



Βρυξέλλες, 10.9.2013
COM(2013) 621 final

2013/0303 (COD) C7-0265/13

Πρόταση

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 718/1999 του Συμβουλίου σχετικά με μια πολιτική ρύθμισης της μεταφορικής ικανότητας των κοινοτικών στόλων στην εσωτερική ναυσιπλοΐα για την προώθηση των μεταφορών διά της πλωτής οδού

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

1. ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

Με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 718/1999 του Συμβουλίου, της 29ης Μαρτίου 1999, σχετικά με μια πολιτική ρύθμισης της μεταφορικής ικανότητας των κοινοτικών στόλων εσωτερικής ναυσιπλοΐας για την προώθηση των μεταφορών διά της πλωτής οδού¹ θεσπίθηκε μηχανισμός μεταφορικής ικανότητας του στόλου, ο κανόνας «παλαιό έναντι νέου», με στόχο να αποφεύγεται η δημιουργία ή επιδείνωση της πλεονάζουσας μεταφορικής ικανότητας του στόλου στην αγορά εσωτερικής ναυσιπλοΐας της ΕΕ. Τον Απρίλιο του 2003, ο κανόνας «παλαιό έναντι νέου» μετατράπηκε σε μηχανισμό επαγρύπνησης, ο οποίος πρέπει να ενεργοποιείται σε περίπτωση σοβαρής διαταραχής της αγοράς σαν και αυτήν που αναφέρεται στην οδηγία 96/75/ΕΚ².

Ανάλογα με τις πολιτικές μεταφορικής ικανότητας των στόλων τους, τα κράτη μέλη που διαθέτουν εσωτερικές πλωτές οδούς οι οποίες συνδέονται με τις πλωτές οδούς άλλου κράτους μέλους και το συνολικό εκτόπισμα του στόλου τους υπερβαίνει τους 100.000 τόνους συστήνουν Ταμείο Εσωτερικής Ναυσιπλοΐας (το «αποθεματικό ταμείο») βάσει του άρθρου 3 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 718/1999.

Τα αποθεματικά ταμεία χρηματοδοτούνται από την πλεονασματική χρηματοδότηση των δράσεων διαρθρωτικής εξυγίανσης που πραγματοποιήθηκαν μέχρι τις 28 Απριλίου 1999 και από τις ειδικές εισφορές που εισπράχθηκαν βάσει του κανόνα «παλαιό έναντι νέου». Συνίστανται αποκλειστικά από τις οικονομικές εισφορές του κλάδου της εσωτερικής ναυσιπλοΐας και τη σωρευτική αξία η οποία σήμερα ανέρχεται σε περίπου 35 εκατ. ευρώ.

Τα κεφάλαια χειρίζονται οι αρμόδιες αρχές των ενδιαφερόμενων κρατών μελών σύμφωνα με την εθνική τους νομοθεσία και με δικούς τους διοικητικούς πόρους. Οι εθνικές ενώσεις που εκπροσωπούν τους μεταφορείς εσωτερικής ναυσιπλοΐας συμμετέχουν στην εν λόγω διοίκηση σύμφωνα με το άρθρο 3 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 718/1999 του Συμβουλίου.

Σύμφωνα με το άρθρο 3 παράγραφοι 4 και 5 του κανονισμού, τα αποθεματικά ταμεία επιτρέπεται να χρησιμοποιούνται μόνο σε δύο περιπτώσεις³:

Α. Σε περίπτωση «σοβαρής διαταραχής της αγοράς» της αγοράς εσωτερικής ναυσιπλοΐας, όπως αναφέρεται στο άρθρο 7 της οδηγίας 96/75/ΕΚ, η Επιτροπή μπορεί, κατόπιν αίτησης κράτους μέλους, να λάβει κατάλληλα μέτρα, ιδίως μέτρα με στόχο να αποφευχθεί νέα αύξηση της προσφοράς μεταφορικής ικανότητας στη συγκεκριμένη αγορά.

Κατά την έννοια του άρθρου 6 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 718/1999, ως κατάλληλα μέτρα νοείται η επανενεργοποίηση του κανόνα «παλαιό έναντι νέου», για περιορισμένο χρονικό διάστημα, ενδεχομένως σε συνδυασμό με μέτρα διαρθρωτικής εξυγίανσης, π.χ. εκταμίευση των πριμοδοτήσεων για τη διάλυση σκαφών που καταβάλλονται από τα αποθεματικά ταμεία.

¹ ΕΕ L 90 της 2.4.1999, σ. 1-5.

