



Rada  
Unii Europejskiej

Bruksela, 21 czerwca 2022 r.  
(OR. en)

10511/22

---

---

Międzyinstytucjonalny numer  
referencyjny:  
2022/0190 (NLE)

---

---

TRANS 427  
MAR 133

## WNIOSEK

---

Od:	Sekretarz generalna Komisji Europejskiej (podpisała dyrektor Martine DEPREZ)
Data otrzymania:	21 czerwca 2022 r.
Do:	Sekretariat Generalny Rady
Nr dok. Kom.:	COM(2022) 290 final
Dotyczy:	Wniosek dotyczący DECYZJI RADY w sprawie stanowiska, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii Europejskiej na forum Centralnej Komisji Żeglugi na Renie w kwestii przyjęcia rewizji rozporządzenia dotyczącego załóg statków na Renie

---

Delegacje otrzymują w załączeniu dokument COM(2022) 290 final.

---

Zał.: COM(2022) 290 final



Bruksela, dnia 20.6.2022 r.  
COM(2022) 290 final

2022/0190 (NLE)

Wniosek

**DECYZJA RADY**

**w sprawie stanowiska, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii Europejskiej na forum  
Centralnej Komisji Żeglugi na Renie w kwestii przyjęcia rewizji rozporządzenia  
dotyczącego załóg statków na Renie**

## UZASADNIENIE

### **1. PRZEDMIOT WNIOSKU**

Niniejszy wniosek dotyczy decyzji określającej stanowisko, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii w kwestii rezolucji, która ma zostać przyjęta w nadchodzących miesiącach przez Centralną Komisję Żeglugi na Renie (CKŻR) w drodze procedury pisemnej w odniesieniu do projektu rozporządzenia dotyczącego załóg statków na Renie. Rozporządzenie dotyczące załóg statków na Renie jest obecnie poddawane rewizji, aby uwzględnić dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/2397 z dnia 12 grudnia 2017 r. w sprawie uznawania kwalifikacji zawodowych w żegludze śródlądowej oraz uchylającą dyrektywy Rady 91/672/EWG i 96/50/WE<sup>1</sup>.

### **2. KONTEKST WNIOSKU**

#### **2.1. Centralna Komisja Żeglugi na Renie**

Centralna Komisja Żeglugi na Renie (CKŻR) jest organizacją międzynarodową posiadającą kompetencje regulacyjne w zakresie wodnego transportu śródlądowego na Renie. Stronami CKŻR są cztery państwa członkowskie UE (Belgia, Francja, Niemcy i Niderlandy) oraz Szwajcaria.

Poprawiona Konwencja o żegludze na Renie, podpisana dnia 17 października 1868 r. w Mannheim, ustanawia ramy prawne regulujące wykorzystanie Renu jako śródlądowej drogi wodnej na potrzeby żeglugi oraz określa kompetencje CKŻR. Obecnie obowiązująca wersja konwencji jest rezultatem konwencji zmieniającej poprawioną Konwencję w sprawie żeglugi na Renie, przyjętej w dniu 20 listopada 1963 r., która weszła w życie w dniu 14 kwietnia 1967 r.

Na tej podstawie CKŻR przyjęła szereg rozporządzeń. Aktem prawnym, który obejmuje wymogi związane z załogą, jest rozporządzenie dotyczące załóg statków na Renie.

Posiedzenia plenarne odbywają się dwa razy w roku. W posiedzeniach uczestniczą przedstawiciele państw członkowskich CKŻR. Posiedzenie plenarne jest organem decyzyjnym CKŻR. Przyjmuje ono rezolucje centralnej komisji oraz przyjmuje i zmienia jej przepisy techniczne. Każde państwo członkowskie CKŻR ma jeden głos, a decyzje zapadają jednomyślnie. W wyjątkowych przypadkach decyzje mogą być podejmowane w drodze procedury pisemnej, również jednomyślnie. Rezolucje są prawnie wiążące. Unia Europejska nie jest członkiem CKŻR.

