

Bruksela, 17 października 2018 r.
(OR. en)

13269/18

Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2018/0363(NLE)

MAR 146
TRANS 458

WNIOSEK

Od:	Sekretarz Generalny Komisji Europejskiej, podpisał dyrektor Jordi AYET PUIGARNAU
Data otrzymania:	17 października 2018 r.
Do:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Sekretarz Generalny Rady Unii Europejskiej
Nr dok. Kom.:	COM(2018) 707 final
Dotyczy:	Wniosek dotyczący DECYZJI RADY w sprawie stanowiska, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii na forum Europejskiego Komitetu ds. Opracowywania Norm w Żegludze Śródlądowej oraz na forum Centralnej Komisji ds. Żeglugi na Renie, w sprawie przyjęcia norm w zakresie wymagań technicznych dla statków żeglugi śródlądowej

Delegacje otrzymują w załączeniu dokument COM(2018) 707 final.

Załącznik: COM(2018) 707 final



KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 17.10.2018
COM(2018) 707 final

2018/0363 (NLE)

Wniosek

DECYZJA RADY

w sprawie stanowiska, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii na forum Europejskiego Komitetu ds. Opracowywania Norm w Żegludze Śródlądowej oraz na forum Centralnej Komisji ds. Żeglugi na Renie, w sprawie przyjęcia norm w zakresie wymagań technicznych dla statków żeglugi śródlądowej

UZASADNIENIE

1. PRZEDMIOT WNIOSKU

Niniejszy wniosek dotyczy decyzji określającej stanowisko, które Europejski Komitet ds. Opracowywania Norm w Żegludze Śródlądowej (CESNI) ma zająć w imieniu Unii na posiedzeniu w dniu 8 listopada 2018 r. oraz na sesji plenarnej Centralnej Komisji Żeglugi na Renie (CKŻR), w związku z przewidywanym przyjęciem europejskich norm w zakresie wymagań technicznych dla statków żeglugi śródlądowej (norma ES-TRIN 2019/1).

2. KONTEKST WNIOSKU

2.1. Poprawiona Konwencja o żegludze na Renie

Poprawiona Konwencja o żegludze na Renie z dnia 17 października 1868 r. ustanawia ramy prawne regulujące wykorzystanie Renu jako śródlądowej drogi wodnej na potrzeby żeglugi oraz określa kompetencje Centralnej Komisji Żeglugi na Renie (CKŻR). Obecnie obowiązująca wersja tej konwencji wynika z konwencji z dnia 20 listopada 1963 r., która weszła w życie w dniu 14 kwietnia 1967 r.

Cztery państwa członkowskie (Belgia, Francja, Niemcy i Niderlandy) oraz Szwajcaria są obecnie stronami poprawionej Konwencji o żegludze na Renie.

2.2. CKŻR i CESNI

CKŻR jest organizacją międzynarodową, której zadaniem jest wdrażanie inicjatyw zmierzających do zagwarantowania wolności żeglugi na Renie oraz jej wspierania. Posiedzenia plenarne odbywają się dwa razy w roku. W posiedzeniach uczestniczą przedstawiciele państw członkowskich CKŻR. Posiedzenie plenarne jest organem decyzyjnym CKŻR. Przyjmuje się na nim rezolucje Centralnej Komisji. Każde państwo ma jeden głos, a decyzje zapadają jednomyślnie. Rezolucje te są prawnie wiążące. Unia Europejska nie jest członkiem CKŻR.

W 2015 r. CKŻR przyjęła rezolucję ustanawiającą Europejski Komitet Opracowania Wspólnych Standardów w Dziedzinie Żeglugi Śródlądowej (fr. Comité Européen pour l'élaboration de Standards dans le Domaine de Navigation Intérieure – CESNI). Misja komitetu obejmuje przyjmowanie norm technicznych w różnych obszarach, zwłaszcza dotyczących statków, technologii informacyjnej i załogi, jednolitą wykładnię przedmiotowych norm i odnośnych procedur, a także rozpatrywanie kwestii dotyczących bezpieczeństwa żeglugi, ochrony środowiska lub innych aspektów żeglugi.

