



KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 18.2.2021 r.
COM(2021) 71 final

2021/0039 (COD)

Wniosek

DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

**zmieniająca dyrektywę (UE) 2017/2397 w odniesieniu do środków przejściowych
dotyczących uznawania świadectw wydanych przez państwa trzecie**

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

UZASADNIENIE

1. KONTEKST WNIOSKU

• Przyczyny i cele wniosku

Celem niniejszego wniosku jest zmiana przepisów przejściowych dyrektywy (UE) 2017/2397 w sprawie uznawania kwalifikacji zawodowych w żegludze śródlądowej („dyrektywa”) w celu uwzględnienia świadectw kwalifikacji, żeglarskich książeczek pracy i dzienników pokładowych wydanych przez państwa trzecie („dokumenty wydane przez państwa trzecie”).

W art. 38 dyrektywy ustanowiono środki przejściowe dotyczące świadectw kwalifikacji, żeglarskich książeczek pracy i dzienników pokładowych wydanych przed dniem 18 stycznia 2022 r. (dzień po upływie terminu transpozycji dyrektywy). Zasadniczo dokumenty te zachowują ważność na unijnych śródlądowych drogach wodnych, na których były ważne przed tą datą, przez okres nieprzekraczający 10 lat.

Oprócz licencji na żeglugę na Renie, o których mowa w art. 1 ust. 5 dyrektywy 96/50/WE, dyrektywa nie przewiduje jednak żadnych środków przejściowych w odniesieniu do wydanych przez państwa trzecie dokumentów, które są obecnie uznawane przez państwa członkowskie jednostronnie lub na podstawie zawartych przez nie umów międzynarodowych.

W związku z tym od dnia 17 stycznia 2022 r. dokumenty wydane przez państwa trzecie będą uznawane w Unii dopiero po przyjęciu przez Komisję w trybie art. 10 ust. 5 dyrektywy aktu wykonawczego uznającego w Unii dokumenty wydane przez dane państwo trzecie.

Biorąc pod uwagę, że procedura uznawania dokumentów wydanych przez państwa trzecie opiera się na ocenie systemów uzyskiwania świadectwa we wnioskującym państwie trzecim w celu ustalenia, czy wydawanie świadectw, żeglarskich książeczek pracy lub dzienników pokładowych określonych we wniosku podlega wymogom identycznym jak wymogi określone w dyrektywie, mało prawdopodobne jest, aby procedura uznawania została zakończona przed dniem 17 stycznia 2022 r.

Po pierwsze, aby procedura ta została zakończona przed tą datą, zainteresowane państwa trzecie musiałyby dostosować swoje przepisy krajowe do wymogów określonych w dyrektywie.

Po drugie, Komisja musiałaby ocenić system uznawania świadectw we wnioskującym państwie trzecim i przyjąć akt wykonawczy w trybie art. 10 ust. 5 dyrektywy.

W przypadku braku przyjętego w trybie art. 10 ust. 5 dyrektywy aktu wykonawczego uznającego w Unii dokumenty wydane przez dane państwo trzecie osoby posiadające dokumenty wydane przez to państwo trzecie nie będą mogły uprawiać żeglugi na unijnych śródlądowych drogach wodnych.

Taka sytuacja mogłaby spowodować znaczne trudności praktyczne, zwłaszcza w odniesieniu do żeglugi na Dunaju, ponieważ członkowie załogi posiadający dokumenty wydane przez państwa trzecie stanowią znaczną część tamtejszej siły roboczej.

Celem niniejszego wniosku jest zapewnienie odpowiedniego okresu, w którym państwo członkowskie może nadal uznawać – na podstawie wymogów krajowych

ustanowionych przed dniem 16 stycznia 2018 r. oraz w odniesieniu do terytorium danego państwa członkowskiego – dokumenty wydane przez państwo trzecie, które są obecnie uznawane przez to państwo członkowskie jednostronnie lub na podstawie umowy międzynarodowej. Zakres tego środka przejściowego ogranicza się do dokumentów wydanych przed datą graniczną (18 stycznia 2023 r.), określoną jako dzień przypadający rok po dniu następującym po upływie terminu transpozycji dyrektywy (17 stycznia 2022 r.). Przy wyznaczaniu tej daty granicznej wzięto pod uwagę, że: po pierwsze, państwo trzecie występujące z wnioskiem o uznanie dokumentów będzie musiało dostosować swoje wymogi do wymogów określonych w dyrektywie oraz, po drugie, Komisja będzie musiała ocenić systemy uzyskiwania świadectwa we wnioskującym państwie trzecim i, w stosownych przypadkach, przyjąć akt wykonawczy w trybie art. 10 ust. 5 dyrektywy.

