Rada
Unii Europejskiej

Bruksela, 20 maja 2021 r.
(OR. en)

Międzyinstytucjonalny numer referencyjny:
2021/0039(COD)

8604/1/21
REV 1

TRANS 270
MAR 78
EDUC 157
SOC 259
ETS 5
MI 329
CODEC 671

SPRAWOZDANIE

Od:	Sekretariat Generalny Rady
Do:	Rada
Nr poprz. dok.:	6868/2/21 REV 2
Nr dok. Kom.:	6209/21
Dotyczy:	Wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę (UE) 2017/2397 w odniesieniu do środków przejściowych dotyczących uznawania świadectw państw trzecich – Podejście ogólne

KONTEKST I TREŚĆ WNIOSKU

1. W dniu 18 lutego 2021 r. Komisja przekazała wyżej wymieniony wniosek Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.

2. Członkowie załogi posiadający świadectwa państw trzecich stanowią znaczną część siły roboczej – zwłaszcza na niektórych drogach wodnych w Unii – w sektorze, który już teraz boryka się z deficytem wykwalifikowanych pracowników.

3. W tym kontekście i aby uwzględnić tę sytuację, wniosek ma na celu zmianę przepisów przejściowych dyrektywy (UE) 2017/2397 w sprawie uznawania kwalifikacji zawodowych w żegludze śródlądowej[1], tak by objąć tymi przepisami świadectwa państw trzecich.

4. W art. 38 tej dyrektywy ustanowiono środki przejściowe dotyczące świadectw państw trzecich wydanych przed dniem 18 stycznia 2022 r. Zasadniczo świadectwa te zachowują ważność na unijnych śródlądowych drogach wodnych, na których były ważne przed tą datą, przez okres nieprzekraczający dziesięciu lat.

5. Dyrektywa nie przewiduje jednak żadnych środków przejściowych w odniesieniu do wydanych przez państwa trzecie świadectw, które są obecnie uznawane przez państwa członkowskie jednostronnie lub na podstawie zawartych przez nie umów międzynarodowych.

6. W związku z tym od dnia 17 stycznia 2022 r. świadectwa państw trzecich miałyby być uznawane w Unii dopiero po przyjęciu przez Komisję aktu wykonawczego uznającego w Unii dokumenty wydane przez dane państwo trzecie. Biorąc pod uwagę, że procedura uznawania dokumentów wydanych przez państwa trzecie jest dość długotrwała i może nie zostać zakończona w terminie, Komisja zaproponowała zapewnienie odpowiedniego okresu (do dnia 17 stycznia 2032 r.), 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 – wydane przez państwo trzecie świadectwa, które są obecnie uznawane przez to państwo członkowskie jednostronnie lub na podstawie umowy międzynarodowej.

7. Komisja proponuje zatem zmianę art. 38 dyrektywy (UE) 2017/2397 poprzez dodanie dwóch nowych ust. 7 i 8.

[1] 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).

PRACE W RADZIE

8. Członkowie Grupy Roboczej ds. Żeglugi analizowali wniosek na kilku nieformalnych posiedzeniach w pierwszej połowie 2021 r. Rozpoczęli w dniu 1 marca od zapoznania się z prezentacją Komisji i od pierwszej analizy wniosku.

9. Na nieformalnym posiedzeniu w dniu 7 maja 2021 r. członkowie Grupy Roboczej ds. Żeglugi analizowali najnowszą kompromisową propozycję prezydencji przedstawioną w załączniku do niniejszego sprawozdania.

10. Na posiedzeniu w dniu 19 maja 2021 r. Komitet Stałych Przedstawicieli przeanalizował najnowszą kompromisową propozycję prezydencji i zatwierdził ją bez zmian.

11. W oparciu o wyniki dyskusji w organach przygotowawczych Rady zaproponowano i uzgodniono niewielką liczbę poprawek, które miały doprecyzować wniosek lub uczynić go bardziej elastycznym:

   – do proponowanego nowego ust. 7 dodano wyraźne odniesienie do umów międzynarodowych państw członkowskich;

   – zaproponowano, aby państwa członkowskie mogły nadal uznawać świadectwa wydane przez państwo trzecie przed dniem 18 stycznia 2024 r. (a nie 18 stycznia 2023 r., jak proponowała Komisja);

   – co najważniejsze, doprecyzowano przepisy dotyczące transpozycji: obowiązek transpozycji dyrektywy zmieniającej został dostosowany do obowiązku transpozycji (lub całkowitego braku takiego obowiązku) dyrektywy (UE) 2017/2397, dzięki czemu uniknięto obciążenia państw członkowskich dodatkowymi wymogami administracyjnymi ponad te, które wynikają ze wspomnianej dyrektywy. Dokonano tego poprzez zmianę art. 10 ust. 3 obowiązującej dyrektywy (zamiast nowego ust. 8 zaproponowanego przez Komisję, który został skreślony w kompromisowym tekście prezydencji).

