



Briuselis, 2013 09 10
COM(2013) 621 final

2013/0303 (COD) C7-0265/13

Pasiūlymas

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS

**kuriuo iš dalies keičiamas Tarybos reglamentas (EB) Nr.718/1999 dėl Bendrijos laivyno
pajėgumo politikos skatinti vidaus vandenų transportą**

AIŠKINAMASIS MEMORANDUMAS

1. PASIŪLYMO APLINKYBĖS

1999 m. kovo 29 d. Tarybos reglamente (EB) Nr. 718/1999 dėl Bendrijos laivyno pajėgumo politikos skatinti vidaus vandenų transportą¹ nustatytas laivyno pajėgumų reguliavimo mechanizmas (taisyklė „sena už nauja“), kuriuo siekiama išvengti laivyno perteklinių pajėgumų atsiradimo ar išaugimo ES vidaus vandenų rinkoje. 2003 m. balandžio mėn. taisyklė „sena už nauja“ tapo atsarginiu mechanizmu, kuris turėtų pradėti veikti, jei kiltų Direktyvoje 96/75/EB² nurodyto pobūdžio rimtų sutrikimų rinkoje.

Paisydamos savo laivyno pajėgumų politikos, valstybės narės, kurių vidaus vandenų keliai susiję su kitos valstybės narės vandenų keliais ir bendra laivyno talpa didesnė nei 100 000 tonų, įsteigė Vidaus vandenų fondą (toliau — rezervinis fondas) pagal Reglamento (EB) Nr. 718/1999 3 straipsnį.

Rezerviniai fondai finansuojami perteklinėmis lėšomis, likusiomis iš struktūrinio gerinimo schemų, taikytų iki 1999 m. balandžio 28 d., ir specialiais įnašais, gaunamais pagal taisyklę „sena už nauja“. Juos sudaro vien tik vidaus vandenų transporto pramonės šakos finansiniai įnašai; jų kaupiamoji vertė dabar siekia maždaug 35 mln. EUR.

Fondus administruoja atitinkamų valstybių narių kompetentingos institucijos pagal savo nacionalinę teisę, naudodamosi savo administraciniais ištekliais. Vidaus vandenų vežėjams atstovaujančios nacionalinės organizacijos dalyvauja administravimo veikloje pagal Reglamento (EB) Nr. 718/1999 3 straipsnio 2 dalį.

Pagal reglamento 3 straipsnio 4 ir 5 dalis rezervinis fondas gali būti panaudotas tik toliau nurodytais dviem atvejais³.

A. Vidaus vandenų kelių transporto rinkoje atsiradus „rimtų sutrikimų“, nurodytų Direktyvos 96/75/EB 7 straipsnyje, valstybės narės prašymu Komisija gali imtis tinkamų priemonių, ypač tų, kuriomis siekiama išvengti bet kokio naujo konkrečioje rinkoje siūlomų transporto pajėgumų padidinimo.

Kaip apibrėžta Reglamento (EB) Nr. 718/1999 6 straipsnyje, tinkamas priemonės reikia suprasti kaip taisyklės "sena už nauja" veikimo atnaujinimą tam tikram laikotarpiui, galbūt kartu imantis struktūrinio gerinimo priemonių, pavyzdžiui, iš rezervinio fondo išmokant išmoką už laivų atidavimą į metalo laužą.

B. Jei to vienbalsiai reikalauja vidaus vandenų transportui atstovaujančios organizacijos. Tokiu atveju bet kuri valstybė narė gali imtis Reglamento (EB) Nr. 718/1999 8 straipsnyje numatytų priemonių.

Kai modernizuojami ir restruktūrizuojami Sąjungos laivynai, priemonės, kurių galima imtis siekiant sukurti aplinkai ir saugai palankias sąlygas, yra šios:

- padėti šią pramonės šaką paliekantiems vidaus vandenų kelių vežėjams gauti ankstyvą senatvės pensiją arba užsiimti kita ekonomine veikla;

¹ OL L 90, 1999 4 2, p. 1–5.

² 1996 m. lapkričio 19 d. Tarybos direktyva 96/75/EB dėl frachtavimo ir kainodaros nacionaliniame ir tarptautiniame Bendrijos vidaus vandens kelių transporte, OL L 304, 1996 11 27, p. 12.

³ Vis dėlto Vokietijoje ir Nyderlanduose pajamos iš fondų naudojamos vidaus vandenų kelių transportui paremti, ypač inovacijoms (Nyderlandai) arba profesiniam mokymui vidaus vandenų laivybos darbuotojams mokomajame laive (Vokietija). Tačiau pats rezervinis fondas niekada nebuvo panaudotas.