W skład CESNI wchodzi eksperci reprezentujący państwa członkowskie CKŻR oraz UE, którym przysługuje prawo głosu na zasadzie jednego głosu na państwo. Unia Europejska nie jest członkiem CESNI. Może jednak uczestniczyć, bez prawa głosu, w pracach CESNI wraz z organizacjami międzynarodowymi, których misja obejmuje obszary działania CESNI.

2.3. Planowany akt CESNI i CKŻR

Na posiedzeniu w dniu 8 listopada 2018 r. CESNI ma przyjąć normy dotyczące ustanawiania wymagań technicznych dla statków żeglugi śródlądowej (norma ES-TRIN 2019).

Pierwszą wersję ES-TRIN (ES-TRIN 2015) sfinalizowano na posiedzeniu w dniu 28 września 2015 r. Formalnie przyjęto ją na posiedzeniu plenarnym CESNI w dniu 26 listopada 2015 r. Pierwszą modyfikację normy ES-TRIN 2017 przyjęto na posiedzeniu plenarnym CESNI w dniu 6 lipca 2017 r.

ES-TRIN jest regularnie aktualizowana z uwzględnieniem prac grup roboczych CESNI.

Systematyczna aktualizacja ES TRIN jest niezbędna, aby:

- zachować wysoki poziom bezpieczeństwa w żegludze śródlądowej;
- nadążać za zmianami technicznymi (np. systemy gaśnicze, wyposażenie nawigacyjne);
- zapewnić zgodność z ramami prawnymi UE.

W 2017 i 2018 r. eksperci CESNI przygotowali poprawioną normę ES-TRIN 2019/1.

ES-TRIN 2019/1 zawiera szereg poprawek dotyczących w szczególności następujących obszarów:

- automatyczne defibrylatory zewnętrzne;
- systemy gaśnicze - K₂CO₃;
- przepisy szczególne dotyczące elektrycznych układów napędowych (rozdział 11);
- przepisy przejściowe w zakresie:
 - maksymalnego poziomu hałasu,
 - silników,
 - wyposażenia i instalacji elektrycznych,
 - łodzi towarzyszących,
 - dróg ewakuacji na statkach pasażerskich,
 - systemu napędu statków pasażerskich oraz
 - wyposażenia bezpieczeństwa za grodzią skrajnika rufowego.

Na posiedzeniu w dniu 10 kwietnia 2018 r. CESNI postanowiła o przedłożeniu do przyjęcia normy ES-TRIN 2019 na posiedzeniu w dniu 8 listopada 2018 r. Przed posiedzeniem w dniu 8 listopada 2018 r. oczekuje się wprowadzenia jedynie formalnych i nieznacznych zmian w projekcie normy. Norma ES-TRIN 2019/1 zostanie opublikowana na specjalnej stronie internetowej (cesni.eu). Wszystkie państwa członkowskie UE mają (zabezpieczony) dostęp do wyżej wymienionego projektu normy.

Norma ES-TRIN 2019/1 zostanie włączona do prawa UE zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1629 z dnia 14 września 2016 r. ustanawiającą wymagania

techniczne dla statków żeglugi śródlądowej, zmieniającą dyrektywę 2009/100/WE i uchylającą dyrektywę 2006/87/WE¹.

Normy techniczne przyjęte przez CESNI zostały ujęte w załączniku II do Dyrektywy 2016/1629 i należy je aktualizować za pomocą aktów delegowanych.

Aby zapewnić spójność dwóch istniejących systemów prawnych w odniesieniu do wymagań technicznych mających zastosowanie do statków żeglugi śródlądowej (na Renie oraz w UE), konieczne jest określenie tych samych norm. Zarówno prawo unijne, jak też przepisy CKŻR będą się odwoływać się do normy ES-TRIN 2019/1, począwszy od dnia 1 stycznia 2020 r.

