

**ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) NR 546/2014****z dnia 15 maja 2014 r.****zmieniające rozporządzenie Rady (WE) nr 718/1999 w sprawie polityki w zakresie zdolności przewozowych floty wspólnotowej w celu wspierania żeglugi śródlądowej**

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 <sup>(1)</sup>,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów <sup>(2)</sup>,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą <sup>(3)</sup>,

Mając na uwadze:

- (1) Rozporządzenie Rady (WE) nr 718/1999 <sup>(4)</sup> ustanawia politykę w zakresie zdolności przewozowych floty unijnej w odniesieniu do statków przewożących towary drogą wodną śródlądową w państwach członkowskich.
- (2) W związku z modernizacją oraz restrukturyzacją floty należy przewidzieć, najlepiej na wczesnym etapie, środki socjalne w celu pomocy wszystkim członkom załogi, w tym pracownikom i właścicielom-szyprym, chcącym opuścić sektor żeglugi śródlądowej lub przekwalifikować się do pracy w innym sektorze, jak również środki zachęcające do tworzenia grup przedsiębiorstw, służące doskonaleniu umiejętności w zakresie żeglugi śródlądowej oraz wspierające dostosowywanie statków do postępu technicznego, w tym w odniesieniu do statków ekologicznych. Fundusz rezerwy utworzony w każdym państwie członkowskim, którego śródlądowe drogi wodne są powiązane z drogami wodnymi innego państwa członkowskiego i którego tonaż floty przekracza 100 000 ton, zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 718/1999, powinien być przeznaczony na środki dotyczące właścicieli-szyprów. Inne ukierunkowane fundusze, które już istnieją na poziomie Unii, powinny być wykorzystywane w celu wspierania działań podejmowanych wspólnie przez partnerów społecznych.
- (3) W tym celu fundusze rezerwowe mogłyby być wykorzystywane, jeśli zażądadą tego jednomyślnie organizacje reprezentujące śródlądowy transport wodny.
- (4) Fundusze rezerwowe, finansowane wyłącznie ze składek branżowych, nigdy dotychczas nie zostały wykorzystane.
- (5) Środki związane z modernizacją floty unijnej, o których mowa w art. 8 rozporządzenia (WE) nr 718/1999, dotyczą wyłącznie kwestii społecznych i bezpieczeństwa środowiska pracy. Nie przewidziano innych rodzajów środków wsparcia zmierzających do stworzenia korzystnych warunków dla innowacji i ochrony środowiska.
- (6) Środki określone w rozporządzeniu (WE) nr 718/1999 dotyczące szkoleń zawodowych lub programów przekwalifikowania zawodowego są istotne dla wszystkich członków załogi opuszczających sektor, włączając w to właścicieli-szyprów, a nie tylko dla osób zaklasyfikowanych jako pracownicy.
- (7) Rozporządzenie (WE) nr 718/1999 przewiduje środki zachęcające właścicieli-szyprów do przystępowania do stowarzyszeń branżowych, nie przewiduje natomiast środków, które służyłyby wzmocnieniu organizacji reprezentujących śródlądowy transport wodny na szczeblu unijnym, mimo iż silniejsze organizacje obejmujące całą Unię mogą przyczynić się do zmniejszenia rozdrobnienia sektora.

<sup>(1)</sup> Opinia z dnia 21 stycznia 2014 r. (dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym).

<sup>(2)</sup> Opinia z dnia 31 stycznia 2014 r. (dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym).

<sup>(3)</sup> Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 15 kwietnia 2014 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym) oraz decyzja Rady z dnia 8 maja 2014 r.

<sup>(4)</sup> Rozporządzenie Rady (WE) nr 718/1999 z dnia 29 marca 1999 r. w sprawie polityki w zakresie zdolności przewozowych floty wspólnotowej w celu wspierania żeglugi śródlądowej (Dz.U. L 90 z 2.4.1999, s. 1).