² Οδηγία 96/75/ΕΚ του Συμβουλίου, της 19ης Νοεμβρίου 1996, σχετικά με τους όρους ναύλωσης και διαμόρφωσης των τιμών στον τομέα των εθνικών και διεθνών εσωτερικών πλωτών μεταφορών εμπορευμάτων στην Κοινότητα, ΕΕ L 304 της 27.11.1996, σ. 12.

³ Στη Γερμανία και τις Κάτω Χώρες, τα έσοδα από τα ταμεία χρησιμοποιούνται πάντως για τη στήριξη των εσωτερικών πλωτών μεταφορών, ιδίως για την υποστήριξη της καινοτομίας (NL) ή για την επαγγελματική εκπαίδευση σε εκπαιδευτικό σκάφος των εργαζομένων στην εσωτερική ναυσιπλοΐα (DE). Το αποθεματικό ταμείο αυτό καθαυτό δεν χρησιμοποιήθηκε, ωστόσο, ποτέ.

B. Εάν ζητηθεί ομόφωνα από τις οργανώσεις που εκπροσωπούν τις εσωτερικές πλωτές μεταφορές. Στις περιπτώσεις αυτές, οποιοδήποτε κράτος μέλος μπορεί να λάβει τα μέτρα που προβλέπονται στο άρθρο 8 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 718/1999 του Συμβουλίου.

Όσον αφορά τον εκσυγχρονισμό και την αναδιάρθρωση των στόλων στην ΕΕ, τα διαθέσιμα μέτρα για να διαμορφωθεί ευνοϊκό πλαίσιο για το περιβάλλον και την ασφάλεια είναι τα εξής:

- να διευκολυνθεί η πρόωγη συνταξιοδότηση των μεταφορέων της εσωτερικής ναυσιπλοΐας ή η απασχόλησή τους σε άλλον οικονομικό τομέα·
- να οργανωθούν καθεστώτα επαγγελματικής εκπαίδευσης ή μετειδίκευσης για τους εργαζομένους που εγκαταλείπουν τον κλάδο·
- να ενθαρρυνθούν οι ιδιώτες μικροεπαγγελματίες να καταστούν μέλη επαγγελματικών οργανώσεων,
- να ενθαρρυνθεί η προσαρμογή των σκαφών στην τεχνολογική πρόοδο, ώστε να βελτιωθούν οι συνθήκες εργασίας και να προαχθούν οι τεχνικές απαιτήσεις ασφαλείας· και
- να βελτιωθούν τα επαγγελματικά προσόντα των πληρωμάτων, ώστε να διαφυλαχθεί η ανάπτυξη και το μέλλον του κλάδου.

Μέχρι σήμερα, τα κονδύλια των αποθεματικών ταμείων δεν χρησιμοποιήθηκαν ποτέ. Το 2009, οι Κάτω Χώρες πληροφόρησαν την Επιτροπή σχετικά με εικαζόμενη σοβαρή διαταραχή της αγοράς εσωτερικής ναυσιπλοΐας και της ζήτησαν να λάβει τα κατάλληλα μέτρα σύμφωνα με την οδηγία 96/75/ΕΚ (κατάσταση Α). Ωστόσο, από τις πληροφορίες που έλαβε, η Επιτροπή δεν ήταν σε θέση να επιβεβαιώσει την ύπαρξη σοβαρής διαταραχής της αγοράς κατά την έννοια της οδηγίας.

Οι οργανώσεις εκπροσώπησης σε επίπεδο ΕΕ ήρθαν σε επαφή με την Επιτροπή μία φορά, το 2003, για να διερευνήσουν τις δυνατότητες χρήσης των αποθεματικών ταμείων (κατάσταση Β). Κρίθηκε, ωστόσο, ότι τα μέτρα που προτάθηκαν δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 8 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 718/1999 του Συμβουλίου.

2. ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΩΝ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΕΩΝ ΜΕ ΤΑ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΑ ΜΕΡΗ ΚΑΙ ΕΚΤΙΜΗΣΕΙΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ

