



KOMISJA  
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 10.9.2013  
COM(2013) 621 final

2013/0303 (COD)

Wniosek

**ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY**

**zmieniające Rozporządzenie Rady (WE) nr 718/1999 w sprawie polityki w zakresie zdolności przewozowych floty wspólnotowej w celu wspierania żeglugi śródlądowej**

## UZASADNIENIE

### 1. KONTEKST WNIOSKU

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<sup>1</sup> wprowadziło mechanizm regulacji zdolności przewozowych floty, określany jako zasada „stary za nowy”, mający na celu zapobieżenie zwiększeniu istniejących lub powstaniu nowych nadwyżek zdolności przewozowych floty na rynku żeglugi śródlądowej w Unii Europejskiej. W kwietniu 2003 r. zasada „stary za nowy” została przekształcona w mechanizm rezerwowy, uaktywniany tylko w przypadku wystąpienia poważnych zakłóceń rynkowych, o których mowa w dyrektywie 96/75/WE<sup>2</sup>.

Zgodnie ze swoimi strategiami w zakresie zdolności przewozowych floty państwa członkowskie posiadające śródlądowe drogi wodne połączone z drogami wodnymi innego państwa członkowskiego i o tonażu floty przekraczającym 100 000 ton utworzyły fundusz żeglugi śródlądowej („fundusz rezerwowy”) na podstawie art. 3 rozporządzenia (WE) nr 718/1999.

Fundusze rezerwowe są finansowane z nadwyżek środków zgromadzonych w ramach programów ulepszeń strukturalnych przeprowadzonych do dnia 28 kwietnia 1999 r. oraz ze specjalnych składek płaconych według zasady „stary za nowy”. Fundusze te zasilane są wyłącznie składkami uiszczanymi przez przedsiębiorstwa śródlądowego transportu wodnego, a ich łączna wartość wynosi obecnie około 35 mln EUR.

Są one zarządzane przez właściwe organy posiadających taki fundusz państw członkowskich, na mocy ich prawa krajowego i przy wykorzystaniu krajowych zasobów administracyjnych. Krajowe organizacje reprezentujące przewoźników żeglugi śródlądowej uczestniczą w zarządzaniu funduszem zgodnie z art. 3 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 718/1999.

Zgodnie z art. 3 ust. 4 i 5 powyższego rozporządzenia fundusze rezerwowe mogą być wykorzystywane jedynie w dwóch przypadkach<sup>3</sup>:

A. W przypadku „poważnych zakłóceń rynkowych” na rynku śródlądowego transportu wodnego, o których mowa w art. 7 dyrektywy 96/75/WE, Komisja może, na wniosek państwa członkowskiego, podjąć odpowiednie środki, w szczególności środki mające na celu zapobiegnięcie dalszemu wzrostowi zdolności przewozowych oferowanych na danym rynku.

W rozumieniu art. 6 rozporządzenia (WE) nr 718/1999 do odpowiednich środków można zaliczyć ponowne czasowe wprowadzenie w życie zasady „stary za nowy”, ewentualnie w połączeniu ze środkami ulepszeń strukturalnych, np. przyznaniem premii za złomowanie statków, wypłacanej z funduszy rezerwowych.

B. Jeśli jednomyślnie zażądadają tego organizacje reprezentujące sektor śródlądowego transportu wodnego. W takim przypadku każde państwo członkowskie może podjąć środki określone w art. 8 rozporządzenia (WE) nr 718/1999.

---

<sup>1</sup> Dz.U. L 90 z 2.4.1999, s. 1.

<sup>2</sup> Dyrektywa Rady 96/75/WE z dnia 19 listopada 1996 r. w sprawie systemów czarterowania i wyznaczania stawek przewozowych w krajowej i międzynarodowej żegludze śródlądowej we Wspólnocie (Dz.U. L 304 z 27.11.1996, s. 12).

<sup>3</sup> W Niemczech i Niderlandach wpływy z funduszy są jednakże wykorzystywane na rzecz śródlądowego transportu wodnego, w szczególności w celu wspierania innowacji (Niderlandy) lub zapewnienia pracownikom żeglugi śródlądowej szkoleń zawodowych na statku szkolnym (Niemcy). Nie skorzystano jednak nigdy z samego funduszu rezerwowego.

