



Brüsszel, 2013.9.10.  
COM(2013) 621 final

2013/0303 (COD) C7-0265/13

Javaslat

**AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS RENDELETE**

**a belvízi hajózás fejlesztését szolgáló közösségi belvízi flottakapacitási politikáról szóló  
718/99/EK tanácsi rendelet módosításáról**

## INDOKOLÁS

### 1. A JAVASLAT HÁTTERE

A belvízi hajózás fejlesztését szolgáló közösségi belvízi flottakapacitási politikáról szóló, 1999. március 29-i 718/99/EK tanácsi rendelet<sup>1</sup> az EU belvízi hajózási piacon kapacitástöbbletek kialakulásának, illetve súlyosbodásának megakadályozása érdekében a flották kapacitásának szabályozására szolgáló eszközt vezetett be (ez a „régit újért” szabály). 2003 áprilisában a „régit újért” szabályt olyan készenléti mechanizmussá alakították át, amely a 96/75/EK irányelv<sup>2</sup> 7. cikke szerinti súlyos piaci zavar esetén lép hatályba.

Kapacitásszabályozási politikájukkal összhangban azok a tagállamok, amelyek belvízi útjai egy másik tagállaméival összeköttetésben állnak, és amelyek flottájának tonnatartalma meghaladja a 100 000 tonnát, a 718/1999/EK rendelet 3. cikkével összhangban „belvízi hajózási alapot” (a továbbiakban: tartalékalap) létesítenek.

A tartalékalapokat az 1999. április 28-ig végrehajtott szerkezetjavítási intézkedések maradványösszegéből és a „régit újért” szabályozás keretében befizetett külön járulékokból finanszírozzák. A tartalékalapok kizárólag a belvízi hajózási ágazat pénzügyi hozzájárulásaiból tevődnek össze, és összesített értékük jelenleg mintegy 35 millió EUR.

A tartalékalapokat az érintett tagállamok illetékes hatóságai kezelik nemzeti szabályozásuk keretében, saját közigazgatási forrásaikból. A tartalékalapok kezelésében a 718/1999/EK rendelet 3. cikkének (2) bekezdésével összhangban a belvízi fuvarozók nemzeti szervezetei is részt vesznek.

A rendelet 3. cikkének (4) és (5) bekezdésével összhangban a tartalékalap kizárólag két esetben vehető igénybe:<sup>3</sup>

A. A 96/75/EK irányelv 7. cikke szerinti „súlyos piaci zavar” esetén a Bizottság valamely tagállam kérésére megfelelő intézkedéseket hozhat, különösen annak érdekében, hogy az adott piacon megakadályozza a szállítási kapacitási kínálat további növekedését.

A 718/1999/EK irányelv 6. cikke értelmében „megfelelő intézkedés” alatt a „régit újért” szabály korlátozott időtartamra, és lehetőség szerint szerkezetjavítási intézkedések (például a hajók selejtezéséért a tartalékalapokból származó prémium kifizetése) kíséretében történő újbóli hatályba léptetése értendő.

B. Amennyiben a belvízi hajózást képviselő szervezetek ezt egyhangúlag kérik. Ebben az esetben bármely tagállam meghozhatja a 718/1999/EK irányelv 8. cikkében említett intézkedéseket.

Az uniós flották korszerűsítésének és szerkezetátalakításának keretében az alábbi intézkedésekkel teremthetők a környezet és a biztonság szempontjából kedvező feltételek:

- az ágazatot elhagyó belvízi fuvarozók részére a korengedményes nyugdíjazás, illetve más gazdasági tevékenységre történő átképzés megkönnyítése,
- az ágazatot elhagyó munkavállalók részére szakképzési és átképzési tanfolyamok szervezése,

<sup>1</sup> HL L 90., 1999.4.2., 1–5. o.

<sup>2</sup> A Tanács 96/75/EK irányelve (1996. november 19.) a Közösségen belüli nemzeti és nemzetközi belvízi közlekedésben a hajóbérleti és árképzési rendszerekről (HL L 304., 1996.11.27., 12. o.).

<sup>3</sup> Németországban és Hollandiában az alapokból származó hozamot mindazonáltal felhasználják a belvízi hajózás támogatására, ezen belül is az innováció előmozdítására (Hollandia), illetve a belvízi hajózásban dolgozók oktatóhajón történő szakmai képzésére (Németország). Magát a tartalékalapot azonban még egyszer sem vették igénybe.

