



Bruxelles, den 18.2.2016
SWD(2016) 36 final

ARBEJDSDOKUMENT FRA KOMMISSIONENS TJENESTEGRENE

RESUME AF KONSEKVENSANALYSEN

Ledsagedokument til

**Forslag til
EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV
om anerkendelsen af erhvervsmæssige kvalifikationer inden for sejlads på indre
vandveje og om ophævelse af Rådets direktiv 91/672/EØS og Rådets direktiv 96/50/EF**

{COM(2016) 82 final}

{SWD(2016) 35 final}

| A. Behovet for en indsats |
|---|
| Hvorfor? Hvad er problemstillingen? |
| Transport ad indre vandveje er en omkostningsbesparende og energieffektiv transportform, der har megen ekstra kapacitet til at understøtte mål for energieffektivitet, vækst og industrielle udviklingsmål i EU. Det fremtidige bidrag fra sektoren for transport ad indre vandveje til EU's politikmål hæmmes dog af vanskeligheder, hvad angår arbejdskraftmobilitet, mangel på arbejdskraft og kvalifikationsmismatch. På trods af sektorens forsøg på at tackle problemerne på bilateralt og multilateralt plan, hindrer disse vanskeligheder sejlads på indre vandveje i at bidrage fuldt ud til at forbedre effektiviteten af multimodal logistik, som europæiske industrier er afhængige af i forbindelse med deres konkurrenceevne og yderligere vækst. To problemårsager er identificeret: 1) Arbejdstagere oplever vanskeligheder med gensidig anerkendelse af erhvervsmæssige kvalifikationer; 2) Krav om kendskab til konkrete situationer kan skabe unødvendige barrierer for arbejdskraftmobilitet. Det forventes, at problemerne og årsagerne hertil fortsat vil være tilstede i perioden fra 2030 til 2050. |
| Hvad forventes der opnået med dette initiativ? |
| Den generelle målsætning er at bidrage til at opbygge det indre arbejdsmarked for transport ad indre vandveje, således at sektoren for transport ad indre vandveje kan bidrage fuldt ud til EU's politikmål for brændstofbesparelser som udtrykt i pakken om en energiunion og genoprette industriens vægt i EU's BNP til 20 % ved at styrke EU's industrigrundlag. Den dermed forbundne specifikke målsætning er at lette arbejdskraftmobiliteten i sektoren for transport ad indre vandveje ved at sikre, at anerkendelsen af faglærte arbejdstagers kvalifikationer bygger på de kompetencer, der er nødvendige om bord på et fartøj. Dette fører til følgende operationelle målsætninger: 1) Sikre gensidig anerkendelse af arbejdstagers erhvervsmæssige kvalifikationer; 2) Sikre, at krav om kendskab til konkrete situationer står i rimeligt forhold til deres sikkerhedsmål og ikke hæmmer arbejdskraftmobiliteten unødvendigt. |
| Hvad er merværdien ved en indsats på EU-plan? |