W związku z modernizacją i restrukturyzacją floty w Unii Europejskiej dostępne są następujące środki służące stworzeniu warunków korzystnych dla środowiska i bezpieczeństwa:

- ułatwienie przewoźnikom śródlądowym opuszczania branży w celu wcześniejszego przejścia na emeryturę albo przekwalifikowania się do pracy w innej dziedzinie;
- organizacja szkoleń zawodowych lub programów przekwalifikowania pracowników odchodzących z sektora;
- zachęcanie prywatnych właścicieli-szyprów do przystępowania do stowarzyszeń branżowych;
- zachęcanie do dostosowywania statków do postępu technicznego w celu polepszenia warunków pracy oraz podnoszenie poziomu wymagań w zakresie bezpieczeństwa technicznego, jak również
- doskonalenie umiejętności szyprów śródlądowych w celu zapewnienia rozwoju i przyszłości tego sektora.

Nigdy jeszcze nie skorzystano z kapitału ulokowanego w funduszach rezerwowych. W 2009 r. Niderlandy poinformowały Komisję o, zdaniem tego państwa, poważnych zakłóceniach na krajowym rynku żeglugi śródlądowej i wezwały ją do podjęcia odpowiednich środków zgodnie z dyrektywą 96/75/WE (przypadek A). Jednakże na podstawie zebranych informacji Komisja nie stwierdziła wystąpienia poważnych zakłóceń rynkowych w rozumieniu odnośnej dyrektywy.

Organizacje reprezentujące sektor na szczeblu unijnym zwróciły się do Komisji tylko raz, w 2003 r., z zapytaniem o możliwość skorzystania z funduszy (przypadek B). Uznano jednakże, że planowane działania będące przedmiotem zapytania nie mieszczą się w zakresie art. 8 rozporządzenia (WE) nr 718/1999.

## **2. WYNIKI KONSULTACJI Z ZAINTERESOWANYMI STRONAMI ORAZ OCENY SKUTKÓW**

W dniu 11 kwietnia 2013 r. Komisja przeprowadziła konsultacje z przedstawicielami organizacji reprezentujących sektor w celu wyjaśnienia, dlaczego nigdy jeszcze nie skorzystano z funduszy rezerwowych, choć sytuacja w sektorze stale się pogarsza, oraz w celu znalezienia możliwych rozwiązań. Przedstawiciele przedmiotowych organizacji potwierdzili, że ograniczony zakres art. 8 stanowi przeszkodę we wszczęciu procedury w celu wykorzystania funduszy. Opowiedzieli się oni za rozszerzeniem zakresu artykułu tak, aby obowiązujące środki dotyczące szkoleń zawodowych lub programów przekwalifikowania pracowników objęły wszystkich członków załogi opuszczających sektor. Sposób, w jaki sformułowany jest obowiązujący przepis, wyklucza z jego zakresu właścicieli-szyprów sprawiając, że działania na rzecz znacznego odsetka osób czynnych zawodowo w sektorze nie kwalifikują się do uzyskania wsparcia w ramach tego funduszu, podczas gdy zapotrzebowanie na szkolenia wśród pracowników nie różni się niczym od takiego zapotrzebowania wśród reszty członków załogi. Zainteresowane strony zaznaczyły również, że należy podjąć stosowne środki w celu wzmocnienia organizacji reprezentujących śródlądową żeglugę transportową, ponieważ mogą one przyczynić się do zmniejszenia rozdrobnienia sektora. Ich przedstawiciele uznali ponadto, że użyteczne byłoby wprowadzenie dodatkowo środka służącego modernizacji statków za pomocą innowacyjnych rozwiązań i dostosowywaniu ich do postępu technicznego w zakresie ochrony środowiska. Postulat ten odzwierciedla obecną sytuację w sektorze w zakresie ochrony środowiska, w szczególności wyników w zakresie dopuszczalnych wartości emisji w porównaniu z innymi rodzajami transportu.

