

Brüssel, 18.2.2016
SWD(2016) 36 final

KOMISJONI TALITUSTE TÖÖDOKUMENT
MÕJUHINNANGU KOMMENTEERITUD KOKKUVÕTE

Lisatud dokumendile:

Ettepanek:
EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIV,
milles käsitletakse siseveelaevanduse valdkonna kutsekvalifikatsioonide tunnustamist
ning millega tunnistatakse kehtetuks nõukogu direktiiv 96/50/EÜ ja nõukogu direktiiv
91/672/EMÜ

{COM(2016) 82 final}
{SWD(2016) 35 final}

A. Vajadus meetmete järele
Miks? Mis on lahendamist vajav probleem?
Siseveetransport on kulude kokkuhoidu võimaldav ja energiatõhus transpordiliik, millel on palju kasutamata võimalusi, et toetada ELi energiatõhususe, majanduskasvu ja tööstusliku arengu eesmärke. Siseveetranspordi sektori edasist panust nende ELi poliitikaeesmärkide saavutamisse takistavad aga töötajate liikuvuse, tööjõupuuduse ja oskuste nõudlusele mittevastavuse probleemid. Vaatamata sektori püüdlustele lahendada probleemid kahe- ja mitmepoolset tasandil, ei lase need probleemid siseveelaevanduse abil täiel määral tõhustada mitmeliigilisel transpordil põhinevat logistikat, millest sõltub Euroopa ettevõtjate konkurentsivõime ja edasine kasv. Kindlaks on tehtud kaks probleemide põhjustajat: 1) töötajad puutuvad kokku kutsekvalifikatsioonide vastastikuse tunnustamise alaste raskustega; 2) konkreetsetes olukordades vajalike teadmistega seotud nõuded võivad tööjõu liikuvust tarbetult takistada. Eelduste kohaselt jäävad probleemid ja nende põhjustajad püsima ka ajavahemikul 2030–2050.
Mida selle algatusega loodetakse saavutada?
Üldine eesmärk on aidata luua siseveetranspordi ühtne tööturg, et siseveetranspordi sektor saaks aidata täiel määral kaasa energialiidu paketi esitatud ELi poliitilistele eesmärkidele seoses kütusesäästuga, ning taastada ELi tööstusbaasi tugevdades sektori 20 % suurune osakaal ELi SKPs. Sellega seotud konkreetne eesmärk on hõlbustada siseveelaevanduse sektoris töötajate liikuvust, tagades, et kvalifitseeritud töötajate kvalifikatsioonide tunnustamise aluseks on laevade pardal vajalikud pädevused. See viib järgmiste tegevuseesmärkideni: 1) tagada töötajate kutsekvalifikatsioonide vastastikune tunnustamine; 2) tagada, et nõuded konkreetsetes olukordades vajalikele teadmistele on proportsionaalsed ohutuseesmärgiga ega takista tarbetult töötajate liikuvust.
Milline on ELi tasandi meetmete lisaväärtus?
Vaatamata liikmesriikide ja jõekomisjonide aastakümnete pikkustele püüdlustele lahendada kahe- ja mitmepoolset tasandil ELi tööturul ilmnevad probleemid, on töötajate liikuvust takistavad asjaolud püsima jäänud. Kehtivad sektorit reguleerivad organisatsioonilised ja õigusraamistikud on osutunud nende probleemide lahendamisel oluliseks takistuseks. Uue ELi õigusraamistikuga, mis toetub hiljuti loodud siseveeliikluse standardite koostamise Euroopa komiteele (CESNI) ⁱ , laiendatakse ELi õigusraamistiku kohaldamisala nii, et see hõlmab Reini jõge, kus toimub 67 % kogu siseveetranspordist, ning luuakse kutsealale õiglane, turvaline ja pädevuspõhine juurdepääs. Siseveetranspordi ELi siseturu niisugune edendamine on hädavajalik, et parandada transpordi energiatõhusust, arendada ELi tööstusbaasi ning panna tõhusalt toimima üleeuroopaline transpordivõrk.