- a magán tulajdonos-üzemeltetők szakmai szövetségekhez történő csatlakozásának ösztönzése,
- a hajók műszaki korszerűsítésének ösztönzése a munkakörülmények javítása és a biztonságtechnikai követelmények elősegítése érdekében, valamint
- az üzemeltetők szakmai képzettségének javítása az ágazat fejlődésének és jövőjének biztosítása érdekében.

A tartalékalapok tőkét még egyetlen alkalommal sem vették igénybe. 2009-ben Hollandia értesítette a Bizottságot, hogy belvízi hajózási piacon feltételezhetően súlyos piaci zavar lépett fel, és arra kérte a Bizottságot, hogy tegyen a 96/75/EK irányelv szerinti megfelelő intézkedéseket (A. helyzet). A benyújtott információk alapján azonban a Bizottság nem tudta megerősíteni, hogy valóban az irányelv szerinti súlyos piaci zavar tapasztalható.

Az ágazat uniós szintű képviselői szerve egyetlen alkalommal, 2003-ban kereste meg a Bizottságot, hogy tájékozódjon az alapok felhasználásnak lehetőségéről (B. helyzet). A tervezett intézkedések azonban a Bizottság megítélése szerint kívül estek a 718/1999/EK rendelet (8) cikkének alkalmazási körén.

## **2. AZ ÉRDEKELT FELEKKEL FOLYTATOTT KONZULTÁCIÓK ÉS A HATÁSVIZSGÁLATOK EREDMÉNYEI**

A Bizottság 2013. április 11-én konzultációt tartott az ágazat képviselő szervezetekkel arról, hogy – noha az ágazatban visszaesés tapasztalható – mind ez idáig miért nem került sor a tartalékalap igénybevételére, valamint a helyzet orvoslásának lehetséges módjairól. A szervezetek képviselői megerősítették, hogy a 8. cikk korlátozott alkalmazási köre valóban akadályozza az alapok felhasználását. Jelezték, hogy támogatnák a cikk hatályának kiterjesztését oly módon, hogy a szakképzési és átképzési tanfolyamokkal kapcsolatos intézkedések a személyzet összes, ágazatot elhagyó tagjára vonatkozzanak. A rendelkezés jelenlegi szövegezése kizárja a tulajdonos-üzemeltetőket, és így módon az ágazat jelentős része nem jogosult az alapok ilyen irányú felhasználására, miközben az alkalmazottak képzési szükségletei nem különböznek a hajószemélyzet más tagjaitól. Az érintettek felvetették továbbá, hogy indokolt lenne intézkedéseket hozni a szakmai egyesületek megerősítésére, mivel ezek mérsékelhetik az ágazat szétagoltságát. Azt is elmondták, hogy egy olyan új intézkedésre is szükség volna, amely a hajók környezetvédelmi szempontból történő innovációjára és műszaki korszerűsítésére irányulna: az ágazat ugyanis éppen ezzel a problémával szembesül a belvízi hajók és a többi közlekedési mód kibocsátásának összevetésekor.

## **3. A JAVASLAT JOGI ELEMEI**

A 718/1999/EK rendelet 8. cikkében említett intézkedések kizárólag szociális szempontokra terjednek ki. Lehetőség volna azonban a szóban forgó intézkedések bővítésére, az ágazaton belüli szakmai szerveződés fokozására, valamint az innovációt és a jobb környezeti teljesítményt elősegítő környezet megteremtésére.

A javaslat értelmében tehát a 8. cikkben szereplő intézkedések az alábbiakkal bővülnének:

- szakképzési és átképzési tanfolyamok szervezése nem csupán az alkalmazottak (vagy munkavállalók), hanem a hajószemélyzet összes, ágazatot elhagyó tagja részére,
- a szakmai egyesületek uniós szinten történő megerősítésének támogatása, valamint

- a hajóhoz kapcsolódó innovációnak és hajók műszaki korszerűsítésének ösztönzése a környezetvédelmi szempontok tekintetében.