Celem tego rozwiązania jest zapewnienie płynnego przejścia do przewidzianego w art. 10 dyrektywy systemu uznawania dokumentów wydanych przez państwa trzecie przez zapewnienie okresu niezbędnego do umożliwienia państwom trzecim dostosowania ich wymogów do wymogów określonych w dyrektywie, a także do umożliwienia Komisji dokonania oceny ich systemów uzyskiwania świadectw oraz, w stosownych przypadkach, przyjęcia aktu wykonawczego w trybie art. 10 ust. 5 dyrektywy. Zapewni to również pewność prawa osobom fizycznym i podmiotom gospodarczym działającym w sektorze żeglugi śródlądowej.

Ponadto należy wziąć pod uwagę fakt, że po uznaniu przez Komisję świadectw kwalifikacji wydanych przez dane państwo trzecie, państwo to może wydać nowe świadectwa, zastępujące dokumenty podlegające przepisom przejściowym. W tym względzie należy wyjaśnić, że te nowe świadectwa będą uznawane na wszystkich unijnych śródlądowych drogach wodnych wyłącznie na podstawie art. 10 ust. 3 dyrektywy i o ile warunki wymiany tych świadectw stosowane przez to państwo trzecie zostały uznane za identyczne z warunkami określonymi w art. 38 ust. 1 i 3 dyrektywy.

Spójność z przepisami obowiązującymi w tej dziedzinie polityki

Niniejszy wniosek zmienia w ograniczonym zakresie dyrektywę (UE) 2017/2397, wprowadzając przepisy przejściowe mające zastosowanie do dokumentów wydanych przez państwa trzecie uznanych w niektórych państwach członkowskich przed dniem 18 stycznia 2022 r. Został opracowany tak, by uniknąć zakłóceń na rynku pracy w sektorze żeglugi śródlądowej. Niniejszy wniosek jest zatem spójny z obowiązującym prawodawstwem w tym sektorze.

- **Spójność z innymi politykami Unii**

Niniejszy wniosek dotyczy bezpieczeństwa i mobilności w dziedzinie żeglugi śródlądowej. Zmienia on dyrektywę (UE) 2017/2397 w odniesieniu do uznawania dokumentów wydanych przez państwa trzecie w okresie przejściowym.

2. PODSTAWA PRAWNA, POMOCNICZOŚĆ I PROPORCJONALNOŚĆ

- **Podstawa prawna**

Podstawą prawną jest art. 91 ust. 1 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE).

- **Pomocniczość**

Celem niniejszego wniosku jest zmiana dyrektywy (UE) 2017/2397 w zakresie, w jakim jest to konieczne do osiągnięcia przedstawionych powyżej celów. Jedynym sposobem osiągnięcia zamierzonego celu niniejszego wniosku jest przyjęcie aktu prawnego na poziomie Unii.

- **Proporcjonalność**

Dyrektywę, której dotyczy wniosek, uznaje się za proporcjonalną, ponieważ przewiduje ona ograniczoną i konieczną zmianę prawną, która powinna pozwolić uniknąć zakłóceń na rynku pracy oraz powinna zapewnić bezpieczną i wydajną działalność na śródlądowych drogach wodnych. Wniosek nie wykracza poza zakres niezbędny do osiągnięcia postawionego celu.

- **Wybór instrumentu**

Ponieważ celem niniejszego wniosku jest zmiana dyrektywy (UE) 2017/2397, powinien on przyjąć tę samą formę prawną. Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady jest zatem odpowiednim instrumentem prawnym.

3. **WYNIKI OCEN EX POST, KONSULTACJI Z ZAINTERESOWANYMI STRONAMI I OCEN SKUTKÓW**

- **Oceny ex post/oceny adekwatności obowiązującego prawodawstwa**

Nie dotyczy, ponieważ niniejszy wniosek zmienia obowiązujące przepisy. Ponadto jego zakres jest bardzo ograniczony.

- **Konsultacje z zainteresowanymi stronami**

Plan działania dotyczący tej inicjatywy został opublikowany w celu uzyskania informacji zwrotnych na stronie internetowej poświęconej lepszemu stanowiению prawa na okres czterech tygodni. Biorąc pod uwagę bardzo ograniczony zakres zmiany, nie ma potrzeby przeprowadzania dalszych konsultacji społecznych w sprawie niniejszego wniosku.

- **Gromadzenie i wykorzystanie wiedzy eksperckiej**

Proponowany środek został poddany analizie prawnej i merytorycznej w Komisji, aby zapewnić, że pozwala on osiągnąć zamierzony cel, a jednocześnie ogranicza się do tego, co jest absolutnie niezbędne.

- **Ocena skutków**

Nie ma potrzeby przeprowadzania oceny skutków, ponieważ nie są dostępne warianty strategiczne, które byłyby zasadniczo różne od proponowanego wariantu. Celem niniejszego wniosku jest przedłużenie trwania obecnej sytuacji na określony czas.