#### **2.2. Planowany akt CKŻR**

W nadchodzących miesiącach CKŻR ma przyjąć rezolucję w sprawie zmiany rozporządzenia dotyczącego załóg statków na Renie, które stanowi regulację techniczną obejmującą wymogi

---

<sup>1</sup> Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/2397 z dnia 12 grudnia 2017 r. w sprawie uznawania kwalifikacji zawodowych w żegludze śródlądowej oraz uchylająca dyrektywy Rady 91/672/EWG i 96/50/WE (Dz.U. L 345 z 27.12.2017, s. 53).

związane z załogą. Wiążący charakter rozporządzenia dotyczącego załóg statków na Renie dla członków CKŻR został ustanowiony w konwencji z Mannheim z dnia 17 października 1868 r. Zmiana ta jest konieczna w celu uwzględnienia dyrektywy (UE) 2017/2397. Ponieważ wymogi dotyczące członków załogi żeglujących po Renie nie były objęte zakresem stosowania dyrektyw 91/672/EWG i 96/50/WE, dyrektywa 2017/2397 rozszerza stosowanie jej przepisów na rzekę Ren<sup>2</sup>.

Art. 10 ust. 2 dyrektywy (UE) 2017/2397 stanowi, co następuje:

*2. Na wszystkich unijnych śródlądowych drogach wodnych ważne jest każde świadectwo kwalifikacji, każda żeglarska książeczka pracy lub każdy dziennik pokładowy wydane zgodnie z rozporządzeniem dotyczącym składu załóg statków na Renie, w którym określono wymogi identyczne jak wymogi zawarte w niniejszej dyrektywie. Takie świadectwa, żeglarskie książeczki pracy i dzienniki pokładowe, które zostały wydane przez państwo trzecie, są ważne na wszystkich unijnych śródlądowych drogach wodnych, pod warunkiem że takie państwo trzecie uznaje, w obrębie swojej jurysdykcji, unijne dokumenty wydane na podstawie niniejszej dyrektywy.*

W związku z tym zgodnie z art. 10 ust. 2 tej dyrektywy, aby każde świadectwo kwalifikacji, każda żeglarska książeczka pracy lub każdy dziennik pokładowy, które zostały wydane zgodnie z rozporządzeniem dotyczącym załóg statków na Renie, były ważne na unijnych śródlądowych drogach wodnych, rozporządzenie to musi określać wymogi identyczne z wymogami dyrektywy. Aby dokumenty reńskie wydane po dniu 17 stycznia 2022 r. były ważne w UE, należy zatem odpowiednio zmienić rozporządzenie dotyczące załóg statków na Renie.

Rezolucje są przygotowywane przez komitety i grupy robocze. Komisja CKŻR ds. Społecznych, Zatrudnienia i Szkolenia Zawodowego (STF) oraz jej grupa robocza ds. społecznych, zatrudnienia i szkolenia zawodowego (STF/G) zajmują się kwalifikacjami zawodowymi. W związku z dokumentem roboczym Komisji, o którym mowa poniżej, CKŻR powołała „grupę zadaniową ds. rozporządzenia dotyczącego załóg statków na Renie” w celu rewizji pierwotnego projektu.

Prace nad tą rewizją rozpoczęły się w czerwcu 2018 r. Następujące posiedzenia techniczne dotyczyły tego zagadnienia i umożliwiły osiągnięcie porozumienia na szczeblu CKŻR w sprawie pierwszego projektu:

- posiedzenia STF/G (22/03/2018, 06/09/2018, 22-23/01/2019, 21/02/2019, 19/03/2019, 09/05/2019, 10-11/09/2019, 9/10/2019, 06-07/11/2019);
- posiedzenia STF (21/03/2018, 19/03/2019, 10/10/2019);
- posiedzenie plenarne CKŻR (07/06/2018, 04/12/2019).

W dniu 22 października 2020 r. Komisja przedłożyła Radzie dokument roboczy w celu określenia stanowiska UE na posiedzeniu grupy roboczej SFT CKŻR w dniu 5 listopada 2020 r. i na sesji plenarnej CKŻR w dniu 3 grudnia 2020 r. w odniesieniu do pierwszej wersji rozporządzenia dotyczącego załóg statków na Renie przedłożonej Komisji w dniu 20 grudnia

---

<sup>2</sup> Zob. motyw 4 dyrektywy (UE) 2017/2397.

