



Europeiska  
unionens råd

Bryssel den 1 februari 2017  
(OR. en)

---

---

**Interinstitutionellt ärende:  
2017/0015 (COD)**

---

---

**5671/17  
ADD 2**

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

## FÖLJENOT

---

från: Jordi AYET PUIGARNAU, direktör, för Europeiska kommissionens  
generalsekreterare

inkom den: 1 februari 2017

till: Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, generalsekreterare för Europeiska  
unionens råd

---

Komm. dok. nr: SWD(2017) 26 final

---

Ärende: ARBETSDOKUMENT FRÅN KOMMISSIONENS AVDELNINGAR  
SAMMANFATTNING AV KONSEKVENSBEDÖMNINGEN Följedokument  
till Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av  
direktiv 2003/59/EG om grundläggande kompetens och fortbildning för  
förare av vissa vägfordon för gods- eller persontransport och direktiv  
2006/126/EG om körkort

---

För delegationerna bifogas dokument – SWD(2017) 26 final.

---

Bilaga: SWD(2017) 26 final

Bryssel den 1.2.2017  
SWD(2017) 26 final

**ARBETSDOKUMENT FRÅN KOMMISSIONENS AVDELNINGAR**

**SAMMANFATTNING AV KONSEKVENSBEDÖMNINGEN**

*Följedokument till*

**Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv**

**om ändring av direktiv 2003/59/EG om grundläggande kompetens och fortbildning för förare av vissa vägfordon för gods- eller persontransport och direktiv 2006/126/EG om körkort**

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

<b>Sammanfattning</b>
Konsekvensbedömning av förslaget till ett direktiv om ändring av direktiv 2003/59/EG om grundläggande kompetens och fortbildning för förare av vissa vägfordon för gods- eller persontransport och direktiv 2006/126/EG om körkort
<b>A. Behov av åtgärder</b>
<b>Bakgrund</b>
Huvudsakliga problem: <ol style="list-style-type: none"> <li>1) problem med ömsesidigt erkännande av utbildning</li> <li>2) utbildningens innehåll är inte helt relevant för förarnas behov</li> <li>3) svårigheter och rättslig osäkerhet när det gäller tolkningen av undantagen</li> <li>4) inkonsekvenser i krav på lägsta ålder mellan direktivet om grundläggande kompetens och fortbildning för förare (direktivet) och direktivet om körkort</li> </ol>
<b>Vad förväntas initiativet leda till?</b>
Allmänt mål: att bidra till trafiksäkerheten och fri rörlighet för yrkesförare Specifika mål: <ol style="list-style-type: none"> <li>1) rationalisera administrativa förfaranden för ömsesidigt erkännande i medlemsstaterna</li> <li>2) utbildningsinnehåll som informations- och kommunikationsteknik, trafiksäkerhet och bränsleeffektivitet</li> <li>3) ökad rättslig klarhet och enhetlighet med annan EU-lagstiftning</li> </ol>
<b>Vad är mervärdet med åtgärder på EU-nivå?</b>
Effektiva lösningar för gränsöverskridande problem Bättre utbildningssystem Rättvisa konkurrensvillkor för vägtransportföretagen på trafiksäkerhetsområdet
<b>B. Lösningar</b>
<b>Vilka alternativ, både lagstiftning och andra åtgärder, har övervägts? Finns det ett rekommenderat alternativ? Varför?</b>
Politiska alternativ på lagstiftningsområdet (SO1): <ol style="list-style-type: none"> <li>a) ett obligatoriskt erkännande av yrkeskompetensbevis mellan medlemsstaterna</li> <li>b) kravet att utfärda yrkeskompetensbevis om kod 95 inte kan anges på körkortet</li> <li>c) utvidgning av nätverket för utbyte av information om körkort (Resper) för att täcka utbildning som leder till yrkeskompetensbevis</li> </ol> <p>Alternativa bestämmelser för förare från tredjeland: <ol style="list-style-type: none"> <li>1) erkännande av förartillstånd även om kod 95 inte är angiven på förartillståndet</li> <li>2) kod 95 är angiven på förartillståndet</li> </ol> </p> <p>När det gäller politiska alternativ SO2 och SO3: <ul style="list-style-type: none"> <li>förbättra utbildningens relevans, med tydligt angivande av möjligheten att använda e-lärande och blandad utbildning</li> <li>klargöra undantagens tillämpningsområde</li> <li>anpassa kraven på minimiålder till direktivet om körkort</li> </ul> </p> <p><u>Rekommenderat alternativ</u>: SO1 (b) plus alternativ åtgärd (1).</p>
<b>Vem stöder vilket alternativ?</b>
Berörda parterna stödde i princip alla politiska alternativ. Internationella vägtransportunionen (IRU) stödde en förbättring av det befintliga utbildningssystemet och att anpassa det till aktuella behov Medlemsstater befarade att det kunde bli betungande att utfärda yrkeskompetensbevis

<b>C. De rekommenderade alternativens konsekvenser</b>
<b>Vad är nyttan med det rekommenderade alternativet (om sådant alternativ finns, annars anges för huvudsakliga alternativ)?</b>
Att man löser problem med ömsesidigt erkännande och uppnår kostnadsbesparingar på 2,30 miljoner euro för företagen och 6,7 miljoner euro för förare (2018–2030) Bättre utbildningssystem Förbättrad klarhet och enhetlighet mellan direktivet och andra relevanta EU-rättsakter
<b>Vad är kostnaderna för det rekommenderade alternativet (om sådant alternativ finns, annars anges för huvudsakliga alternativ)?</b>
Beräknade kostnader (2018–2030): för lagstiftning: 6,3 miljoner euro tillfälliga kostnader (under fyra år) för ändringar av utbildningsinnehållet: högst 14,1 miljoner euro
<b>Hur påverkas företagen, särskilt små och medelstora företag och mikroföretag?</b>
Små och medelstora transportföretag förväntas dra nytta av ökat arbetskraftsutbud och minskade kostnader Eventuella kostnader för att ändra utbildningens innehåll förväntas vara högst 5 % över dagens kostnader
<b>Påverkas medlemsstaternas budgetar och förvaltningar i betydande grad?</b>
Nej, förutom kostnader kopplade till lagstiftningen
<b>Uppstår andra betydande konsekvenser?</b>
Nej
<b>D. Uppföljning</b>
<b>När kommer politiken att ses över?</b>
Kommissionen kommer att övervaka effekterna av den nya politiken i samarbete med medlemsstaterna och berörda parter