



Briuselis, 2016 02 18
SWD(2016) 36 final

KOMISIJOS TARNYBŲ DARBINIS DOKUMENTAS

POVEIKIO VERTINIMO SANTRAUKA

pridedamas prie

**Pasiūlymo dėl
EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS DIREKTYVOS
dėl vidaus vandenų laivybos srities profesinių kvalifikacijų pripažinimo, kuria
panaikinamos Tarybos direktyvos 91/672/EEB ir 96/50/EB**

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

A. Būtinybė imtis veiksmų
Kodėl? Kokia problema?
Vežimas vidaus vandens keliais – ekonomiškai ir energiją tausojanti transporto rūšis, turinti didelį pajėgumų rezervą, kurį naudojant būtų prisidedama prie ES efektyvaus energijos vartojimo, ekonomikos augimo ir pramonės plėtros tikslų įgyvendinimo. Tačiau ateityje pasinaudoti vežimo vidaus vandens keliais sektoriaus teikiama nauda siekiant šių ES politikos tikslų bus sunku dėl kliūčių, susijusių su darbuotojų judumu, darbo jėgos trūkumu ir gebėjimų pasiūlos ir paklausos neatitiktimi. Nepaisant sektoriuje dedamų pastangų problemas spręsti dvišaliu ir daugiašaliu lygmenimis, dėl šių sunkumų neišnaudojamos visos vidaus vandens laivybos galimybės siekiant visokeriopai didinti daugiarūšio vežimo logistikos, nuo kurios priklauso Europos įmonių konkurencingumas ir būsimas augimas, efektyvumą. Nustatytos dvi pagrindinės problemų priežastys: 1) darbuotojams kyla sunkumų, susijusių su abipusiu profesinių kvalifikacijų pripažinimu; 2) bereikalingų kliūčių darbuotojų judumui gali sukelti reikalavimai išmanyti tam tikras aplinkybes. Manoma, kad problemos ir jų priežastys išliks ir 2030–2050 m. laikotarpiu.
Ko siekiama šia iniciatyva?
Bendrasis tikslas – padėti kurti vežimo vidaus vandens keliais vidaus darbo rinką, kad vežimo vidaus vandens keliais sektorius galėtų būti visokeriopai naudingas siekiant ES politikos tikslų taupyti kurą, kaip nurodyta energetikos sąjungos dokumentų rinkinyje, ir stiprinant ES pramoninę bazę, užtikrinti, kad pramonei tenkanti ES BVP dalis vėl sudarytų 20 proc. Su tuo susijęs konkretus tikslas – palengvinti vežimo vidaus vandens keliais darbuotojų judumą užtikrinant, kad kvalifikuotų darbuotojų kvalifikacijų pripažinimas būtų grindžiamas darbui laivuose reikalinga kompetencija. Taigi nustatomi šie veiklos tikslai: 1) užtikrinti abipusį darbuotojų profesinių kvalifikacijų pripažinimą; 2) užtikrinti, kad tam tikrų aplinkybių išmanymo reikalavimai būtų proporcingi jų saugos tikslui ir jais nebūtų be reikalo trukdoma darbuotojų judumui.
Kokia papildoma ES lygmens veiksmų nauda?
Nepaisant to, kad valstybės narės ir upių komisijos dešimt metų stengėsi ES darbo rinkos problemas spręsti dvišaliu ir daugiašaliu lygmenimis, kliūčių darbuotojų judumui tebėra. Paaiškėjo, kad esamos organizacinės ir teisinės sistemos, pagal kurias valdomas šis sektorius, yra didžiulė kliūtis sprendžiant minėtas problemas. Pagal naująją ES reglamentavimo sistemą, kurioje svarbus vaidmuo tenka neseniai įsteigtam Europos vidaus vandens laivybos standartų rengimo komitetui (CESNI) ¹ , bus išplėsta ES teisinės sistemos taikymo sritis ir į ją įtraukta Reino upė, kuria iš viso vykdoma 67 proc. viso vežimo vidaus vandens keliais veiklos, taip pat bus suteiktos sąžiningos, saugios ir kompetencija grindžiamos galimybės dirbti pagal šią profesiją. Šis siekis pagerinti vežimo vidaus vandens keliais ES vidaus rinkos veikimą labai svarbus siekiant gerinti efektyvų energijos vartojimą transporto srityje, plėtoti ES pramoninę bazę ir užtikrinti veiksmingą transeuropinio transporto tinklo (TEN-T) veikimą.
B. Sprendimai
Kokios su teisėkūra susijusios ir nesusijusios politikos galimybės apsvarstytos? Ar yra tinkamiausia galimybė?
Svarstomos šios politikos galimybės: A) atskaitos scenarijus, B) iniciatyvos, kurių imamasi sektoriuje, pasinaudojant ES parama, C) profesinių kvalifikacijų pripažinimas remiantis upeiviams ir laivavedžiams nustatytais minimaliais kompetencijos reikalavimais; ši galimybė skirstoma į dvi papildomas galimybes: C1) <i>apimanti</i> mokymo ir švietimo įstaigų egzaminų standartų nustatymą ir C2) <i>neapimanti</i> mokymo ir švietimo įstaigų egzaminų standartų nustatymo. Atsižvelgiant į efektyvumą, veiksmingumą ir derėjimą, C galimybė yra tinkamiausia, palyginti su A ir B galimybėmis. Pasirinkus C galimybę, manoma, kad pirmoji papildoma galimybė (C1) būtų šiek tiek naudingesnė ir veiksmingesnė už antrąją papildomą galimybę (C2). Poveikio vertinimo ataskaitoje nurodyta, kad teisė nuspręsti, kuri papildoma C galimybė yra tinkamiausia, suteikiama politinius sprendimus priimantiems asmenims, t. y. Komisijos narių kolegijai.
Kas kuriai galimybei pritaria?
Tinkamiausia galimybė ir abi jos dalys atitinka suinteresuotųjų šalių nuomones, pareikštas per internetu vykusias viešas konsultacijas ir bendroje ekspertų grupėje. Suinteresuotosios šalys nurodė, kad labai pritariama reguliavimo priemonėms, kuriomis siekiama suderinti profesinius reikalavimus, kvalifikacijas ir egzaminus, o tam, kad būtų nustatytos savanoriškos priemonės, pritarė gerokai mažiau suinteresuotųjų šalių. Niekas nepritarė tam, kad iniciatyvą reikia palikti sektoriaus kompetencijai arba kad esamos padėties nereikia keisti.
C. Tinkamiausios galimybės poveikis
Kokia pagrindinė tinkamiausios galimybės nauda?
Pasirinkus C galimybę pagerėja darbuotojų judumas, visų pirma dėl to, kad laivavedžių ir eksploatuojant laivą dalyvaujančių darbuotojų kvalifikacijos pripažįstamos ir laivybos Reino upe sektoriuje. Apie 15 proc. asmenų, turinčių ES laivavedžio pažymėjimą ir šiuo metu negalintių plaukioti Reinu, ES pažymėjimas būtų savaime pripažįstamas ir plaukiojant Reinu. Be to, tai būtų naudinga ir Reinu pagal dvišalius Centrinės laivybos Reinu komisijos susitarimus jau plaukiojantiems laivavedžiams, nes nebeliktų tais susitarimais