| På trods af årtier lange bestræbelser fra medlemsstaters og flodkommissioners side på at tackle vanskelighederne på EU's arbejdsmarked på bilateralt og multilateralt plan, findes der fortsat barrierer for arbejdskraftmobiliteten. De nuværende organisatoriske og retlige rammer, der finder anvendelse på sektoren, har vist sig at være en betydelig hindring for en løsning af disse problemer. En ny EU-reguleringsordning, der beror på det nyligt oprettede CESNI ¹ , vil udvide anvendelsesområdet for EU-reguleringsordningen til også at omfatte Rhinen, som udgør 76 % af den samlede transport ad indre vandveje, og vil skabe retfærdig, sikker og kompetencebaseret adgang til erhvervet. Denne styrkelse af EU's indre marked for transport ad indre vandveje er afgørende for at kunne forbedre energieffektiviteten for transport, udvikle EU's industrigrundlag, og for at TEN-T-nettet kan fungere effektivt. |
| B. Løsninger |
| Hvilke lovgivningsmæssige og ikkelovgivningsmæssige politiske løsningsmodeller er der overvejet? Er der en foretrukken løsningsmodel? |
| Følgende politiske løsningsmodeller overvejes: A) Referencescenarie; B) Sektoren tager initiativer med støtte fra EU; C) Anerkendelse af erhvervsmæssige kvalifikationer baseret på krav om mindsteuddannelses- og kvalifikationskrav for bådsmand og bådførere, som opdeles i to underkategorier: C1 <i>inkl.</i> eksamensstandarder for uddannelsesinstitutioner og C2 <i>ekskl.</i> eksamensstandarder for uddannelsesinstitutioner. Idet der tages hensyn til effektivitet og sammenhæng, bør løsningsmodel C foretrækkes frem for model A og B. Under model C skønnes underkategori C1 at være en anelse mere effektiv end underkategori C2. Konsekvensanalyserapporten lader det være op til de politiske beslutningstagere i kommissærkollegiet at træffe beslutning om den foretrukne politiske underkategori under valgmulighed C. |
| Hvem støtter hvilken løsningsmodel? |
| Den foretrukne valgmulighed og dens to underkategorier er i overensstemmelse med interessenterne holdninger, som de har udtrykt både i den offentlige onlinehøring og Den Fælles Ekspertgruppe. Interessenterne gav udtryk for kraftig støtte til lovgivningsmæssige foranstaltninger vedrørende harmonisering af erhvervsmæssige krav, kvalifikationer og eksamener, hvorimod indførelsen af frivillige foranstaltninger fik langt mindre støtte. Der var ingen støtte til at overlade initiativretten til sektoren eller til at fortsætte status quo. |
| C. Virkninger af den foretrukne løsningsmodel |
| Hvad er de største fordele ved den foretrukne løsningsmodel? |
| Model C forbedrer <u>arbejdskraftmobiliteten</u> , navnlig ved anerkendelse af kvalifikationer hos bådførere og driftsmedarbejdere på Rhinen. Omkring 15 % af indehaverne af EU's bådførercertifikater, som for øjeblikket er udelukket fra at besejle Rhinen, vil automatisk få deres EU-certifikat anerkendt. Derudover vil bådførere, der allerede besejler Rhinen i henhold til CCNR's bilaterale ordninger, opnå en række fordele, da disse ordningers ¹ iboende begrænsninger vil forsvinde. Fastlæggelsen af EU-relevante kriterier for kendskab til konkrete situationer og bådføreres mulighed for at tage eksamener i kendskab til konkrete situationer i deres eget land vil yderligere fremme mobiliteten. Den positive virkning for <u>driftsmedarbejdere</u> , der er dobbelt så talstærke som bådførere, er endnu større. De vil ikke længere blive nedgraderet på grund af manglende anerkendelse af deres kvalifikationer. |