Η Επιτροπή προέβη σε διαβούλευση με τις οργανώσεις εκπροσώπησης στις 11 Απριλίου 2013 με αντικείμενο τους λόγους για τους οποίους δεν χρησιμοποιήθηκαν ποτέ τα αποθεματικά ταμεία, παρά την παρακμή που αντιμετώπιζε ο τομέας, και τις ενδεχόμενες λύσεις. Από τις διαβουλεύσεις επιβεβαιώθηκε ότι το περιορισμένο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 8 αποτελούσε εμπόδιο στην έναρξη χρήσης των κονδυλίων. Οι οργανώσεις εκπροσώπησης ανέφεραν ότι θα ήταν υπέρ της επέκτασης του πεδίου εφαρμογής του άρθρου, ώστε να εφαρμοσθούν τα υφιστάμενα μέτρα για καθεστώτα επαγγελματικής εκπαίδευσης ή μετειδίκευσης όλων των μελών των πληρωμάτων που εγκαταλείπουν τον τομέα. Η διατύπωση της ισχύουσας διάταξης εξαιρεί τους μικροεπαγγελματίες, με αποτέλεσμα αρκετά μεγάλο ποσοστό του τομέα να καθίσταται μη επιλέξιμο να χρησιμοποιήσει το ταμείο προς τον σκοπό αυτό, τη στιγμή που οι ανάγκες εκπαίδευσης των εργαζομένων δεν διαφέρουν από εκείνες άλλων μελών των πληρωμάτων. Οι ενδιαφερόμενοι έκριναν επίσης ότι πρέπει να ληφθούν μέτρα ενίσχυσης των επαγγελματικών ενώσεων που μπορούν να βοηθήσουν στον μετριασμό των επιπτώσεων από τον κατακερματισμό του κλάδου. Επιπλέον, θεώρησαν ότι θα ήταν σκόπιμο να προστεθεί ένα μέτρο για την ανακαίνιση των σκαφών και την προσαρμογή τους στην τεχνική πρόοδο όσον αφορά το περιβάλλον, το οποίο να αντικατοπτρίζει την

πραγματικότητα που αντιμετωπίζει ο τομέας όταν γίνεται σύγκριση των περιβαλλοντικών του επιδόσεων όσον αφορά τις εκπομπές από άλλους τρόπους μεταφοράς.

3. ΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

Τα μέτρα που αναφέρονται στο άρθρο 8 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 718/1999 του Συμβουλίου καλύπτουν μόνον εργασιακές πτυχές. Ωστόσο, τα μέτρα αυτά θα μπορούσαν να επεκταθούν, ιδίως, για να διευρυνθεί το πεδίο εφαρμογής των καθεστώτων εκπαίδευσης, να ενισχυθεί η οργάνωση του τομέα και να δημιουργηθεί πλαίσιο ευνοϊκό για την καινοτομία και τη βελτίωση των περιβαλλοντικών επιδόσεων.

Ως εκ τούτου, προτείνεται να διευρυνθούν ως εξής τα μέτρα που προβλέπονται στο άρθρο 8:

- δυνατότητα οργάνωσης καθεστώτων επαγγελματικής εκπαίδευσης και μετειδίκευσης για όλα τα μέλη πληρωμάτων που εγκαταλείπουν τον κλάδο, όχι μόνο για τους υπαλλήλους (ή τους εργαζόμενους)
- υποστήριξη της ενίσχυσης των επαγγελματικών ενώσεων σε επίπεδο Ένωσης και
- ενθάρρυνση της ανακαίνισης των σκαφών και την προσαρμογή τους στην τεχνική πρόοδο όσον αφορά το περιβάλλον.

Πρόταση

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 718/1999 του Συμβουλίου σχετικά με μια πολιτική ρύθμισης της μεταφορικής ικανότητας των κοινοτικών στόλων στην εσωτερική ναυσιπλοΐα για την προώθηση των μεταφορών διά της πλωτής οδού

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και ιδίως το άρθρο 91 παράγραφος 1,

Έχοντας υπόψη την πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής,

Κατόπιν διαβίβασης του σχεδίου νομοθετικής πράξης στα εθνικά κοινοβούλια,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής⁴,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών⁵,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Ο κανονισμός (ΕΚ) 718/1999 του Συμβουλίου θεσπίζει την πολιτική της μεταφορικής ικανότητας του στόλου της Ένωσης για σκάφη που μεταφέρουν εμπορεύματα στις εσωτερικές πλωτές οδούς των κρατών μελών.
- (2) Όσον αφορά τον εκσυγχρονισμό και την αναδιάρθρωση των στόλων, είναι ευκαίιο να προβλεφθεί η λήψη κοινωνικών μέτρων υπέρ των ατόμων που επιθυμούν να εγκαταλείψουν τον κλάδο της εσωτερικής ναυσιπλοΐας ή να απασχοληθούν σε άλλον τομέα δραστηριότητας, καθώς και κινήτρων για τη δημιουργία ομίλων επιχειρήσεων, για τη βελτίωση της επαγγελματικής κατάρτισης των ναυτικών του κλάδου και για την αρτιότερη τεχνολογική προσαρμογή των σκαφών,
- (3) Προς τον σκοπό αυτό, το αποθεματικό ταμείο που έχει συσταθεί σε κάθε κράτος μέλος, των οποίων οι εσωτερικές πλωτές οδοί συνδέονται με αυτές άλλου κράτους μέλους και η χωρητικότητα του στόλου είναι ανώτερη των 100.000 τόνων, θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί εφόσον αυτό ζητηθεί ομόφωνα από τις οργανώσεις εκπροσώπησης του κλάδου της εσωτερικής ναυσιπλοΐας.
- (4) Τα αποθεματικά ταμεία που συνίστανται μόνον από τις χρηματοδοτικές εισφορές του κλάδου δεν χρησιμοποιήθηκαν ποτέ.
- (5) Τα μέτρα για τον εκσυγχρονισμό του στόλου της ΕΕ που αναφέρεται στο άρθρο 8 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 718/1999 του Συμβουλίου αφορούν μόνο εργασιακά θέματα. Άλλα είδη μέτρων στήριξης για τη διαμόρφωση πλαισίου ευνοϊκού για την καινοτομία και το περιβάλλον δεν προβλέπονται.

