

Bruxelas, 1.2.2017
SWD(2017) 26 final

DOCUMENTO DE TRABALHO DOS SERVIÇOS DA COMISSÃO

RESUMO DA AVALIAÇÃO DE IMPACTO

que acompanha o documento

Proposta de Diretiva do Parlamento Europeu e do Conselho

que altera a Diretiva 2003/59/CE, relativa à qualificação inicial e à formação contínua dos motoristas de determinados veículos rodoviários afetos ao transporte de mercadorias e de passageiros, e a Diretiva 2006/126/CE relativa à carta de condução

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

Ficha de síntese
Avaliação de impacto da proposta de diretiva que altera a Diretiva 2003/59/CE, relativa à qualificação inicial e à formação contínua dos motoristas de determinados veículos rodoviários afetos ao transporte de mercadorias e de passageiros, e a Diretiva 2006/126/CE relativa à carta de condução
A. Necessidade de medidas
Qual é o problema em causa?
Principais problemas: 1) dificuldades com o reconhecimento mútuo da formação 2) teor da formação não totalmente relevante para as necessidades do motorista 3) dificuldades e incertezas jurídicas na interpretação das isenções 4) incoerências nas condições de idade mínima entre a Diretiva relativa à qualificação inicial e à formação contínua dos motoristas (Diretiva) e a Diretiva relativa às cartas de condução (DCC)
Expectativas em relação a esta iniciativa
Objetivo geral: contribuir para a segurança rodoviária e para a livre circulação dos motoristas profissionais Objetivos específicos (OE): 1) Racionalizar as práticas administrativas subjacentes ao reconhecimento mútuo nos Estados-Membros 2) Teor da formação deve acompanhar as TIC, a segurança rodoviária e a eficiência do consumo de combustível 3) Melhoramento da clareza jurídica e da coerência com outros atos legislativos da UE
Valor acrescentado da ação ao nível da UE
Soluções eficazes para problemas transnacionais Sistemas de formação melhores Condições de concorrência equitativas para os operadores de transportes rodoviários em termos de normas de segurança rodoviária
B. Soluções
Opções legislativas e não legislativas consideradas Existência ou não de uma opção preferida Justificar
Opções de política legislativa OE1: a) Reconhecimento obrigatório dos CAP (certificados de aptidão profissional) entre os Estados-Membros b) Obrigação de emitir cartas de qualificação de motorista (CQM) no caso de o código 95 não poder ser indicado na carta de condução c) Extensão do sistema de informação para as cartas de condução (RESPER) abrangerem a formação CAP Medidas alternativas relativas aos motoristas não UE: 1) Reconhecimento dos certificados de motorista mesmo se o código 95 não estiver indicado ou 2) Aposição no certificado de motorista do código 95 Relativamente ao OE2 e ao OE3: Melhorar a relevância da formação, indicando claramente a possibilidade de utilização da aprendizagem eletrónica ou mista Clarificar o âmbito das isenções Alinhar os requisitos de idade mínima com a DCC <u>Opção preferida:</u> OE1 b) mais medida alternativa (1).
Apoiantes de cada uma das opções
As partes interessadas apoiaram todas as opções políticas, em princípio. A União Internacional dos Transportes Rodoviários (IRU) apoiou o melhoramento do atual sistema de formação e a sua adaptação às necessidades atuais

Os Estados-Membros manifestaram-se preocupados pela carga representada pela emissão das CQM
C. Impactos da opção preferida
Eventuais benefícios da opção preferida (havendo; se não, benefícios principais)
Resolução dos problemas de reconhecimento mútuo e redução de custos de 2,30 milhões de euros para as empresas e de 6,7 milhões de euros para os motoristas (2018-2030) Sistemas de formação mais eficientes Diretiva mais clara e coerente com outros atos jurídicos da UE relevantes
Custos da opção preferida (havendo; se não, custos das principais opções)
Custos estimados (2018-2030): Custos de regulamentação: 6,3 milhões de euros Custos de transição (durante quatro anos) das alterações no teor da formação: Até 14,1 milhões de euros
Efeitos nas empresas, PME e microempresas
PME do setor dos transportes deverão beneficiar do aumento da oferta de mão de obra e dos custos reduzidos Possíveis custos da revisão do teor da formação não devem exceder 5 %
Impactos significativos nos orçamentos e administrações públicas nacionais
Nenhuns, exceto os custos regulamentares
Outros impactos significativos
Não
D. Seguimento
Data da análise da política
A Comissão acompanhará os efeitos da nova política da cooperação com os Estados-Membros e as partes interessadas