B. Lahendused
Milliseid seadusandlikke ja mitteseadusandlikke poliitikavariante on kaalutud? Kas on olemas eelistatud variant?
Kaalutakse järgmisi poliitikavariante: A) alusstsenaarium; B) sektori algatused, mis on tehtud ELi toetusel; C) kutsekvalifikatsioonide tunnustamine paadimeeste ja kipiite suhtes kehtivate minimaalsete pädevusnõuete alusel, mille puhul eristatakse kaht allvarianti: C1, mis <i>hõlmab</i> koostamise Euroopa komiteele (CESNI) ⁱ , laiendatakse ELi õigusraamistiku kohaldamisala nii, et see hõlmab Reini jõge, kus toimub 67 % kogu siseveetranspordist, ning luuakse kutsealale õiglane, turvaline ja pädevuspõhine juurdepääs. Siseveetranspordi ELi siseturu niisugune edendamine on hädavajalik, et parandada transpordi energiatõhusust, arendada ELi tööstusbaasi ning panna tõhusalt toimima üleeuroopaline transpordivõrk. Võttes arvesse tulemuslikkust, tõhusust ja sidusust, eelistatakse variantidele A ja B varianti C ning allvarianti C1 peetakse veidi tulemuslikumaks ja tõhusamaks kui allvarianti C2. Mõju hindamise aruandes jäetakse otsus varianti C raames eelistatava poliitika allvarianti kohta volinike kolleegiumi poliitiliste otsustajate teha.
Kes millist varianti toetab?
Eelistatav variant ja selle kaks allvarianti on kooskõlas sidusrühmade arvamustega, mida on väljendatud nii avaliku veebruaritulu kui ka ühise eksperdirühma raames. Sidusrühmad väljendasid suurt toetust kutsealaste nõuete, kvalifikatsioonide ja eksamite ühtlustamisega seotud regulatiivsetele meetmetele, samas kui vabatahtlike meetmete kehtestamist toetati oluliselt vähem. Võimalust jätta algatus sektori hooleks või jätkata senisel viisil ei toetatud üldse.
C. Eelistatud poliitikavariandi mõju
Millised on eelistatud poliitikavariandi peamised eelised?
Variandiga C parandatakse <u>töötajate liikuvust</u> , eelkõige tunnustades kipiite ja eksploatatsiooniosalevate töötajate kvalifikatsioone sõitmiseks Reini jõel. Need ligikaudu 15 % ELi laevajuhtunustuse omanikest, kellel praegu ei lubata sõita Reini jõel, saaksid ELi tunnistusega automaatse tunnistuse Reini jõel sõitmiseks. Reini laevaliikluse keskkomisjoni kahepoolsete kokkulepete alusel juba praegu Reini jõel sõitvad kipiitid saaksid kasutada eeliseid, sest kaoksid neis kokkulepetes esinevad piirangud ¹ . ELi tasandi kriteeriumide kehtestamine konkreetsetes olukordades vajalike teadmiste kohta ning kipiite