- **Sprawność regulacyjna i uproszczenie**

Nie dotyczy.

- **Prawa podstawowe**

Wniosek nie ma wpływu na stosowanie ani na ochronę praw podstawowych.

4. WPLYW NA BUDŻET

Nie dotyczy.

5. ELEMENTY FAKULTATYWNE

- **Plany wdrożenia i monitorowanie, ocena i sprawozdania**

Nie dotyczy.

- **Dokumenty wyjaśniające**

Do powiadomienia przez państwa członkowskie o środkach transpozycji, na które ma wpływ niniejszy wniosek, nie należy dołączać dokumentu wyjaśniającego związek między elementami dyrektywy zmieniającej a odpowiadającymi im częściami krajowych instrumentów transpozycyjnych. Komisja nie widzi potrzeby dołączania takiego dokumentu, ponieważ nie jest on wymagany w przypadku innych przepisów dyrektywy (UE) 2017/2397.

- **Szczegółowe objaśnienia poszczególnych przepisów wniosku**

W art. 1 dodaje się do art. 38 dyrektywy (UE) 2017/2397 nowe ust. 7 i 8.

W nowym art. 38 ust. 7 przewidziano możliwość dalszego uznawania przez państwa członkowskie dokumentów wydanych przez państwa trzecie na podstawie wymogów krajowych ustanowionych przed wejściem w życie dyrektywy (UE) 2017/2397 (16 stycznia 2018 r.). Jest to ograniczone do śródlądowych dróg wodnych znajdujących się na terytorium danego państwa członkowskiego i nie może mieć zastosowania po dniu 17 stycznia 2032 r. Zakres stosowania tego środka przejściowego może obejmować wyłącznie dokumenty wydane przez państwo trzecie przed datą graniczną (18 stycznia 2023 r.).

W nowym art. 38 ust. 8 wyjaśniono, że gdy dane państwo trzecie wyda nowe świadectwa, zastępujące dokumenty podlegające przepisom przejściowym, te nowe świadectwa będą uznawane na wszystkich unijnych śródlądowych drogach wodnych wyłącznie na podstawie art. 10 ust. 3 dyrektywy i o ile warunki wymiany tych świadectw stosowane przez to państwo trzecie zostały uznane za identyczne z warunkami określonymi w art. 38 ust. 1 i 3 dyrektywy.

Wniosek

DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY**zmieniająca dyrektywę (UE) 2017/2397 w odniesieniu do środków przejściowych dotyczących uznawania świadectw wydanych przez państwa trzecie**

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 91 ust. 1,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego¹,uwzględniając opinię Komitetu Regionów²,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/2397³ określono środki przejściowe w celu zapewnienia utrzymania ważności świadectw kwalifikacji, żeglarskich książeczek pracy i dzienników pokładowych wydanych przed upływem okresu transpozycji tej dyrektywy oraz w celu zapewnienia wykwalifikowanym członkom załogi rozsądnego terminu na złożenie wniosku o unijne świadectwo kwalifikacji lub inne świadectwo uznawane za równoważne. Z wyjątkiem licencji na żeglugę na Renie, o których mowa w art. 1 ust. 5 dyrektywy Rady 96/50/WE⁴, środki te nie mają jednak zastosowania do wydanych przez państwa trzecie świadectw kwalifikacji, żeglarskich książeczek pracy i dzienników pokładowych, które są obecnie uznawane przez państwa członkowskie na podstawie wymogów krajowych ustanowionych przed wejściem w życie dyrektywy (UE) 2017/2397.
- (2) W art. 10 ust. 3, 4 i 5 dyrektywy (UE) 2017/2397 określono procedurę i warunki uznawania świadectw, żeglarskich książeczek pracy lub dzienników pokładowych wydanych przez organy państwa trzeciego.
- (3) Biorąc pod uwagę, że procedura uznawania dokumentów wydanych przez państwa trzecie opiera się na ocenie systemów uzyskiwania świadectwa we wnioskującym

¹ Dz.U. C [...] z [...], s. [...].

² Dz.U. C [...] z [...], s. [...].

³ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/2397 z dnia 12 grudnia 2017 r. w sprawie uznawania kwalifikacji zawodowych w żegludze śródlądowej oraz uchylająca dyrektywy Rady 91/672/EWG i 96/50/WE (Dz.U. L 345 z 27.12.2017, s. 53).

⁴ Dyrektywa Rady 96/50/WE z dnia 23 lipca 1996 r. w sprawie harmonizacji warunków uzyskiwania krajowych patentów kapitanów łodzi do celów przewozu towarów i pasażerów śródlądowymi wodnymi drogami we Wspólnocie (Dz.U. L 235 z 17.9.1996, s. 31).

państwie trzecim w celu ustalenia, czy wydawanie świadectw, żeglarskich książeczek pracy lub dzienników pokładowych określonych we wniosku podlega wymogom identycznym jak wymogi określone w dyrektywie (UE) 2017/2397, mało prawdopodobne jest, aby procedura uznawania została zakończona przed dniem 17 stycznia 2022 r.