¹ F.eks. skal bådførere fra alle medlemsstater, undtagen Tyskland (i alt 10 000 skippere), opfylde supplerende betingelser for at få deres bådførercertifikat anerkendt.

| |
|---|
| <p>Den nye tilstrømning af faglærte besætningsmedlemmer vil forbedre <u>sikkerheden</u> (med et udbytte svarende til 190 mio. EUR inden 2050). Endelig vil <u>jobkvaliteten/jobbenes tiltrækningskraft</u> øges på grund af sikkerheden og bedre arbejdsmæssig selvstændighed og karriereudviklingsmuligheder (med lønfordele for arbejdstagere svarende til 50 mio. EUR inden 2050). Fordelene ved underkategori C1 er en anelse større end ved C2. Anerkendelsen af eksamensbeviser og uddannelsescertifikater, der automatisk giver adgang til erhvervet, uden at en forvaltningsmyndighed kan kræve yderligere eksamener, vil øge tiltrækningskraften og mindske den administrative byrde.</p> <p>De indirekte virkninger ved en styrkelse af det indre marked for arbejdskraft inden for transport ad indre vandveje er store. Ved at afhjælpe en af hindringerne for udvikling af sektoren for transport ad indre vandveje øges effektiviteten af multimodal logistik – en vigtig konkurrenceevnefaktor for EU's industrier – og dermed understøttes udviklingen af EU's industrigrundlag.</p> |
| <p>Hvad er de største omkostninger i forbindelse med den foretrukne løsningsmodel?</p> <p>Model C vil kræve engangsinvesteringer svarende til 8 mio. EUR for underkategori C1 (der udelukkende afholdes af den offentlige sektor) og 5,6 mio. EUR for underkategori C2 (der afholdes af den offentlige sektor og uddannelsesinstitutioner inden for transport ad indre vandveje). De største omkostninger vedrører indførelse af den praktiske eksamen på bådførerniveau, hvor den endnu ikke findes, og i underkategori C1 fra de tilpasninger, som uddannelsesinstitutionerne skal foretage. De løbende fordele i form af administrative besparelser (13,2 mio. EUR inden 2050, som følge af den nye hyppighed for lægeundersøgelser) vil i sig selv allerede opveje de løbende administrative omkostninger (6 mio. EUR for underkategori C1 og 8 mio. EUR for underkategori C2). Disse omkostninger vedrører primært den obligatoriske eksamen, der skal vurdere kompetencer på bådsmands- og bådførerniveau, hvor den ikke allerede findes, og, udelukkende hvad underkategori C1 angår, anerkendelses-/akkrediteringsordningen for eksamensprogrammer i uddannelsesinstitutioner. Underkategori C1 vil overordnet set være mindre omkostningskrævende end C2, men mere omkostningskrævende for den offentlige sektor og mindre omkostningskrævende for den private sektor (da arbejdstagere med en anerkendt uddannelse fritages fra at tage administrative eksamener).</p> |
| <p>Hvordan vil virksomheder, SMV'er og mikrovirksomheder blive påvirket?</p> <p>Den private sektor for transport ad indre vandveje består næsten udelukkende af SMV'er og mikrovirksomheder. Derfor gør de <u>direkte virkninger for den private sektor</u>, der er beskrevet i denne rapport, sig kun gældende for SMV'er og mikrovirksomheder. Øget arbejdskraftmobilitet vil hjælpe SMV'er til at ansætte personale fra hele EU, og dermed mindskes manglen på arbejdskraft. Kompetencebaserede kvalifikationer vil øge sikkerheden og reducere omkostningerne ved ulykker. Erhvervets øgede tiltrækningskraft vil hjælpe SMV'erne til at udvide deres virksomhed. SMV'er vil kun skulle afholde en lille del af de samlede omkostninger (navnlig for besætningens deltagelse i administrative eksamener), som i stort omfang afholdes af den offentlige sektor. Omkostningerne for SMV'erne vil i høj grad blive opvejet af ovennævnte fordele. Reduceringen af den administrative byrde for SMV'er i underkategori C1 vil være langt mindre end i C2, da allerede faglært personale er undtaget fra at tage administrative eksamener. Der er væsentlige <u>indirekte virkninger for den private sektor</u>, som hænger sammen med fordelene for EU's virksomheder, herunder SMV'er, ved en sektor for transport ad indre vandveje i fremgang på grund af de multimodale logistikkæders forbedrede effektivitet, som er en vigtig konkurrenceevnefaktor for eksportorienterede SMV'er.</p> |
| <p>Vil der være væsentlige virkninger for de nationale budgetter og forvaltningerne?</p> <p>De omkostninger, der er forbundet med den foretrukne løsningsmodel, vil primært blive afholdt af nationale forvaltninger og uddannelsesinstitutioner. Alle medlemsstater vil ikke blive påvirket på samme måde. Omkostninger og fordele vil afhænge af området, de allerede eksisterende forhold og beslutninger om anvendelse af fakultative foranstaltninger. Samlet set vil fordelene være langt større end omkostningerne.</p> |
| <p>Vil der være andre betydelige virkninger?</p> <p>Den foretrukne løsningsmodel vil få en positiv indvirkning på beskæftigelsen. Ved at stimulere arbejdskraftmobiliteten på tværs af Europas regioner vil den reducere kløften mellem udbud og efterspørgsel og bidrage til at besætte ledige stillinger. Som et resultat heraf vil en mere energieffektiv sektor for transport ad indre vandveje bidrage til at forbedre transportens samlede energieffektivitet i EU. Derudover skal det bemærkes, at flere foranstaltninger i de forskellige politiske løsningsmodeller vil påvirke de forskellige europæiske regioner på markant vis som beskrevet i afsnit 6.2.5 i konsekvensanalyserapporten.</p> |
| <p style="text-align: center;">D. Opfølgning</p> |
| <p>Hvornår vil politikken blive evalueret?</p> <p>Kommissionens tjenestegrene vil overvåge gennemførelsen og effektiviteten af dette initiativ gennem en række nøgleindikatorer for fremskridt. Det forventes, at Kommissionens tjenestegrene vil foretage en evaluering syv år efter udløbet af gennemførelsesperioden for den foreslåede lovgivning.</p> |

ⁱ Det Europæiske Udvalg for Udarbejdelse af Standarder for Sejlads på Indre Vandveje.