Javaslat

## **AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS RENDELETE**

### **a belvízi hajózás fejlesztését szolgáló közösségi belvízi flottakapacitási politikáról szóló 718/99/EK tanácsi rendelet módosításáról**

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre és különösen annak 91. cikke (1) bekezdésére,

tekintettel az Európai Bizottság javaslatára,

a jogalkotási aktus tervezetének a nemzeti parlamentek számára való megküldését követően,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére<sup>4</sup>,

tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére<sup>5</sup>,

rendes jogalkotási eljárás keretében,

mivel:

- (1) A 718/99/EK tanácsi rendelet létrehozta a tagállamok belvízi útjain áru fuvarozást végző hajókra vonatkozó uniós flottakapacitási politikát.
- (2) A flották korszerűsítésének és szerkezetátalakításának keretében indokolt szociális intézkedéseket hozni azoknak a munkavállalóknak a támogatása érdekében, akik el akarják hagyni a belvízi hajózási ágazatot, illetve átképzésen kívánnak részt venni, hogy más ágazatban tudjanak elhelyezkedni; továbbá célszerű olyan intézkedéseket hozni, amelyek ösztönzik a vállalkozások közötti csoportosulások létrejöttét, az üzemeltetők szakmai képzettségének javítását és a hajók műszaki korszerűsítését.
- (3) E célokra fel lehetne használni azokat a tartalékalapokat, amelyeket más tagállamok belvízi útjaival összeköttetésben álló belvízi utakkal és 100 000 tonnát meghaladó tonnatartalmú flottával rendelkező tagállamok hoztak létre, amennyiben a belvízi hajózást képviselő szervezetek ezt egyhangúlag kérik.
- (4) A kizárólag az ágazat pénzügyi hozzájárulásából álló tartalékalapokat ez idáig nem vették igénybe.
- (5) Az uniós flották korszerűsítését célzó, a 718/1999/EK rendelet 8. cikkében említett intézkedések kizárólag szociális szempontokra terjednek ki. A rendelet az innováció és a környezet szempontjából kedvező feltételek megteremtését szolgáló egyéb támogatási intézkedéseket nem tartalmaz.
- (6) A 718/1999/EK rendelet 8. cikkében említett, a szakképzési és átképzési tanfolyamokra vonatkozó intézkedések nem csupán a munkavállalónak minősülő személyek, hanem a hajószemélyzet összes, ágazatot elhagyó tagja, így a tulajdonos-üzemeltetők számára is relevánsak.

---

<sup>4</sup> HL C [...], [...], [...]. o.

<sup>5</sup> HL C [...], [...], [...]. o.

- (7) A 718/1999/EK rendelet 8. cikke tartalmaz olyan intézkedéseket, amelyek a tulajdonos-üzemeltetők szakmai egyesületekhez történő csatlakozását ösztönzik, olyanokat azonban nem, amelyek erősítik a belvízi hajózást uniós szinten képviselő szervezeteket, miközben az erősebb, uniós szinten aktív egyesületeknek köszönhetően csökkenhet az ágazat széttagoaltsága.
- (8) A 718/1999/EK rendelet 8. cikkét éppen ezért olyan intézkedésekkel kell bővíteni, amelyek célja nem csupán a munkavállalónak minősülő személyeknek, hanem a hajószemélyzet összes, ágazatot elhagyó tagjának szóló szakképzési és átképzési tanfolyamok nyújtása, a tulajdonos-üzemeltetők szakmai egyesületekhez történő csatlakozásának ösztönzése, a szakmai egyesületek megerősítése és a hajók környezetvédelmi szempontból történő innovációjának és műszaki korszerűsítésének elősegítése; ezért a cikket ennek megfelelően módosítani kell,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

*1. cikk*

A 718/1999/EK rendelet 8. cikke helyébe a következő szöveg lép:

„8. cikk

A 3. cikk (5) bekezdésének sérelme nélkül a tagállamok intézkedéseket hozhatnak, különösen az alábbiak érdekében:

- az ágazatot elhagyó belvízi fuvarozók részére a korengedményes nyugdíjazás, illetve a más gazdasági tevékenységre történő átképzés megkönnyítése,
- a hajószemélyzet ágazatot elhagyó tagjai részére szakképzési és átképzési tanfolyamok szervezése,
- a belvízi hajózásban dolgozók szakmai képzettségének javítása az ágazat fejlődésének és jövőjének biztosítása érdekében,
- a tulajdonos-üzemeltetők belvízi hajózási szakmai egyesületekhez történő csatlakozásának ösztönzése, és a belvízi hajózást uniós szinten képviselő szervezetek megerősítése,
- a hajók műszaki korszerűsítésének ösztönzése a munkakörülmények javítása és a biztonság fokozása érdekében,
- a hajókhoz kapcsolódó innovációnak és a hajók műszaki korszerűsítésének az ösztönzése a környezetvédelmi szempontok tekintetében.”

*2. cikk*

Ez az rendelet az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő huszadik napon lép hatályba.

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

Kelt Brüsszelben, -án/-én.

*az Európai Parlament részéről*  
*elnök*

*a Tanács részéről*  
*elnök*