⁴ ΕΕ C της , σ. .

⁵ ΕΕ C της , σ. .

- (6) Τα μέτρα που αναφέρονται στο άρθρο 8 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 718/1999 σχετικά με τα καθεστάτα επαγγελματικής εκπαίδευσης ή μετειδίκευσης αφορούν όλα τα μέλη πληρωμάτων που εγκαταλείπουν τον κλάδο, μεταξύ των οποίων είναι και οι μικροεπαγγελματίες και όχι μόνον όσους χαρακτηρίζονται ως εργαζόμενοι.
- (7) Το άρθρο 8 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 718/1999 προβλέπει μέτρα που ενθαρρύνουν τους ιδιώτες μικροεπαγγελματίες να καταστούν μέλη των επαγγελματικών οργανώσεων, δεν προβλέπει όμως μέτρα για την ενίσχυση των οργανώσεων εκπροσώπησης του κλάδου της εσωτερικής ναυσιπλοΐας σε επίπεδο Ένωσης, μολονότι οι ισχυρές οργανώσεις σε όλη την Ένωση μπορούν να συμβάλουν στον μετριασμό των επιπτώσεων από τον κατακερματισμό του κλάδου.
- (8) Το άρθρο 8 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 718/1999 πρέπει, επομένως, να συμπληρωθεί με μέτρα για την καθιέρωση επαγγελματικής εκπαίδευσης ή μετειδίκευσης για μέλη πληρωμάτων άλλα από εκείνα που χαρακτηρίζονται ως εργαζόμενοι που εγκαταλείπουν τον κλάδο, για την ενθάρρυνση των φορέων εκμετάλλευσης να καταστούν μέλη των επαγγελματικών οργανώσεων, την ενίσχυση των επαγγελματικών ενώσεων και την ενθάρρυνση της καινοτομίας των σκαφών και της προσαρμογής τους στην τεχνική πρόοδο όσον αφορά το περιβάλλον, και να τροποποιηθεί αναλόγως,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Το άρθρο 8 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 718/1999 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 8

Με την επιφύλαξη του άρθρου 3 παράγραφος 5, οιοδήποτε κράτος μέλος μπορεί να λάβει ιδίως τα ακόλουθα μέτρα προκειμένου:

- να διευκολυνθεί η πρόωρη συνταξιοδότηση των μεταφορέων της εσωτερικής ναυσιπλοΐας ή η απασχόλησή τους σε άλλη οικονομική δραστηριότητα·
- να οργανωθούν καθεστάτα επαγγελματικής εκπαίδευσης ή μετειδίκευσης για τα μέλη πληρωμάτων που εγκαταλείπουν τον κλάδο·
- να βελτιωθούν τα επαγγελματικά προσόντα των πληρωμάτων, ώστε να διαφυλαχθεί η ανάπτυξη και το μέλλον του κλάδου·
- να ενθαρρυνθούν οι μικροεπαγγελματίες να καταστούν μέλη των επαγγελματικών ενώσεων και να ενισχυθούν οι οργανώσεις εκπροσώπησης του κλάδου της εσωτερικής ναυσιπλοΐας σε επίπεδο Ένωσης·
- να ενθαρρυνθεί η τεχνολογική προσαρμογή των σκαφών, ώστε να βελτιωθούν οι συνθήκες εργασίας και να προαχθεί η ασφάλεια·
- να ενθαρρυνθεί η ανακαίνιση των σκαφών και η προσαρμογή τους στην τεχνική πρόοδο όσον αφορά το περιβάλλον.»

Άρθρο 2

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή του στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες,

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο
Ο Πρόεδρος

Ο Πρόεδρος
Ο Πρόεδρος