- (4) By zapewnić płynne przejście do przewidzianego w art. 10 dyrektywy (UE) 2017/2397 systemu uznawania dokumentów wydanych przez państwa trzecie, należy przewidzieć środki przejściowe, które zapewnią czas niezbędny do umożliwienia państwom trzecim dostosowania ich wymogów do wymogów określonych w tej dyrektywie, a także do umożliwienia Komisji dokonania oceny ich systemów uzyskiwania świadectw oraz, w stosownych przypadkach, przyjęcia aktu wykonawczego w trybie art. 10 ust. 5 tej dyrektywy. Środki te zapewniłyby również pewność prawa osobom fizycznym i podmiotom gospodarczym działającym w sektorze żeglugi śródlądowej. W związku z tym należy ustalić datę graniczną dla wydanych przez państwa trzecie dokumentów, które wchodzą w zakres tych środków przejściowych, określoną przez odniesienie do dnia przypadającego rok po terminie transpozycji tej dyrektywy.
- (5) Aby zapewnić spójność ze środkami przejściowymi mającymi zastosowanie do państw członkowskich na podstawie art. 38 dyrektywy (UE) 2017/2397, środki przejściowe mające zastosowanie do świadectw kwalifikacji, żeglarskich książeczek pracy i dzienników pokładowych wydanych przez państwa trzecie i uznanych przez państwa członkowskie nie powinny mieć zastosowania po dniu 17 stycznia 2032 r. Ponadto uznawanie takich świadectw kwalifikacji, żeglarskich książeczek pracy i dzienników pokładowych powinno być ograniczone do unijnych śródlądowych dróg wodnych znajdujących się w danym państwie członkowskim.
- (6) W celu zapewnienia spójności ze środkami przejściowymi mającymi zastosowanie do świadectw kwalifikacji wydawanych przez państwa członkowskie należy wyjaśnić, że wydane przez państwo trzecie świadectwa kwalifikacji zastępujące świadectwa objęte ustaleniami przejściowymi powinny być ważne na wszystkich unijnych śródlądowych drogach wodnych, pod warunkiem że dokumenty wydane przez dane państwo trzecie zostały uznane za ważne zgodnie z art. 10 ust. 3 dyrektywy (UE) 2017/2397 oraz że wymogi dotyczące wymiany tych świadectw stosowane przez to państwo trzecie zostały uznane za identyczne z wymogami określonymi w art. 38 ust. 1 i 3 tej dyrektywy w odniesieniu do państw członkowskich.
- (7) W związku z tym, aby zapewnić przedsiębiorstwom i pracownikom sektora żeglugi śródlądowej jasność i pewność prawa, należy odpowiednio zmienić dyrektywę (UE) 2017/2397.
- (8) Aby umożliwić państwom członkowskim niezwłoczne dokonanie transpozycji środków przewidzianych w niniejszej dyrektywie, powinna ona wejść w życie następnego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

W art. 38 dyrektywy (UE) 2017/2397 dodaje się ust. 7 i 8 w brzmieniu:

„7. Do dnia 17 stycznia 2032 r. państwa członkowskie mogą nadal uznawać – na podstawie wymogów krajowych danego państwa członkowskiego ustanowionych przed dniem 16 stycznia 2018 r. – świadectwa kwalifikacji, żeglarskie książeczki pracy i dzienniki pokładowe

wydane przez państwo trzecie przed dniem 18 stycznia 2023 r. Uznawanie to jest ograniczone do śródlądowych dróg wodnych na terytorium danego państwa członkowskiego.

8. Świadectwa kwalifikacji wydane przez państwo trzecie zastępujące świadectwa kwalifikacji, o których mowa w ust. 7, są ważne na wszystkich unijnych śródlądowych drogach wodnych na podstawie art. 10 ust. 3 i o ile warunki wymiany tych świadectw stosowane przez to państwo trzecie zostały uznane za identyczne z warunkami określonymi w ust. 1 i 3 niniejszego artykułu.”.

Artykuł 2

1. Państwa członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy najpóźniej do dnia 17 stycznia 2022 r. Niezwłocznie przekazują Komisji tekst tych przepisów.

Przepisy przyjęte przez państwa członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Metody dokonywania takiego odniesienia określane są przez państwa członkowskie.

2. Państwa członkowskie przekazują Komisji tekst podstawowych przepisów prawa krajowego, przyjętych w dziedzinie objętej niniejszą dyrektywą.

Artykuł 3

Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie następnego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Artykuł 4

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia [...] r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego
Przewodniczący

W imieniu Rady
Przewodniczący