrovnalosti týkajúce sa minimálnej vekovej hranice medzi smernicou o základnej kvalifikácii a pravidelnom výcviku (ďalej len „smernica“) a smernicou o vodičských preukazoch.
Čo sa od tejto iniciatívy očakáva?
Všeobecný cieľ: prispievanie k bezpečnosti cestnej premávky a voľnému pohybu profesionálnych vodičov Konkrétne ciele (KC): 1. zjednodušenie administratívnych postupov pri vzájomnom uznávaní v členských štátoch; 2. úprava obsahu výcviku tak, aby zahŕňal IKT, bezpečnosť cestnej premávky a palivovú úspornosť; 3. zlepšenie právnej zrozumiteľnosti a súladu s ostatnými právnymi predpismi EÚ.
Áká je pridaná hodnota opatrení na úrovni EÚ?
Efektívne riešenia nadnárodných problémov Zlepšenie systémov výcviku Rovnaké podmienky pre prevádzkovateľov cestnej dopravy, pokiaľ ide o normy bezpečnosti cestnej premávky
B. Riešenia
Aké legislatívne a nelegislatívne možnosti politiky sa zvažovali? Uprednostňuje sa niektorá z možností? Prečo?
Legislatívne možnosti politiky KC1: a) povinné uznávanie OOS (osvedčení o odbornej spôsobilosti) medzi členskými štátmi; b) požiadavka na vydávanie kvalifikačných kariet vodiča (KKV), ak sa vo vodičskom preukaze nemôže uviesť kód 95; c) rozšírenie informačného systému pre vodičské preukazy (RESPER) o výcvik OOS. Alternatívne opatrenia týkajúce sa vodičov mimo EÚ: 1. uznávanie vodičských osvedčení aj v prípadoch, keď nie je uvedený kód 95; alebo 2. uvedenie kódu 95 na vodičskom osvedčení. Pokiaľ ide o KC2 a KC3: zlepšenie relevantnosti výcviku, jasné stanovenie možnosti využitia elektronického učenia sa a zmiešaného učenia, objasnenie rozsahu výnimiek, zosúladenie požiadaviek týkajúcich sa minimálnej vekovej hranice so smernicou o vodičských preukazoch. Uprednostňovaná možnosť: KC1 písm. b) a alternatívne opatrenie č. 1.
Kto podporuje ktorú možnosť?
Zainteresované strany podporili v zásade všetky politické možnosti. Medzinárodná únia cestnej dopravy (IRU) podporila zlepšenie súčasného systému výcviku a jeho prispôsobenie aktuálnym potrebám

Členské štáty vyjadrili obavy v súvislosti so záťažou spojenou s vydávaním KKV.
C. Vplyvy uprednostňovanej možnosti
Aké sú výhody uprednostňovanej možnosti (prípadne hlavných možností, ak sa žiadna konkrétna možnosť neuprednostňuje)?
Riešenie problémov so vzájomným uznávaním a úspory nákladov vo výške 2,30 mil. EUR pre podniky a 6,7 mil. EUR pre vodičov (2018 – 2030) Zlepšenie efektívnosti systémov výcviku Zlepšenie zrozumiteľnosti smernice a jej súladu s ostatnými príslušnými právnymi aktmi EÚ
Aké sú náklady na uprednostňovanú možnosť (prípadne na hlavné možnosti, ak sa žiadna konkrétna možnosť neuprednostňuje)?
Odhadované náklady (2018 – 2030): regulačné náklady: 6,3 mil. EUR, prechodné náklady (na obdobie štyroch rokov) na zmeny obsahu výcviku: do 14,1 mil. EUR.
Aký bude vplyv na podniky, MSP a mikropodniky?
Očakáva sa, že dopravné MSP budú mať úžitok z väčšej ponuky pracovnej sily a znížených nákladov. Očakáva sa, že možné náklady vyplývajúce z revízie obsahu výcviku neprekročia 5 %.
Očakáva sa významný vplyv na štátne rozpočty a verejnú správu?
Nie, s výnimkou regulačných nákladov.
Očakávajú sa iné významné vplyvy?
Nie.
D. Nadväzné opatrenia
Kedy sa táto politika preskúma?
Komisia bude monitorovať účinky novej politiky v spolupráci s členskými štátmi a príslušnými zainteresovanými stranami.