2019 r. Szereg przepisów zawartych w pierwszej wersji projektu wzbudziło poważne obawy, ponieważ były one niezgodne z przepisami dyrektywy (UE) 2017/2397 lub nie były z nimi identyczne. Rada nie zajęła stanowiska, a CKŻR wycofała przyjęcie rozporządzenia dotyczącego załóg statków na Renie z porządku obrad dwóch wyżej wymienionych posiedzeń. Po serii spotkań na szczeblu technicznym między służbami Komisji a CKŻR oraz w następstwie kilku wymian propozycji tekstów CKŻR przedłożyła w dniu 31 marca 2022 r. czwartą wersję projektu rewizji rozporządzenia dotyczącego załóg statków na Renie. Przedmiotem niniejszego wniosku jest ta czwarta wersja, z zastrzeżeniem szczegółowych zmian zaproponowanych przez Komisję.

### **3. STANOWISKO, KTÓRE MA BYĆ ZAJĘTE W IMIENIU UNII**

Decyzja określająca stanowisko, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii na podstawie art. 218 ust. 9 TFUE jest wymagana, ponieważ kwestia ta wchodzi w zakres wyłącznej kompetencji zewnętrznej UE na mocy art. 3 ust. 2 akapit ostatni TFUE, biorąc pod uwagę, że kwestie objęte rozporządzeniem dotyczącym załóg statków na Renie są regulowane w prawie Unii zharmonizowanymi przepisami zawartymi w dyrektywie (UE) 2017/2397, dyrektywie 2008/68/WE<sup>3</sup> i dyrektywie 2005/36/WE<sup>4</sup>.

Proponowane stanowisko Unii polega na poparciu przyjęcia zmienionej wersji rozporządzenia dotyczącego załóg statków na Renie (zob. załącznik). Komisja uważa, że modyfikacje wniosku CKŻR przedłożonego w dniu 31 marca 2022 r. są konieczne z następującego powodu:

Art. 10 ust. 2 dyrektywy (UE) 2017/2397 dopuszcza współistnienie ram prawnych UE i CKŻR, stanowiąc, że świadectwa kwalifikacji, żeglarskie książeczki pracy i dzienniki pokładowe wydane zgodnie z rozporządzeniem dotyczącym składu załóg statków na Renie, w którym ustanowiono wymogi takie same jak wymogi zawarte w tej dyrektywie, są ważne na unijnych śródlądowych drogach wodnych.

Nie można jednak naruszać autonomii prawa UE, która jest jedynym źródłem ważności dokumentów UE, takich jak unijne świadectwa kwalifikacji. W szczególności powinno być jasne, że w odniesieniu do unijnych śródlądowych dróg wodnych CKŻR nie ma kompetencji do regulowania za pośrednictwem rozporządzenia dotyczącego załóg statków na Renie kwestii związanych z ważnością dokumentów unijnych, ponieważ rozporządzenie to może ustanawiać jedynie wymogi w zakresie dokumentów reńskich (takich jak patenty reńskie).

Ponadto przepisy przejściowe rozporządzenia dotyczącego załóg statków na Renie wymagają modyfikacji w celu zapewnienia pełnej zgodności z przepisami dyrektywy (UE) 2017/2397.

---

<sup>3</sup> Dyrektywa 2008/68/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 24 września 2008 r. w sprawie transportu lądowego towarów niebezpiecznych (Dz.U. L 260 z 30.9.2008, s. 13).

<sup>4</sup> Dyrektywa 2005/36/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 7 września 2005 r. w sprawie uznawania kwalifikacji zawodowych (Dz.U. L 255 z 30.9.2005, s. 22).

## **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 lub stroną umowy<sup>5</sup>.

Pojęcie „akty mające skutki prawne” obejmuje akty, które wywołują skutki prawne na mocy przepisów prawa międzynarodowego dotyczących danego organu.

#### *4.1.2. Zastosowanie w niniejszej sprawie*

CKŻR jest organizacją międzynarodową. Akt, który ma przyjąć CKŻR, stanowi akt mający skutki prawne. Planowany akt może w sposób decydujący wywrzeć wpływ na treść przepisów Unii, a mianowicie na treść przepisów dyrektywy (UE) 2017/2397. Wynika to z faktu, że dyrektywa (UE) 2017/2397 wyraźnie odnosi się do świadectw kwalifikacji, żeglarskich książeczek pracy lub dzienników pokładowych wydanych zgodnie z rozporządzeniem dotyczącym załóg statków na Renie.

