



EVROPSKÁ
KOMISE

V Bruselu dne 10.9.2013
COM(2013) 621 final

2013/0303 (COD)

Návrh

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY

**kterým se mění nařízení Rady (ES) č. 718/1999 o politice podpory vnitrozemské vodní
dopravy, pokud jde o kapacitu loďstva Společenství**

DŮVODOVÁ ZPRÁVA

1. SOUVISLOSTI NÁVRHU

Nařízení Rady (ES) č. 718/1999 ze dne 29. března 1999 o politice podpory vnitrozemské vodní dopravy, pokud jde o kapacitu loďstva Společenství¹, zavedlo mechanismus k regulování kapacity loďstva, pravidlo „staré za nové“, jehož cílem je zamezit vzniku nebo zvýraznění stavu nadbytečné kapacity loďstev na trhu vnitrozemských vodních cest v EU. V dubnu 2003 se pravidlo „staré za nové“ změnilo na pohotovostní mechanismus, který bude aktivován v případě vážného narušení trhu ve smyslu směrnice 96/75/ES².

V souladu se svými politikami v oblasti kapacity loďstva členské státy, které mají vnitrozemské vodní cesty propojené s vodními cestami jiného členského státu a celková nosnost jejich loďstva přesahuje 100 000 tun, zřídily na základě článku 3 nařízení (ES) č. 718/1999 fond vnitrozemské vodní dopravy („rezervní fond“).

Rezervní fondy jsou financovány z přebytku financování z programů strukturálních zlepšení vedených až do 28. dubna 1999 a zvláštní příspěvků obdržených v rámci pravidla „staré za nové“. Skládají se výhradně z finančních příspěvků z odvětví vnitrozemské vodní dopravy a jejich souhrnná hodnota v současnosti činí přibližně 35 milionů EUR.

Fondy jsou spravovány příslušnými orgány dotčených členských států podle jejich vnitrostátních právních předpisů a s jejich vlastními administrativními zdroji. Vnitrostátní organizace zastupující dopravce ve vnitrozemské vodní dopravě jsou zapojeny do této správy v souladu s čl. 3 odst. 2 nařízení (ES) č. 718/1999.

V souladu s čl. 3 odst. 4 a odst. 5 nařízení mohou být rezervní fondy použity pouze ve dvou případech³:

A. Jak je uvedeno v článku 7 směrnice 96/75/ES, v případě „vážného narušení trhu“ vnitrozemské vodní dopravy může Komise na žádost členského státu přijmout vhodná opatření, zejména opatření s cílem zabránit jakémukoli novému navýšení nabízené dopravní kapacity na dotčeném trhu.

Ve smyslu článku 6 nařízení (ES) č. 718/1999 by vhodná opatření měla být chápána jako reaktivace pravidla „staré za nové“ na omezené období, které může být případně doplněno opatřeními v podobě strukturálních zlepšení, např. vyplacením prémie za vrakování plavidel z rezervy fondů.

B. Pokud o to jednomyslně požádají organizace zastupující vnitrozemskou vodní dopravu. V takovém případě může kterýkoli členský stát přijmout opatření podle článku 8 nařízení (ES) č. 718/1999.

V souvislosti s modernizací a restrukturalizací loďstev EU jsou k dispozici tato opatření k vytvoření prostředí příznivého pro životní prostředí a bezpečnost:

- opatření usnadňující dopravcům opouštějícím odvětví, kteří provozují vnitrozemskou vodní dopravu, získání předčasného důchodu nebo přechod na jinou hospodářskou činnost,

¹ Úř. věst. L 90, 2.4.1999, s. 1.

² Směrnice Rady 96/75/ES ze dne 19. listopadu 1996 o systémech pronájmu plavidel a tvorby cen ve vnitrostátní a mezinárodní vnitrozemské vodní dopravě ve Společenství (Úř. věst. L 304, 27.11.1996, s. 12).

³ V Německu a Nizozemsku jsou nicméně výnosy z fondů použity na podporu vnitrozemské vodní dopravy, zejména na podporu inovací (NL) nebo k poskytování odborné přípravy pro pracovníky vnitrozemské plavby na školících plavidlech (DE). Rezervní fond však nebyl nikdy použit.