- organizuoti profesinio mokymo arba perkvalifikavimo programas šią pramonės šaką paliekantiems darbuotojams;
- skatinti privačius veiklos vykdytojus savininkus stoti į verslo asociacijas;
- skatinti derinti laivus prie technikos pažangos, kad pagerėtų darbo sąlygos ir kad būtų skatinama laikytis techninės saugos reikalavimų; taip pat
- pagerinti veiklos vykdytojų įgūdžius siekiant užtikrinti šio verslo plėtrą ir ateitį.

Iki šiol rezervinio fondo kapitalas niekada nebuvo panaudotas. 2009 m. Nyderlandai pranešė Komisijai apie galimą rimtą sutrikimą jų vidaus vandenu kelių transporto rinkoje ir paprašė imtis tinkamų priemonių pagal Direktyvą 96/75/EB (situacija A). Tačiau pagal gautą informaciją Komisija negalėjo patvirtinti, kad būtų rimto sutrikimo rinkoje, kaip apibrėžta Direktyvoje.

ES lygmens atstovaujančiosios organizacijos vieną kartą (2003 m.) kreipėsi į Komisiją teiraudamosi apie galimybę pasinaudoti fondu (situacija B). Tačiau nuspręsta, kad numatomos priemonės nepatenka į Reglamento (EB) Nr. 718/1999 8 straipsnio taikymo sritį.

2. KONSULTACIJŲ SU SUINTERESUOTOSIOMIS ŠALIMIS IR POVEIKIO VERTINIMO REZULTATAI

2013 m. balandžio 11 d. Komisija konsultavosi su atstovaujančiosiomis organizacijomis apie priešastis, dėl kurių niekada nesinaudota rezerviniu fondu, netgi tada, kai sektorius patyrė nuosmukį, ir apie galimus sprendimus. Jos patvirtino, kad naudotis tuo fondu sukliudė ribota 8 straipsnio taikymo sritis. Jos nurodė pritariančios, kad straipsnio taikymo sritis būtų praplėsta taip, kad esamos profesinio mokymo arba perkvalifikavimo programų priemonės būtų taikomos visiems sektorių paliekantiems įgulos nariams. Pagal dabartinę formuluotą nuostatą netaikoma veiklos vykdytojams savininkams, todėl nemaža sektoriaus dalis negali tuo tikslu pasinaudoti fondu, nors darbuotojų profesinio mokymo poreikiai nesiskiria nuo kitų įgulos narių profesinio mokymo poreikių. Suinteresuotosios šalys taip pat manė, kad reikėtų imtis priemonių, kuriomis būtų sustiprintos profesinės asociacijos, galinčios padėti mažinti sektoriaus susiskaidymą. Be to, jos teigė, kad būtų naudinga pridėti priemonę, skirtą su aplinka susijusioms laivų inovacijoms ir pritaikymui prie techninės pažangos, nes tai atspindi būklę, kurioje atsideria sektorius, kai lyginamas laivų ir kitų rūšių transporto aplinkosauginis veiksmingumas (teršalų išmetimo aspektu).

3. TEISINIAI PASIŪLYMO ASPEKTAI

Reglamento (EB) Nr. 718/1999 8 straipsnyje numatytos priemonės aprėpia tik socialinius aspektus. Tačiau tos priemonės galėtų būti papildytos, visų pirma, siekiant išplėsti mokymo programų taikymo sritį stipriau organizuoti sektorių ir sukurti inovacijoms ir geresniam aplinkosauginiam veiksmingumui palankias sąlygas.

Todėl siūloma, kad 8 straipsnyje numatytos priemonės būtų išplėstos taip:

- suteikti galimybes organizuoti profesinio mokymo arba perkvalifikavimo programas šią pramonės šaką paliekantiems įgulos nariams, o ne tik samdomiems asmenims (arba darbuotojams);
- sudaryti sąlygas stiprinti profesines asociacijas Sąjungos lygmeniu; taip pat
- skatinti laivų inovacijas ir aplinkos požiūriu aktualų pritaikymą prie techninės pažangos.