Należy zatem ustalić stanowisko, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii w ramach CKŻR w kwestii przyjęcia zmiany rozporządzenia dotyczącego załóg statków na Renie. Proceduralną podstawą prawną proponowanej decyzji jest art. 218 ust. 9 TFUE.

### **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 proponowanej decyzji jest zatem art. 91 ust. 1 TFUE.

---

<sup>5</sup> Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 7 października 2014 r. w sprawie C-399/12 Niemcy przeciwko Radzie, ECLI:EU:C:2014:2258, pkt 64.

### **4.3. Podsumowanie**

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

Wniosek

## DECYZJA RADY

### **w sprawie stanowiska, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii Europejskiej na forum Centralnej Komisji Żeglugi na Renie w kwestii przyjęcia rewizji rozporządzenia dotyczącego załóg statków na Renie**

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) Poprawiona Konwencja w sprawie żeglugi na Renie z dnia 17 października 1868 r., zmieniona Konwencją zmieniającą poprawioną Konwencję w sprawie żeglugi na Renie, przyjętą w dniu 20 listopada 1963 r., weszła w życie w dniu 14 kwietnia 1967 r.
- (2) Zgodnie z art. 17 konwencji Centralna Komisja Żeglugi na Renie (CKŻR) może przyjmować wymogi w zakresie kwalifikacji zawodowych.
- (3) Przewiduje się, że w nadchodzących miesiącach CKŻR przyjmie w drodze procedury pisemnej rezolucję zmieniającą rozporządzenie dotyczące załóg statków na Renie w celu uwzględnienia dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/2397<sup>1</sup>. Aby świadectwo kwalifikacji, żeglarska książeczka pracy lub dziennik pokładowy, które zostały wydane zgodnie z tym rozporządzeniem, były ważne na unijnych śródlądowych drogach wodnych, rozporządzenie to musi określać wymogi identyczne z wymogami dyrektywy.
- (4) Chociaż dyrektywa (UE) 2017/2397 akceptuje współistnienie ram prawnych Unii i ram prawnych CKŻR, autonomia prawa Unii nie może zostać naruszona. Przepisy rozporządzenia dotyczącego załóg statków na Renie mają zatem zastosowanie bez uszczerbku dla stosowania dyrektywy (UE) 2017/2397, jeżeli ustanawia ona wymogi dotyczące tej samej kwestii.
- (5) Należy ustalić stanowisko, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii w CKŻR, ponieważ przyjęcie rewizji rozporządzenia dotyczącego załóg statków na Renie będzie mogło mieć decydujący wpływ na treść prawa Unii, a mianowicie dyrektywy (UE) 2017/2397.

---

<sup>1</sup> Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/2397 z dnia 12 grudnia 2017 r. w sprawie uznawania kwalifikacji zawodowych w żegludze śródlądowej oraz uchylająca dyrektywy Rady 91/672/EWG i 96/50/WE (Dz.U. L 345 z 27.12.2017, s. 53).

- (6) Proponowane stanowisko Unii polega zatem na poparciu przyjęcia wersji rozporządzenia dotyczącego załóg statków na Renie zawierającej wymogi identyczne z wymogami dyrektywy (UE) 2017/2397, z zastrzeżeniem modyfikacji określonych w załączniku.
- (7) Unia nie jest członkiem CKŻR. Stanowisko Unii ma zostać wyrażone przez działające wspólnie państwa członkowskie Unii będące stronami CKŻR,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

*Artykuł 1*

1. Stanowisko, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii, jeśli chodzi o przyjęcie w drodze procedury pisemnej przez Centralną Komisję Żeglugi na Renie rezolucji zmieniającej rozporządzenie dotyczące załóg statków na Renie, polega na wyrażeniu zgody na przyjęcie zmienionej wersji tego rozporządzenia zawierającej wymogi identyczne z wymogami dyrektywy (UE) 2017/2397, z zastrzeżeniem modyfikacji określonych w załączniku.

*Artykuł 2*

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

*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*