### **3. ASPEKTY PRAWNE WNIOSKU**

Środki określone w art. 8 rozporządzenia (WE) nr 718/1999 obejmują jedynie kwestie społeczne. Ich zakres należy jednak rozszerzyć, w szczególności w celu objęcia programami szkoleniowymi większej liczby przedstawicieli sektora, wzmocnienia organizacji reprezentujących sektor oraz stworzenia warunków sprzyjających wprowadzaniu innowacji i poprawie poziomu ochrony środowiska.

Występuje się zatem o rozszerzenie zakresu środków przewidzianych w art. 8 tak, aby:

- umożliwić organizację szkoleń zawodowych lub programów przekwalifikowania dla wszystkich członków załogi opuszczających sektor, a nie tylko dla osób zatrudnionych (pracowników);
- umożliwić wsparcie na rzecz wzmocnienia organizacji reprezentujących sektor na szczeblu unijnym; oraz
- zachęcić do modernizacji statków za pomocą rozwiązań innowacyjnych oraz ich dostosowywania do postępu technicznego w zakresie ochrony środowiska.

## Wniosek

**ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY****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>4</sup>,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów<sup>5</sup>,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Rozporządzenie Rady (WE) nr 718/1999 ustanawia politykę w zakresie zdolności przewozowych floty unijnej w odniesieniu do statków przewożących towary na śródlądowych drogach wodnych w państwach członkowskich.
- (2) W związku z modernizacją oraz restrukturyzacją floty należy przewidzieć środki socjalne w celu pomocy pracownikom chcącym opuścić sektor żeglugi śródlądowej lub przekwalifikować się do pracy w innym sektorze, jak również środki zachęcające do tworzenia grup przedsiębiorstw, służące doskonaleniu umiejętności szyprów śródlądowych i wspierające dostosowywanie statków do postępu technicznego.
- (3) W tym celu wykorzystać można fundusz rezerwowy ustanowiony w każdym państwie członkowskim, którego śródlądowe drogi wodne są powiązane z drogami wodnymi innego państwa członkowskiego i którego tonaż floty przekracza 100 000 ton, jeśli jednomyślnie zażądamy tego organizacje reprezentujące śródlądowy transport wodny.
- (4) Fundusze rezerwowe, finansowane wyłącznie ze składek branżowych, nigdy jeszcze 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. Nie przewidziano innych rodzajów środków wsparcia zmierzających do stworzenia korzystnych warunków dla innowacji i ochrony środowiska.
- (6) Środki określone w art. 8 rozporządzenia (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.

<sup>4</sup> Dz.U. C [...] z [...], s. [...].

<sup>5</sup> Dz.U. C [...] z [...], s. [...].

- (7) Art. 8 rozporządzenia (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, podczas gdy silniejsze organizacje obejmujące całą Unię mogą przyczynić się do zmniejszenia rozdrobnienia sektora.
- (8) Należy zatem uzupełnić art. 8 rozporządzenia (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 armatorów 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, a także wprowadzić stosowne zmiany,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

#### *Artykuł 1*

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

„Artykuł 8

Nie naruszając przepisów art. 3 ust. 5, każde państwo członkowskie może przedsięwziąć środki mające na celu w szczególności:

- ułatwienie przewoźnikom śródlądowym opuszczania branży w celu wcześniejszego przejścia na emeryturę albo przekwalifikowania się do pracy w innej dziedzinie,
- organizację szkoleń zawodowych lub programów przekwalifikowania członków załogi odchodzących z sektora,
- doskonalenie umiejętności w zakresie żeglugi śródlądowej w celu zapewnienia rozwoju i przyszłości branży,
- zachęcanie właścicieli-szyprów do przystępowania do stowarzyszeń branżowych i wzmacnianie organizacji reprezentujących sektor śródlądowego transportu wodnego na szczeblu Unii,
- zachęcanie do dostosowywania statków do postępu technicznego w celu polepszenia warunków pracy oraz zwiększenia bezpieczeństwa,
- zachęcanie do modernizacji statków za pomocą rozwiązań innowacyjnych i ich dostosowywania do postępu technicznego w zakresie ochrony środowiska”.

#### *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 dnia [...] r.

*W imieniu Parlamentu Europejskiego  
Przewodniczący*

*W imieniu Rady  
Przewodniczący*