- opatření k organizaci programů odborného vzdělávání nebo rekvalifikace pro pracovníky opouštějící odvětví,
- opatření podněcující soukromé vlastníky-provozovatele ke vstupu do obchodních sdružení,
- opatření podporující přizpůsobení plavidel technickému pokroku s cílem zlepšit pracovní podmínky a podporovat technicko-bezpečnostní požadavky,
- opatření ke zlepšení dovedností provozovatelů s cílem zabezpečit rozvoj a budoucnost odvětví.

K dnešnímu dni nebyly zdroje z rezervních fondů nikdy čerpány. V roce 2009 Nizozemsko informovalo Komisi o údajném vážném narušení na svém trhu vnitrozemské vodní dopravy a požádalo ji, aby přijala vhodná opatření podle směrnice 96/75/ES (případ A). Komise nicméně na základě uvedených informací nemohla potvrdit existenci vážného narušení trhu ve smyslu směrnice.

Zastupitelské organizace na úrovni EU se na Komisi obrátily jednou, a to v roce 2003, aby se dotázaly na možnosti využití fondů (případ B). Plánovaná opatření však byla posouzena jako opatření, která nespádají do působnosti článku 8 nařízení (ES) č. 718/1999.

2. VÝSLEDKY KONZULTACÍ SE ZÚČASTNĚNÝMI STRANAMI A POSOUZENÍ DOPADŮ

Komise provedla dne 11. dubna 2013 konzultace se zástupci organizací o důvodech, proč nebyl rezervní fond nikdy použit, ačkoli se situace v odvětví zhoršila, a o možných řešeních. Organizace potvrdily, že překážkou k využití finančních prostředků je omezená působnost článku 8. Uvedly, že by podpořily rozšíření působnosti článku tak, aby se stávající opatření v oblasti programů odborného vzdělávání nebo rekvalifikace uplatnily na všechny členy lodních posádek při odchodu z odvětví. Znění současných ustanovení vylučuje vlastníky-provozovatele, v důsledku čehož je významné procento subjektů z odvětví nezpůsobilé k využití fondu pro tento účel, přičemž potřeby v oblasti programů odborného vzdělávání těchto pracovníků nejsou odlišné od potřeb jiných členů posádek. Zúčastněné strany také měly za to, že by měla být přijata opatření k posílení profesních sdružení, která mohou pomoci zmírnit roztržitost odvětví. Kromě toho se domnívaly, že by bylo užitečné doplnit opatření zaměřené na inovace plavidel a na jejich přizpůsobování technickému pokroku z hlediska životního prostředí, které by odráželo realitu, jimž toto odvětví čelí při porovnání vlivu jejich činnosti z hlediska emisí na životní prostředí s jinými druhy dopravy.

3. PRÁVNÍ STRÁNKA NÁVRHU

Opatření uvedená v článku 8 nařízení (ES) č. 718/1999 pokrývají pouze sociální aspekty. Tato opatření by však mohla být rozšířena zejména s cílem rozšířit rozsah programů odborného vzdělávání, posílit organizaci odvětví a vytvořit prostředí příznivé pro inovace a zlepšení výsledků v oblasti vlivu na životní prostředí.

Proto se předkládá návrh, aby se rozsah opatření uvedených v článku 8 rozšířil s cílem:

- poskytnout možnost organizovat programy odborného vzdělávání nebo rekvalifikace pro všechny členy posádky opouštějící odvětví, nejen pro zaměstnance (nebo pracovníky),
- umožnit posílení profesních sdružení na úrovni Unie,

- povzbuzovat k inovacím plavidel a jejich přizpůsobování technickému pokroku, pokud jde o životní prostředí.