- (8) Należy zatem uzupełnić rozporządzenie (WE) nr 718/1999 o środki mające na celu organizację szkoleń zawodowych lub programów przekwalifikowania zawodowego dla opuszczających branżę członków załogi innych niż zaklasyfikowani jako „pracownicy”, środki zachęcające właścicieli-szyprów do przystępowania do stowarzyszeń branżowych, wzmacniające organizacje reprezentujące sektor i zachęcające do modernizacji statków przy zastosowaniu rozwiązań innowacyjnych oraz do ich dostosowywania do postępu technicznego w zakresie ochrony środowiska.
- (9) Komisja oraz państwa członkowskie powinny wzmocnić badania naukowe i innowacje w sektorze żeglugi śródlądowej oraz w odniesieniu do multimodalnej infrastruktury portowej dzięki wykorzystaniu dostępnych instrumentów finansowych, w tym, w stosownych przypadkach, w ramach programu „Horyzont 2020” - programu ramowego w zakresie badań naukowych i innowacji 2014-2020 („Horyzont 2020”) <sup>(1)</sup> oraz instrumentu „Łącząc Europę” <sup>(2)</sup>, zapewniając tym samym włączenie tego sektora do transportu multimodalnego.
- (10) Komisja powinna wspierać środki służące innowacji i dostosowaniu flot śródlądowych do postępu technicznego w zakresie ochrony środowiska, propagując wykorzystanie instrumentów finansowych z istniejących funduszy unijnych, takich jak instrument „Łącząc Europę” lub program „Horyzont 2020”, a także powinna zaproponować sposoby uzupełnienia funduszy rezerwowych za pomocą tych istniejących funduszy oraz instrumentów finansowych Europejskiego Banku Inwestycyjnego.
- (11) Ponieważ fundusze rezerwowe zostały utworzone poprzez składki branżowe, należy umożliwić wykorzystanie ich do celów dostosowania statków do wymogów technicznych i środowiskowych przyjętych po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia, w tym ich dostosowania do dalszych zmian europejskich norm dotyczących emisji z silników, jak również do propagowania zwiększania efektywności paliwowej silników, wykorzystania paliw alternatywnych oraz wszelkich innych środków w celu poprawy jakości powietrza oraz propagowania statków ekologicznych, w tym statków dostosowanych do żeglugi na rzekach.
- (12) Należy odpowiednio zmienić rozporządzenie (WE) nr 718/1999,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

#### Artykuł 1

Art. 8 rozporządzenia (WE) nr 718/1999 otrzymuje brzmienie:

#### „Artykuł 8

Bez uszczerbku dla art. 3 ust. 5, każde państwo członkowskie może podejmować środki mające na celu w szczególności:

- ułatwienie przewoźnikom śródlądowym opuszczania branży w celu wcześniejszego przejścia na emeryturę lub przekwalifikowania się do pracy w innej dziedzinie, między innymi dzięki dostarczaniu jak najpełniejszych informacji,
- organizację szkoleń zawodowych lub programów przekwalifikowania członków załogi, w tym pracowników i właścicieli-szyprów, odchodzących z sektora oraz dostarczanie odpowiednich informacji o tych programach,
- doskonalenie umiejętności w zakresie żeglugi śródlądowej i wiedzy na temat logistyki w celu zapewnienia rozwoju i przyszłości branży,
- zachęcanie właścicieli-szyprów do przystępowania do stowarzyszeń branżowych oraz wzmacnianie organizacji reprezentujących sektor śródlądowego transportu wodnego na poziomie Unii,
- zachęcanie do dostosowywania statków do postępu technicznego w celu polepszenia warunków pracy, w tym ochrony zdrowia, oraz zwiększenia bezpieczeństwa,
- zachęcanie do innowacji w odniesieniu do statków oraz ich dostosowywania do postępu technicznego w zakresie ochrony środowiska, w tym w odniesieniu do statków ekologicznych,
- zachęcanie do uzupełniania korzystania z tych funduszy rezerwowych poprzez jednoczesne korzystanie z dostępnych instrumentów finansowych, w tym w stosownych przypadkach w ramach programu „Horyzont 2020” oraz instrumentu „Łącząc Europę”, a także instrumentów finansowych Europejskiego Banku Inwestycyjnego.”.

<sup>(1)</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1291/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. ustanawiające „Horyzont 2020” – program ramowy w zakresie badań naukowych i innowacji (2014–2020) oraz uchylające decyzję nr 1982/2006/WE (Dz.U. L 347 z 20.12.2013. s. 104).

<sup>(2)</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1316/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. ustanawiające instrument „Łącząc Europę”, zmieniające rozporządzenie (UE) nr 913/2010 oraz uchylające rozporządzenia (WE) nr 680/2007 i (WE) nr 67/2010 (Dz.U. L 348 z 20.12.2013. s. 129).

*Artykuł 2*

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli 15 maja 2014 r.

*W imieniu Parlamentu Europejskiego*

M. SCHULZ

*Przewodniczący*

*W imieniu Rady*

D. KOURKOULAS

*Przewodniczący*

---