Pasiūlymas

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS**kuriuo iš dalies keičiamas Tarybos reglamentas (EB) Nr. 718/1999 dėl Bendrijos laivyno pajėgumo politikos skatinti vidaus vandenų transportą**

EUROPOS PARLAMENTAS IR EUROPOS SAJUNGOS TARYBA,
atsižvelgdami į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo, ypač į jos 91 straipsnio 1 dalį,
atsižvelgdami į Europos Komisijos pasiūlymą,
perdavus įstatymo galią turinčio teisės akto projektą nacionaliniams parlamentams,
atsižvelgdami į Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę⁴,
atsižvelgdami į Regionų komiteto nuomonę⁵,
laikydami įprastos teisėkūros procedūros,
kadangi:

- (1) Tarybos reglamente (EB) Nr. 718/1999 nustatoma Sąjungos laivyno pajėgumo politika laivams, kuriais vežiojamos prekės valstybių narių vidaus vandenų keliais;
- (2) modernizuojant ir restruktūrizuojant laivynus kartu su priemonėmis, kuriomis skatinamas įmonių grupių steigimas, veiklos vykdytojų įgūdžių gerinimas ir laivų pritaikymas prie technikos pažangos, reikėtų numatyti socialines priemones, skirtas padėti darbuotojams, pageidaujantiems palikti vidaus vandenų kelių pramonės šaką ar persikvalifikuoti darbui kituose sektoriuose;
- (3) tuo tikslu galėtų būti naudojamas kiekvienoje valstybėje narėje, kurios vidaus vandenų keliai jungiasi su kitos valstybės narės vidaus vandenų keliais ir kurios laivyno talpa didesnė nei 100 000 tonų, įsteigtas rezervinis fondas, jei to vienbalsiai reikalauja vidaus vandenų kelių transportui atstovaujanti organizacija;
- (4) rezervinis fondas, kuriuos sudaro tik pramonės šakos finansiniai įnašai, niekada nebuvo panaudotas;
- (5) priemonės, susijusios su Reglamento (EB) Nr. 718/1999 8 straipsnyje nurodytu ES laivyno modernizavimu, apima tik socialinius reikalus. Kitų tipų paramos priemonės, kuriomis siekiama sukurti inovacijoms ir aplinkai palankias sąlygas, nėra numatytos;
- (6) Reglamento (EB) Nr. 718/1999 8 straipsnio priemonės dėl profesinio mokymo arba perkvalifikavimo programų aktualios visiems sektorių paliekantiems įguloms nariams, įskaitant veiklos vykdytojus savininkus, o ne tik tiems, kurie apibrėžiami kaip darbuotojai;
- (7) Reglamento (EB) Nr. 718/1999 8 straipsnyje numatytos priemonės, kuriomis veiklos vykdytojai savininkai skatinami stoti į verslo asociacijas, tačiau nenumatyta priemonių, kuriomis būtų stiprinamos Sąjungos lygmeniu vidaus vandenų kelių

⁴ OL C , , p. .

⁵ OL C , , p. .

transportui atstovaujančios organizacijos, nors stipresnės Sąjungos masto organizacijos gali padėti mažinti sektoriaus susiskaidymą;

- (8) todėl Reglamento (EB) Nr. 718/1999 8 straipsnis turėtų būti papildytas priemonėmis, kuriomis siekiama sukurti profesinio mokymo arba perkvalifikavimo programas įgulos nariams, kitiems, nei apibrėžiamiems kaip pramonės šaką paliekantys darbuotojai, sustiprinti profesines asociacijas ir skatinti su aplinka susijusias laivų inovacijas ir pritaikymą prie techninės pažangos, ir atitinkamai iš dalies pakeistas,

PRIĖMĖ ŠĮ REGLAMENTĄ:

1 straipsnis

Reglamento (EB) Nr. 718/1999 8 straipsnis pakeičiamas taip:

„8 straipsnis

Nepažeisdama 3 straipsnio 5 dalies nuostatų, valstybė narė gali imtis priemonių, ypač:

- padėti šią pramonės šaką paliekantiems vidaus vandenių kelių vežėjams gauti ankstyvą senatvės pensiją arba užsiimti kita ekonomine veikla,
- organizuoti profesinio mokymo arba perkvalifikavimo programas šią pramonės šaką paliekantiems įgulos nariams,
- pagerinti vidaus vandenių laivybos įgūdžius siekiant užtikrinti šios profesijos plėtrą ir ateitį,
- skatinti veiklos vykdytojus savininkus stoti į verslo asociacijas ir stiprinti organizacijas, atstovaujančias vidaus vandenių transportui Sąjungos lygmeniu,
- skatinti pritaikyti laivus prie technikos pažangos, kad pagerėtų darbo sąlygos ir būtų skatinamas saugos užtikrinimas,
- skatinti su aplinka susijusias laivų inovacijas ir pritaikymą prie techninės pažangos.“

2 straipsnis

Šis reglamentas įsigalioja dvidešimtą dieną po jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

Šis reglamentas yra privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse.

Priimta Briuselyje

Europos Parlamento vardu
Pirmininkas

Tarybos vardu
Pirmininkas