<p>nustatytų apribojimų¹. Judumas dar labiau didėtų nustačius ES masto tam tikrų aplinkybių išmanymo reikalavimus ir laivavedžiams suteikus galimybę tam tikrų aplinkybių išmanymo egzaminus laikyti savo šalyje. Dar didesnį teigiamą poveikį pajus <u>eksplloatuojant laivą dalyvaujantys darbuotojai</u>, kurių yra du kartus daugiau negu laivavedžių. Jie nebebus pažeminti pareigose dėl to, kad jų kvalifikacija nepripažįstama.</p> <p>Atsiradus daugiau kvalifikuotų įgulos narių, padidės <u>sauga</u> (apskaičiuota, kad iki 2050 m. naudos vertė bus 190 mln. EUR). Galiausiai dėl saugos ir didesnio darbo savarankiškumo, taip pat galimybių daryti karjerą pagerės <u>darbo kokybė ir padidės jo patrauklumas</u> (apskaičiuota, kad iki 2050 m. dėl padidėjusio atlyginimo darbuotojų gaunamos naudos vertė bus 50 mln. EUR). Pasirinkus pirmą papildomą C galimybę (C1), nauda būtų kiek didesnė, negu pasirinkus antrą papildomą C galimybę (C2). Pripažinus diplomus ir kursų pažymėjimus (dėl to savaime atsiranda galimybė dirbti pagal profesiją ir nebereikia laikyti papildomų administracinės institucijos rengiamų egzaminų), padidės patrauklumas ir sumažės administracinė našta.</p> <p>Netiesioginis siekio pagerinti vežimo vidaus vandens keliais ES vidaus rinkos veikimą poveikis – didelis. Panaikinus vieną iš kliūčių, trukdančių vežimo vidaus vandens keliais plėtrai, padidės daugiarūšio vežimo logistikos veiksmingumas, o tai svarbus ES įmonių konkurencingumo veiksnys; taigi bus remiama ES pramoninės bazės plėtra.</p>
<p>Kokios yra tinkamiausios galimybės pagrindinės sąnaudos?</p> <p>Apskaičiuota, kad pasirinkus pirmąją papildomą C galimybę (C1), vienkartinės investicinės sąnaudos būtų 8 mln. EUR, o pasirinkus antrąją galimybę (C2) – 5,6 mln. EUR (jos tektų viešajam sektoriui ir vežimo vidaus vandens keliais srities mokymo įstaigoms). Pagrindinės sąnaudos būtų susijusios su laivavedžio lygmens praktinio egzamino rengimu tais atvejais, kai tokio egzamino nėra, o pagal pirmąją papildomą C galimybę (C1) – su mokymo įstaigų prisitaikymu prie naujos tvarkos. Periodines administracines išlaidas (6 mln. EUR, pasirinkus pirmąją papildomą C galimybę (C1), ir 8 mln. EUR, pasirinkus antrąją galimybę (C2), nusvers vien tik periodinė nauda, gauta sutaupius administracinių išlaidų (13,2 mln. EUR iki 2050 m. dėl nustatytų naujų sveikatos patikrinimo intervalų). Šios išlaidos daugiausia susijusios su privalomu egzaminavimu siekiant patikrinti laivavedžio ir upeivio lygmenų pareigas einančių asmenų kompetenciją tais atvejais, kai tokio privalomo egzaminavimo nebuvo, o, pasirinkus pirmąją papildomą C galimybę (C1), jos susijusios su mokymo įstaigų egzaminų programų pripažinimo ir (arba) akreditavimo sistema. Pasirinkus pirmąją papildomą C galimybę (C1), išlaidos apskritai būtų mažesnės negu pasirinkus antrąją galimybę (C2), bet tada daugiau išlaidų tektų viešajam sektoriui ir mažiau – privačiam (nes pripažintą mokymo programą baigusiems darbuotojams nereikėtų laikyti administracinių egzaminų).</p>
