

**NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (EU) č. 546/2014****ze dne 15. května 2014,****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 výboru <sup>(1)</sup>,s ohledem na stanovisko Výboru regionů <sup>(2)</sup>,v souladu s řádným legislativním postupem <sup>(3)</sup>,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Nařízení Rady (ES) č. 718/1999 <sup>(4)</sup> 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 pokud možno v rané fázi měla být brána v úvahu sociální opatření na pomoc všem členům posádky, včetně zaměstnanců a vlastníků-provozovatelů, kteří si přejí 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 v oblasti vnitrozemské plavby a podpořit přizpůsobování plavidel technickému pokroku, a to i pokud jde o plavidla, která povedou ke snížení zátěže životního prostředí. Rezervní prostředky zavedené v každém členském státě, jehož vnitrozemské vodní cesty jsou propojené s cestami jiného členského státu a celková nosnost jeho loďstva přesahuje 100 000 tun, jak je uvedeno v nařízení (ES) č. 718/1999, by se měly používat na opatření, která mají vliv na vlastníky-provozovatele. Ostatní vyčleněné prostředky, které již na úrovni Unie existují, by se mohly používat na podporu činností společně prováděných sociálními partnery.
- (3) Za tímto účelem by mohl být použit rezervní fond, pokud o to jednomyslně požádají organizace zastupující vnitrozemskou vodní dopravu.
- (4) Rezervní fondy sestávající pouze z finančních příspěvků odvětví nebyly doposud nikdy použity.
- (5) Opatření v souvislosti s obnovou loďstva Unie uvedená v článku 8 nařízení (ES) č. 718/1999 se týkají pouze sociálních věcí a bezpečnosti pracovního prostředí. Jiné typy podpůrných opatření, které by vytvářely příznivé podmínky pro inovace a životní prostředí, nejsou stanoveny.
- (6) Opatření v 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.
- (7) 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 přesto, že silnější celounijní organizace mohou pomoci zmírnit roztržiténost v tomto odvětví.

<sup>(1)</sup> Stanovisko ze dne 21. ledna 2014 (dosud nezveřejněné v Úředním věstníku).

<sup>(2)</sup> Stanovisko ze dne 31. ledna 2014 (dosud nezveřejněné v Úředním věstníku).

<sup>(3)</sup> Postoj Evropského parlamentu ze dne 15. dubna 2014 (dosud nezveřejněný v Úředním věstníku) a rozhodnutí Rady ze dne 8. května 2014.

<sup>(4)</sup> Nařízení Rady (ES) č. 718/1999 ze dne 29. března 1999 o politice podpory vnitrozemské vodní dopravy, pokud jde o kapacitu loďstva Společenství (Úř. věst. L 90, 2.4.1999, s. 1).

- (8) Nařízení (ES) č. 718/1999 by mělo být doplněno o opatření zaměřená na zavedení programů odborného vzdělávání a rekvalifikace pro jiné členy posádek, než kteří se považují za „pracovníky“ opouštějící odvětví, na povzbuzení vlastníků-provozovatelů, aby vstupovali do obchodních sdružení, na posílení profesních sdružení a na posílení inovací plavidel a jejich přizpůsobování technickému pokroku v oblasti životního prostředí.
- (9) Komise a členské státy by měly posílit výzkum a inovace v sektoru vnitrozemské vodní dopravy a intermodální přístavní infrastruktury prostřednictvím dostupných finančních nástrojů, případně i v rámci iniciativy Horizont 2020 a Horizontu 2020 - rámcový program pro výzkum a inovace (2014 - 2020) (dále jen „program Horizont 2020“) <sup>(1)</sup> a nástroje pro propojení Evropy <sup>(2)</sup>, aby zajistily tím začlenění tohoto odvětví do multimodální dopravy.
- (10) Komise by měla podporovat opatření na inovaci a přizpůsobování vnitrozemského loďstva technickému pokroku v oblasti životního prostředí, a to podporou využívání stávajících finančních nástrojů ze stávajících fondů Unie, jako jsou nástroj pro propojení Evropy a Horizont 2020, a měla by navrhnout způsoby, jak tyto rezervní prostředky znásobit s využitím stávajících fondů i nástrojů financování od Evropské investiční banky.
- (11) Vzhledem k tomu, že rezervní prostředky byly založeny z příspěvků od tohoto odvětví, mělo by být možné je použít na přizpůsobení plavidel technickým a ekologickým požadavkům přijatým po vstupu tohoto nařízení v platnost, včetně jejich přizpůsobení dalšímu vývoji evropských norem v oblasti emisí z motorů, jakož i na podporu účinnosti motorového paliva, používání alternativních paliv a dalších opatření na zlepšení kvality ovzduší a na plavidla méně zatěžující životní prostředí, včetně plavidel upravených pro říční plavbu.
- (12) Nařízení (ES) č. 718/1999 by proto mělo být odpovídajícím způsobem změněno,

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, mimo jiné poskytováním komplexních informací,
- k organizaci programů odborného vzdělávání a rekvalifikace pro členy posádky, včetně pracovníků a vlastníků - provozovatelů, kteří opouštějí odvětví, a k poskytování příslušných informací o těchto programech,
- zlepšující dovednosti v oblasti vnitrozemské plavby a znalosti v oblasti logistiky s cílem zabezpečit rozvoj a budoucnost odvětví,
- povzbuzující vlastníky-provozovatele, aby vstupovali do obchodních sdružení, a posilující organizace zastupující vnitrozemskou vodní dopravu na úrovni Unie,
- podporující přizpůsobení plavidel technickému pokroku za účelem zlepšení pracovních podmínek, včetně ochrany zdraví, a posílení bezpečnosti,
- povzbuzující k inovacím týkajících se plavidel a jejich přizpůsobování technickému pokroku, pokud jde o životní prostředí, jakož i o plavidla, která povedou ke snížení zátěže životního prostředí,
- podporující způsoby, které umožňují dosáhnout pákového efektu při používání rezervních prostředků ve spojení s dostupnými finančními nástroji, případně i v rámci iniciativy Horizont 2020 a nástroje pro propojení Evropy, a s nástroji financování od Evropské investiční banky.“

<sup>(1)</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1291/2013 ze dne 11. prosince 2013, kterým se zavádí Horizont 2020 – rámcový program pro výzkum a inovace (2014–2020) a zrušuje rozhodnutí č. 1982/2006/ES (Úř. věst. L 347, 20.12.2013, s. 104).

<sup>(2)</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1316/2013 ze dne 11. prosince 2013, kterým se vytváří Nástroj pro propojení Evropy, mění nařízení (EU) č. 913/2010 a zrušují nařízení (ES) č. 680/2007 a (ES) č. 67/2010 (Úř. věst. L 348, 20.12.2013, s. 129).

*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 15. května 2014.

*Za Evropský parlament*  
*předseda*  
M. SCHULZ

*Za Radu*  
*předseda*  
D. KOURKOULAS

---