12. Prezydencja pragnie podkreślić, że tekst w wersji zamieszczonej w załączniku został starannie zredagowany w celu uwzględnienia wszystkich obaw wyrażonych przez państwa członkowskie i Komisję, w szczególności w celu zapewnienia pewności prawa i jasności w kwestii transpozycji.

PRACE W PARLAMENCIE EUROPEJSKIM I INNYCH UNIJNYCH INSTYTUCJACH

13. W dniu 18 marca 2021 r. Komisja Transportu i Turystyki (TRAN) w Parlamencie Europejskim wyznaczyła sprawozdawcę: Andrisa Ameriksa (S&D – Łotwa).

14. Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny przyjął opinię w dniu 24 marca 2021 r.[2]

15. Na tym etapie procedury Komisja podtrzymuje ogólne zastrzeżenie do wszelkich zmian w jej wniosku, w oczekiwaniu na stanowisko Parlamentu Europejskiego w pierwszym czytaniu.

WNIOSKI

16. Wzywa się Radę, by przeanalizowała tekst przedstawiony w załączniku do niniejszego sprawozdania z myślą o wypracowaniu podejścia ogólnego.

---

[2] Dok. 7463/21.

ZAŁĄCZNIK

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)

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-Społecznego[1],

uwzględniając opinię Komitetu Regionów[2],

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą,

[1] Dz.U. C […] z […], s. […].
[2] Dz.U. C […] z […], s. […].

a także mając na uwadze, co następuje:

(1) W dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/2397[1] 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/WE[2], 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 lub umów międzynarodowych mających zastosowanie 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 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.

---

[1] 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).

[2] 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).

(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 dwa lata 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 w odniesieniu do świadectw wydanych przez państwa trzecie identyczne wymogi, o których mowa w art. 10 ust. 3 dyrektywy (UE) 2017/2397, obejmują także wymogi dotyczące wymiany istniejących świadectw określone w art. 38 ust. 1 i 3 tej dyrektywy.

(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* [...].

(9) Zgodnie z art. 39 ust. 4 dyrektywy (UE) 2017/2397 państwa członkowskie, na których terytorium żegluga na śródlądowych drogach wodnych nie jest technicznie możliwa, nie są zobowiązane do transpozycji tej dyrektywy. Takie samo odstępstwo powinno mieć zastosowanie do niniejszej dyrektywy,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

W dyrektywie (UE) 2017/2397 wprowadza się następujące zmiany:

(1) art. 10 ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Bez uszczerbku dla ust. 2 na wszystkich unijnych śródlądowych drogach wodnych, z zastrzeżeniem procedury i warunków określonych w ust. 4 i 5, ważne jest każde świadectwo kwalifikacji, każda żeglarska książeczka pracy lub każdy dziennik pokładowy, które zostały wydane zgodnie z przepisami krajowymi państwa trzeciego określającymi wymogi identyczne jak wymogi zawarte w niniejszej dyrektywie, w tym te określone w art. 38 ust. 1 i 3.”;

(2) w art. 38 dodaje się ustęp w brzmieniu:

„7. Do dnia 17 stycznia 2032 r. państwa członkowskie mogą nadal uznawać – na podstawie wymogów krajowych danego państwa członkowskiego lub umów międzynarodowych mających zastosowanie przed dniem 16 stycznia 2018 r. – świadectwa kwalifikacji, żeglarskie książeczki pracy i dzienniki pokładowe wydane przez państwo trzecie przed dniem 18 stycznia 2024 r. Uznawanie to jest ograniczone do śródlądowych dróg wodnych na terytorium danego państwa członkowskiego.”.

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.

   Stosuje się odpowiednio odstępstwo określone w art. 39 ust. 4 dyrektywy (UE) 2017/2397.

2. Państwa członkowskie przekazują Komisji teksty najważniejszych przepisów prawa krajowego w dziedzinie objętej zakresem niniejszej dyrektywy.

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	*W imieniu Rady*
Przewodniczący	*Przewodniczący*