<p>Koks poveikis verslui, mažosioms ir vidutinėms įmonėms (MVĮ), taip pat labai mažoms įmonėms?</p> <p>Privatųjį vežimo vidaus vandens keliais sektorių sudaro beveik vien tik MVĮ ir labai mažos įmonės. Todėl visą šioje ataskaitoje aprašytą <u>tiesioginį poveikį privačiam sektoriui</u> pajus tik MVĮ ir labai mažos įmonės. Dėl didesnio darbuotojų judumo MVĮ bus lengviau samdyti darbuotojus iš visos ES, taigi sumažės darbo jėgos trūkumas. Kadangi kvalifikacija bus grindžiama kompetencija, padidės sauga ir sumažės išlaidų dėl avarių. Kadangi ši profesija taps patrauklesnė, MVĮ galės lengviau plėsti savo verslą. MVĮ teks tik maža bendrų išlaidų dalis (visų pirma susijusi su tuo, kad įgula turės laikyti administracinius egzaminus), o didžiąją jų dalį padengs viešasis sektorius. MVĮ išlaidas su kaupu kompensuos pirmiau aprašyta nauda. Pasirinkus pirmąją papildomą C galimybę (C1), administracinė našta MVĮ būtų gerokai mažesnė, negu pasirinkus antrąją galimybę (C2), nes kvalifikuotiems darbuotojams nebereikėtų laikyti administracinių egzaminų. <u>Netiesioginis poveikis privačiam sektoriui</u> – didelis ir susijęs su nauda, kurią ES įmonės gautų plėtojant vežimo vidaus vandens keliais sektorių, nes pagerėtų daugiarūšio vežimo logistikos grandinių veiksmingumas, kuris yra svarbus su eksportu susijusių MVĮ konkurencingumo veiksnys.</p>
<p>Ar bus daromas didelis poveikis nacionaliniams biudžetams ir administracijoms?</p> <p>Didžiausią su tinkamiausia galimybe susijusių išlaidų dalį padengs nacionalinės administracijos ir mokymo įstaigos. Visoms valstybėms narėms vienodo poveikio nebus. Išlaidos ir nauda priklausys nuo regiono, ankstesnės padėties ir sprendimų dėl neprivalomų priemonių diegimo. Apskritai, nauda bus gerokai didesnė negu išlaidos.</p>
<p>Ar bus kitokio reikšmingo poveikio?</p> <p>Tinkamiausia galimybė turės teigiamą poveikį užimtumui. Paskatinus darbuotojų judumą Europos regionuose, bus sumažinta pasiūlos ir paklausos neatitiktis ir bus lengviau rasti trūkstamų darbuotojų. Taigi dėl patrauklesnio efektyviai energiją vartojančio vežimo vidaus vandens keliais sektoriaus apskritai pagerės kuro vartojimo efektyvumas ES transporto sektoriuje. Be to, reikia atkreipti dėmesį į tai, kad tam tikros pagal įvairias politikos galimybes numatytos priemonės turės savitą poveikį skirtingiems Europos regionams, kaip nurodyta</p>

¹ Pavyzdžiui, visų valstybių narių, išskyrus Vokietiją, laivavedžiai (iš viso 10 000 laivavedžių) turi tenkinti papildomas sąlygas, kad būtų pripažįstamas jų laivavedžio pažymėjimas.

Poveikio vertinimo ataskaitos 6.2.5 skirsnyje.
D. Tolesni veiksmai
Kada politika bus peržiūrėta?
Komisijos tarnybos, besiremiamos pagrindinių rodiklių rinkiniu, stebės šios iniciatyvos įgyvendinimą ir veiksmingumą. Numatoma, kad, Komisijos tarnybos atliks vertinimą praėjus septyneriems metams nuo dienos, einančios po siūlomo teisės akto perkėlimo į nacionalinę teisę laikotarpio pabaigos.

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