Návrh

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY

kterým se mění nařízení Rady (ES) č. 718/1999 o politice podpory vnitrozemské vodní dopravy, pokud jde o kapacitu loďstva Společenství

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na čl. 91 odst. 1 této smlouvy, s ohledem na návrh Evropské komise, po postoupení návrhu legislativního aktu vnitrostátním parlamentům, s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru⁴, s ohledem na stanovisko Výboru regionů⁵, v souladu s řádným legislativním postupem, vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Nařízení Rady (ES) č. 718/1999 stanoví politiku Unie v oblasti kapacity loďstva používaného pro přepravu zboží na vnitrozemských vodních cestách v členských státech.
- (2) V souvislosti s modernizací a restrukturalizací loďstva by měla být brána v úvahu sociální opatření na pomoc zaměstnancům přejícím si opustit odvětví vnitrozemské vodní dopravy nebo se přeskolit na práce v jiném odvětví, spolu s opatřeními na podporu zřizování seskupení podniků s cílem zlepšit dovednosti provozovatelů a podpořit přizpůsobování plavidel technickému pokroku.
- (3) Za tímto účelem by mohl být použit rezervní fond zřízený v každém členském státě, jehož vnitrozemské vodní cesty jsou propojené s cestami jiného členského státu a celková nosnost jeho loďstva přesahuje 100 000 tun, pokud o to jednomyslně požádají organizace zastupující vnitrozemskou vodní dopravu.
- (4) Rezervní fondy sestávající pouze z finančních příspěvků odvětví ještě nikdy nebyly použity.
- (5) Opatření v souvislosti s obnovou loďstva EU uvedená v článku 8 nařízení (ES) č. 718/1999 se týkají pouze sociálních věcí. Jiné typy podpůrných opatření, které by vytvářely prostředí příznivé podmínky pro inovace a životní prostředí, nejsou stanoveny.
- (6) Opatření v článku 8 nařízení (ES) č. 718/1999 týkající se systémů programů odborného vzdělávání nebo rekvalifikace jsou relevantní pro všechny členy posádky, včetně vlastníků-provozovatelů, a nikoliv jen pro ty, kteří jsou kvalifikováni jako pracovníci.

⁴ Úř. věst. C , , s. .

⁵ Úř. věst. C , , s. .

- (7) Článek 8 nařízení (ES) č. 718/1999 stanoví opatření, která povzbudí vlastníky-provozovatele ke vstupu do obchodních sdružení, ale nikoliv opatření, která by posílila organizace zastupující vnitrozemskou vodní dopravu na úrovni Unie, přičemž silnější celounijní organizace by mohly pomoci zmírnit roztržičnost v tomto odvětví.
- (8) Článek 8 nařízení (ES) č. 718/1999 by proto měl být doplněn o opatření zaměřená na zavedení programů odborného vzdělávání a rekvalifikace pro jiné členy posádek, než kteří se považují za „pracovníky“ opouštějící odvětví, na povzbuzení provozovatelů, aby vstupovali do obchodních sdružení, na posílení profesních sdružení a na posílení inovací plavidel a jejich přizpůsobování technickému pokroku v oblasti životního prostředí, a měl by být odpovídajícím způsobem změněn,

PŘIJALY TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

Článek 8 nařízení (ES) č. 718/1999 se nahrazuje tímto:

„Článek 8

Aniž je dotčen čl. 3 odst. 5, může každý členský stát přijmout opatření zejména:

- usnadňující dopravcům opouštějícím odvětví, kteří provozují vnitrozemskou vodní dopravu, získání předčasného důchodu nebo přechod na jinou hospodářskou činnost,
- k organizaci programů odborného vzdělávání a rekvalifikace pro pracovníky opouštějící odvětví,
- zlepšující dovednosti v oblasti vnitrozemské plavby s cílem zabezpečit rozvoj a budoucnost odvětví,
- povzbuzovat vlastníky-provozovatele, aby vstupovali do obchodních sdružení, a posílit organizace zastupující vnitrozemskou vodní dopravu na úrovni Unie,
- podporující přizpůsobení plavidel technickému pokroku za účelem zlepšení pracovních podmínek a posílení bezpečnosti,
- povzbuzující k inovacím plavidel a jejich přizpůsobování technickému pokroku, pokud jde o životní prostředí.“

Článek 2

Toto nařízení vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

V Bruselu dne

*Za Evropský parlament
předseda*

*Za Radu
předseda*