3. STANOWISKO, JAKIE MA ZOSTAĆ ZAJĘTE W IMIENIU UNII

Decyzja – ustalająca stanowisko Unii – jest konieczna, aby zapewnić odpowiednie uwzględnienie interesów UE przy podejmowaniu decyzji dotyczących ustanowienia norm dla statków żeglugi śródlądowej.

Aktualizacja normy ES-TRIN była przedmiotem intensywnych prac przygotowawczych na szczeblu ekspertów CESNI. Konsultacje w tym zakresie przeprowadzono z dużą liczbą ekspertów z sektora publicznego i prywatnego. Podczas opracowywania przedmiotowej normy odbyły się następujące spotkania techniczne na szczeblu CESNI:

- spotkania robocze (21–22.02.2017; 28–29.06.2017; 27–28.09.2017; 28–30.11.2017; 20–22.02.2018) oraz
- posiedzenie Komitetu (10.04.2018).

Spotkania te umożliwiły osiągnięcie porozumienia na szczeblu ekspertów w sprawie wymagań technicznych mających zastosowanie do statków żeglugi śródlądowej.

4. PODSTAWA PRAWNA

4.1. Proceduralna podstawa prawna

4.1.1. Zasady

Art. 218 ust. 9 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE) określa tryb przyjmowania decyzji ustalających „*stanowiska, które mają być zajęte w imieniu Unii w ramach organu utworzonego przez umowę, gdy organ ten ma przyjąć akty mające skutki prawne, z wyjątkiem aktów uzupełniających lub zmieniających ramy instytucjonalne umowy*”.

Art. 218 ust. 9 TFUE ma zastosowanie niezależnie od tego, czy Unia jest członkiem organu czy też stroną danej umowy².

¹ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1629 z dnia 14 września 2016 r. ustanawiająca wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej, zmieniająca dyrektywę 2009/100/WE i uchylająca dyrektywę 2006/87/WE (Dz.U. L 252 z 16.9.2016, s. 118).

² Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 7 października 2014 r., C-399/12, Niemcy przeciwko Radzie, ECLI:EU:C:2014:2258, pkt 64.

Pojęcie „*akty mające skutki prawne*” obejmuje akty, które mają skutki prawne na mocy przepisów prawa międzynarodowego dotyczących danego organu. Obejmuje ono ponadto instrumenty, które nie są wiążące na mocy prawa międzynarodowego, ale mogą „w sposób decydujący wywrzeć wpływ na treść przepisów przyjętych przez prawodawcę Unii”³.

4.1.2. Zastosowanie w niniejszej sprawie

Odnosnie do stosowania art. 218 ust. 9 TFUE, procedury, o której w nim mowa, należy przestrzegać, jeżeli spełnione zostały warunki w nim określone. Przedmiotowe warunki są następujące: a) dany obszar wchodzi w zakres kompetencji Unii; b) stanowisko Unii jest wyrażane w ramach organu utworzonego na mocy umowy międzynarodowej, gdy organ ten ma przyjąć c) akty mające skutki prawne. W orzecznictwie wyjaśniono, że członkostwo Unii w przedmiotowym organie nie stanowi warunku stosowania art. 218 ust. 9 TFUE.

W tym przypadku nie budzi wątpliwości ani fakt, że wymagania techniczne mające zastosowanie do statków żeglugi śródlądowej nie tylko należą do kompetencji Unii, ani, co więcej, to że UE skorzystała ze swoich kompetencji za pośrednictwem dyrektywy (UE) 2016/1629, a dziedzina wymagań technicznych dla statków żeglugi śródlądowej jest regulowana głównie przez wspólne przepisy unijne.

Zarówno CESNI, jak i CKŻR spełniają drugie kryterium, gdyż są organami utworzonymi na mocy umowy międzynarodowej.