¹ Näiteks kõikidest liikmesriikidest (v.a Saksamaalt) pärit kipiit (kokku 10 000 kipiit) peavad laevajuhtunustusele tunnistuse saamiseks täitma täiendavaid tingimusi.

<p>võimalus sooritada konkreetsetes olukordades vajalikke teadmisi käsitlevad eksamid koduriigis edendab liikuvust veelgi. Veelgi olulisem on mõju, mida avaldatakse kipritest kaks korda suurema osa moodustavatele <u>ekspluatatsioonis osalevatele töötajatele</u>. Neid ei viida enam kvalifikatsioonide mittetunnustamise tõttu madalamale astmele.</p> <p>Kvalifitseeritud meeskonnaliikmete uus sissevool parandab <u>ohutust</u> (pakkudes kasu, mis 2050. aastaks ulatub hinnanguliselt 190 miljoni euroni). Tänu ohutusele ning suuremale tööalasele autonoomiale ja karjääriväljavaadetele paraneb ka <u>töö kvaliteet/ligitõmbavus</u> (töötajate palgahüvesid kuni 2050. aastani hinnatakse 50 miljonile eurole). Allvariandi C1 eelised on pisut suuremad kui allvariandil C2. Kutsealale automaatset juurdepääsu võimaldavate diplomite ja koolitustunnistuste tunnustamine, ilma et tuleks sooritada haldusametuse ettenähtud lisaeksamid, suurendab ligitõmbavust ja vähendab halduskoormust.</p> <p>Siseveetranspordi valdkonna ühtse tööjõuturu tõhustamisel on märkimisväärne kaudne mõju. Siseveetranspordi sektori arengu ühe takistuse kaotamisega muudetakstõhusamaks mitmeliigilisel transpordil põhinev logistika – ELi ettevõtjate oluline konkurentsiegur – ja seeläbi toetatakse ELi tööstusbaasi arengut.</p>
<p>Millised on eelistatud poliitikavariandi peamised kulud?</p> <p>Variant C nõuab ühekordseid investeerimiskulusid, mida allvariandi C1 puhul hinnatakse 8 miljonile eurole (need kannab üksnes avalik sektor) ning allvariandi C2 puhul 5,6 miljonile eurole (need kannavad avalik sektor ja siseveetranspordi valdkonna koolitusasutused). Peamised kulud tulenevad praegu puuduvast praktilise kiprieksami kehtestamisest ning allvariandi C1 puhul kohandustest, mida koolitusasutused peavad tegema. Juba üksi halduskulude kokkuhoiu näol saadav korduv kasu (2050. aastaks 13,2 miljonit eurot, tingituna uuest tervisekontrolli sagedusest) kaaluks üles korduvad halduskulud (6 miljonit eurot allvariandi C1 puhul ja 8 miljonit eurot allvariandi C2 puhul). Need kulud on peamiselt seotud praegu puuduva kohustusliku eksamiga, mille raames kontrollitakse pädevusi paadimehe ja kipri tasemel, ning üksnes allvariandi C1 puhul koolitusasutuste eksamiprogrammide tunnustamise/akrediteerimise süsteemiga. Allvariant C1 oleks üldiselt vähem kulukas kui allvariant C2, kuid kulukam avaliku sektori jaoks ja vähem kulukas erasektori jaoks (kuna tunnustatud koolituse läbinud töötajad vabastatakse administratiivse eksami sooritamisest).</p>
<p>Milline on mõju ettevõtjatele, VKEdele ja mikroettevõtjatele?</p> <p>Siseveetranspordi erasektor koosneb peaaegu eranditult VKEdest ja mikroettevõtjatest. Seepärast puudutavad kõik käesolevas aruandes kirjeldatud <u>otseselt erasektorile avalduvad mõjud</u> üksnes VKEsid ja mikroettevõtjaid. Töötajate suurem liikuvus aitab VKEidel värvata töötajaid kõikjalt EList, vähendades nii tööjõupuudust. Pädevuspõhised kvalifikatsioonid suurendavad ohutust ja vähendavad õnnetustest tulenevaid kulusid. Kutseala suurem ligitõmbavus aitab VKEidel laiendada oma ettevõtlustegevust. VKEid kannaksid üksnes väikese osa üldkuludest (eelkõige laevapere administratiivsetel eksamitel osalemise kulud), mille kannab suuresti avalik sektor. VKEde kulusid tasakaalustaks suurel määral eelkirjeldatud kasu. VKEde halduskoormust vähendatakse allvariandi C1 raames oluliselt vähem kui allvariandi C2 puhul, kuna juba kvalifitseeritud töötajad vabastatakse nõudest sooritada administratiivne eksam. <u>Kaudsed mõjud erasektorile</u> on märkimisväärsed ja seotud eelistega, mida pakub arenev siseveetranspordi sektori ELi ettevõtjatele, sealhulgas VKEdele, kuna tõhustatakse mitmeliigilisel transpordil põhinevat logistikaahelat, mis on ekspordile suunatud VKEde jaoks oluline konkurentsiegur.</p>
<p>Kas on ette näha märkimisväärset mõju riigieelarvetele ja ametiasutustele?</p> <p>Eelistatava variandi kulud jäävad valdavalt liikmesriikide ametiasutuste ja koolitusasutuste kanda. Kõiki liikmesriike ei mõjuta see ühesugusel viisil. Kulud ja kasu sõltuvad piirkonnast, varasemast olukorrast ja otsustest vabatahtlike meetmete rakendamise kohta. Üldiselt kaalub kasu suurel määral kulud üles.</p>
<p>Kas on oodata muud olulist mõju?</p> <p>Eelistatav variant avaldab positiivset mõju tööhõivele. Ergutades kõikjal Euroopa piirkondades tööalast liikuvust, vähendab see nõudluse ja pakkumise ebakõla ning aitab täita olemasolevaid vabu töökohti. Selle tulemusena aitab ligitõmbavam energiatõhus siseveetranspordi sektor parandada ELi transpordi üldist kütusesäästlikkust. Lisaks tuleb märkida, et erisuguste poliitikavariantide mitu meedet mõjutavad Euroopa eri piirkondi erineval viisil, nagu on kirjeldatud mõju hindamise aruande punktis 6.2.5.</p>
<p style="text-align: center;">D. Järeelmeetmed</p>
<p>Millal poliitika läbi vaadatakse?</p> <p>Komisjoni talitused jälgivad algatuse elluviimist ja tulemuslikkust edusammude põhinäitajate alusel. Eelduste kohaselt korraldavad komisjoni talitused hindamise seitse aastat pärast kavandatud õigusakti ülevõtmisperioodi lõppu.</p>

ⁱ Comité Européen pour l'élaboration des standards pour la navigation intérieure.