Pomimo że przepisy przyjęte przez CESNI nie są wiążące same w sobie, oczywiste jest, że staną się wiążące dla członków CKŻR po zmodyfikowaniu przez CKŻR jej ram prawnych (przepisów dotyczących inspekcji statków na Renie) w celu uwzględnienia normy przyjętej przez CESNI i nadania jej statusu obowiązkowego w ramach stosowania poprawionej Konwencji o żegludze na Renie. Wiążący charakter takich przepisów dla członków CKŻR został ustanowiony w konwencji z Mannheim z dnia 17 października 1868 r.⁴.

Ponadto z orzecznictwa ETS wynika jasno, że niewiążący akt organizacji międzynarodowej można uznać za „akt wywołujący skutki prawne” do celów stosowania art. 218 ust. 9 TFUE, jeżeli taki akt może mieć decydujący wpływ na treść przepisów unijnych. Z powyższych wyjaśnień wynika, że ramy stosowane na mocy poprawionej Konwencji o żegludze na Renie muszą być brane pod uwagę przy jakichkolwiek zmianach dyrektywy (UE) 2016/1629.

Normy techniczne przyjęte przez CESNI zostały ujęte w załączniku II do Dyrektywy 2016/1629 i należy je aktualizować za pomocą aktów delegowanych.

Rada musi zatem przyjąć decyzję na mocy art. 218 ust. 9 TFUE ustalającą stanowisko, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii na forum CESNI w sprawie przyjęcia norm dotyczących wymagań technicznych dla statków żeglugi śródlądowej.

W związku z tym proceduralną podstawę prawną decyzji, której dotyczy wniosek, stanowi art. 218 ust. 9 TFUE.

³ Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 7 października 2014 r. w sprawie C-399/12 Niemcy przeciwko Radzie, ECLI:EU:C:2014:2258, pkt 61–64.

⁴ Poprawiona Konwencja o żegludze na Renie z dnia 17 października 1868 r., zmieniona w dniu 20 listopada 1963 r.

4.2. Materialna podstawa prawna

4.2.1. Zasady

Materialna podstawa prawna decyzji na podstawie art. 218 ust. 9 TFUE zależy przede wszystkim od celu i treści planowanego aktu, w którego kwestii ma zostać zajęte stanowisko w imieniu Unii. Jeżeli planowany akt ma dwojaki cel lub dwa elementy składowe, a jeden z tych celów lub elementów da się określić jako główny, zaś drugi ma jedynie pomocniczy charakter, decyzja przyjęta na mocy art. 218 ust. 9 TFUE musi mieć jedną materialną podstawę prawną, tj. podstawę, której wymaga główny lub dominujący cel lub element składowy.

4.2.2. Zastosowanie w niniejszej sprawie

Główny cel i treść planowanych aktów dotyczą wspólnej polityki transportowej.

Materialną podstawą prawną wnioskowanej decyzji jest zatem art. 91 ust. 1.

4.3. Wniosek

Podstawą prawną proponowanej decyzji powinien być zatem art. 91 ust. 1 w związku z art. 218 ust. 9 TFUE.

Wniosek

DECYZJA RADY

w sprawie stanowiska, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii na forum Europejskiego Komitetu ds. Opracowywania Norm w Żegludze Śródlądowej oraz na forum Centralnej Komisji ds. Żeglugi na Renie, w sprawie przyjęcia norm w zakresie wymagań technicznych dla statków żeglugi śródlądowej

RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 91 ust. 1 w związku z art. 218 ust. 9,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Działania Unii w sektorze żeglugi śródlądowej powinny zmierzać do zapewnienia jednolitości w zakresie opracowania wymagań technicznych stosowanych w Unii w odniesieniu do statków żeglugi śródlądowej, które są dopuszczone do poruszania się po unijnych wodach śródlądowych.
- (2) Europejski Komitet ds. Opracowywania Norm w Żegludze Śródlądowej (CESNI) utworzono dnia 3 czerwca 2015 r. w ramach CKŻR w celu opracowania norm technicznych dla śródlądowych dróg wodnych w różnych dziedzinach, zwłaszcza w odniesieniu do statków, technologii informacyjnej i załóg.
- (3) Dla efektywnego transportu na śródlądowych drogach wodnych ważne jest, aby wymogi techniczne dotyczące statków w różnych systemach prawnych w Europie były jak najbardziej zgodne i zharmonizowane. W szczególności państwa członkowskie, które są także członkami CKŻR, powinny być upoważnione do wspierania decyzji harmonizujących przepisy CKŻR z przepisami stosowanymi w Unii.
- (4) Przewiduje się, że na posiedzeniu w dniu 8 listopada 2018 r. CESNI przyjmie europejską normę ustanawiającą wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej (zwaną dalej „normą ES-TRIN”) 2019/1.
- (5) Norma ES-TRIN 2019/1 określa jednolite wymagania techniczne niezbędne do zapewnienia bezpieczeństwa statków żeglugi śródlądowej. Zawiera ona przepisy dotyczące: budowy statków żeglugi śródlądowej; ich wyposażenia i urządzeń; specjalne przepisy dotyczące poszczególnych kategorii statków, takich jak statki pasażerskie, zestawy pchane i kontenerowce; przepisy dotyczące wyposażenia automatycznych systemów identyfikacji statków; przepisy dotyczące identyfikacji

statków; wzór zaświadczeń oraz rejestru; przepisy przejściowe, jak również instrukcje dotyczące stosowania normy technicznej.

- (6) Załącznik II do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1629⁵ zawiera bezpośrednie odesłanie do wymagań technicznych dla jednostek, jako wymagań określonych w normie ES-TRIN 2017/1⁶. Komisja jest uprawniona do dostosowania tego odesłania w załączniku II do najnowszej wersji normy ES-TRIN oraz określenia daty rozpoczęcia jej stosowania.
- (7) W związku z tym norma ES-TRIN 2019/1 będzie mieć wpływ na dyrektywę (UE) 2016/1629.
- (8) Unia nie jest członkiem CKŻR ani CESNI. Dlatego niezbędne jest, aby Rada upoważniła państwa członkowskie do wyrażania w ramach tych podmiotów stanowiska Unii w odniesieniu do przyjęcia normy ES-TRIN 2019/1.

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

1. Na posiedzeniu Europejskiego Komitetu ds. Opracowywania Norm w Żegludze Śródlądowej (CESNI) w dniu 8 listopada 2018 r. należy zająć w imieniu Unii Europejskiej stanowisko, zgodnie z którym wyraża się zgodę na przyjęcie europejskiej normy ustanawiającej wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej („norma ES-TRIN”) 2019/1.
2. Stanowisko, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii na posiedzeniu sesji plenarnej Centralnej Komisji Żeglugi na Renie (CKŻR), podczas której podejmowane będą decyzje dotyczące wymogów technicznych dla statków żeglugi śródlądowej, polega na poparciu wszystkich propozycji mających na celu dostosowanie wymogów technicznych do wymogów normy ES-TRIN 2019/1.

Artykuł 2

1. Stanowisko, o którym mowa w art. 1 ust. 1, ma zostać wyrażone przez państwa członkowskie Unii będące członkami CESNI, działające wspólnie.
2. Stanowisko, o którym mowa w art. 1 ust. 2, ma zostać wyrażone przez państwa członkowskie Unii będące członkami CKŻR, działające wspólnie.

⁵ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1629 z dnia 14 września 2016 r. ustanawiająca wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej, zmieniająca dyrektywę 2009/100/WE i uchylająca dyrektywę 2006/87/WE (Dz.U. L 252 z 16.9.2016, s. 118).

⁶ Ze zmianami wprowadzonymi przez dyrektywę delegowaną Komisji (UE) 2018/970 z dnia 18 kwietnia 2018 r. zmieniającą załączniki II, III i V do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1629 ustanawiającej wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej (Dz.U. L 174 z 10.7.2018, s. 15).

Artykuł 3

Niewielkie zmiany techniczne stanowisk określonych w art. 1 mogą zostać uzgodnione bez kolejnej decyzji Rady.

Artykuł 4

Niniejsza decyzja skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia [...] r.

*W imieniu Rady
Przewodniczący*