



Rada
Unii Europejskiej

Bruksela, 4 września 2023 r.
(OR. en)

12597/23

TRANS 335
DELECT 128

PISMO PRZEWODNIE

Od: Sekretarz generalna Komisji Europejskiej (podpisała dyrektor Martine DEPREZ)

Data otrzymania: 30 sierpnia 2023 r.

Do: Thérèse BLANCHET, sekretarz generalna Rady Unii Europejskiej

Nr dok. Kom.: C(2023) 5721 final

Dotyczy: ROZPORZĄDZENIE DELEGOWANE KOMISJI (UE) .../... z dnia 30.8.2023 r. zmieniające dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1629 w odniesieniu do klasyfikacji unijnych śródlądowych dróg wodnych i minimalnych wymagań technicznych mających zastosowanie do jednostek pływających

Delegacje otrzymują w załączeniu dokument C(2023) 5721 final.

Zał.: C(2023) 5721 final



Bruksela, dnia 30.8.2023 r.
C(2023) 5721 final

ROZPORZĄDZENIE DELEGOWANE KOMISJI (UE) .../...

z dnia 30.8.2023 r.

zmieniające dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1629 w odniesieniu do klasyfikacji unijnych śródlądowych dróg wodnych i minimalnych wymagań technicznych mających zastosowanie do jednostek pływających

UZASADNIENIE

1. KONTEKST AKTU DELEGOWANEGO

1.1 Wykaz śródlądowych dróg wodnych Unii podzielonych geograficznie na rejony 1, 2 i 3

Aby móc pływać po śródlądowych drogach wodnych, statki muszą uzyskać świadectwo zdolności żeglugowej potwierdzające, że dany statek spełnia wymagania określone w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1629 z dnia 14 września 2016 r. ustanawiającej wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej¹.

Wymagania te ustanawia się dla różnych typów statków, w zależności od rejonu eksploatacji.

Zgodnie z art. 4 do celów dyrektywy (UE) 2016/1629 śródlądowe drogi wodne Unii są podzielone na rejony 1, 2, 3 i 4. Załącznik I do dyrektywy zawiera wykaz dróg wodnych Unii podzielonych na rejony 1, 2 i 3.

Dyrektywa (UE) 2016/1629 nie przewiduje żadnej metodyki podziału dróg wodnych na rejony, a odpowiedzialność za tę kwestię spoczywa na państwach członkowskich.

Zasadniczo rozróżnienie to opiera się na wymogach konstrukcyjnych statków w odniesieniu do ewentualnej wysokości fali w rejonach. Rejony 1 i 2 to zazwyczaj duże obszary wodne (np. duże jeziora) oraz wody morskie przeznaczone do żeglugi śródlądowej. Rejon 3 to rejon podstawowy obejmujący główne rzeki w UE (Ren, Dunaj). Pozostałe drogi wodne traktuje się jako rejon 4.

Zgodnie z art. 4 ust. 2 Komisja może zmienić załącznik I w celu modyfikacji klasyfikacji drogi wodnej na podstawie wniosku zainteresowanego państwa członkowskiego w odniesieniu do dróg wodnych na jego terytorium.

Komisja otrzymała wniosek Francji o wyjaśnienie opisu rejonu 1 na jej terytorium.

Komisja otrzymała wniosek Niemiec o modyfikację rejonów 1, 2 i 3 dróg wodnych na ich terytorium.

1.2 Minimalne wymagania techniczne mające zastosowanie do jednostek pływających po śródlądowych drogach wodnych rejonów 1, 2, 3 i 4

1.2.1 Europejski Komitet ds. Opracowywania Norm w Żegludze Śródlądowej (CESNI)

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.

W 2015 r. CKŻR zatwierdziła utworzenie i funkcjonowanie Europejskiego Komitetu ds. Opracowywania Norm w Żegludze Śródlądowej (CESNI). Misja komitetu obejmuje: przyjmowanie norm technicznych w różnych obszarach żeglugi śródlądowej, zwłaszcza dotyczących statków, technologii informacyjnej i załóg; jednolitą wykładnię przedmiotowych norm i odnośnych procedur; a także rozpatrywanie kwestii dotyczących bezpieczeństwa żeglugi, ochrony środowiska lub innych aspektów żeglugi.

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).

W skład CESNI wchodzi eksperci reprezentujący państwa członkowskie CKŻR, którym przysługuje prawo głosu na zasadzie jednego głosu na państwo.

UE nie jest członkiem CKŻR ani CESNI. Może jednak uczestniczyć, bez prawa głosu, w pracach CESNI wraz z organizacjami międzynarodowymi, których misja obejmuje obszary działania CESNI.

CKŻR zdobyła znaczne doświadczenie w zakresie ustanawiania wymagań technicznych mających zastosowanie do statków żeglugi śródlądowej. Dzięki funkcjonowaniu w ramach CKŻR oraz udziałowi czterech państw członkowskich UE i Szwajcarii CESNI posiada niezbędną wiedzę specjalistyczną do opracowywania wspólnych norm na potrzeby całej sieci śródlądowych dróg wodnych w Unii Europejskiej.

Przed przyjęciem nowej normy ES-TRIN przez komitet CESNI przeprowadza się procedurę zgodnie z art. 218 ust. 9 TFUE. W niedawnej decyzji Rady (UE) 2022/1962 z dnia 13 października 2022 r. w sprawie stanowiska, jakie ma być zajęte w imieniu Unii Europejskiej na forum Europejskiego Komitetu ds. Opracowywania Norm w Żegludze Śródlądowej oraz na forum Centralnej Komisji Żeglugi na Renie w kwestii przyjęcia norm dotyczących statków żeglugi śródlądowej i usług informacji rzecznej² określono stanowisko, jakie miało być zajęte w imieniu Unii w ramach Europejskiego Komitetu ds. Opracowywania Norm w Żegludze Śródlądowej (CESNI) w dniu 13 października 2022 r. Stanowisko to polegało na wyrażeniu zgody na przyjęcie europejskiej normy ustanawiającej wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej („normy ES-TRIN”) 2023/1.

1.2.2 Europejska norma ustanawiająca wymagania techniczne mające zastosowanie do statków żeglugi śródlądowej (ES-TRIN)

Jedną z normą ustanowionych przez CESNI jest europejska norma ustanawiająca wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej (norma ES-TRIN). W normie tej określono 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; przepisy dotyczące identyfikacji statków; wzór zaświadczeń oraz rejestru; przepisy przejściowe; jak również instrukcje dotyczące stosowania normy technicznej.

Pierwszą wersję normy ES-TRIN 2015/1 przyjęto na posiedzeniu CESNI w dniu 26 listopada 2015 r.

Norma ES-TRIN jest regularnie aktualizowana z uwzględnieniem prac grup roboczych CESNI oraz odniesienia do najbardziej aktualnej wersji opracowanej w UE (2017³, 2019⁴, 2021⁵) i legislacji CKŻR.

Regularne aktualizowanie normy ES TRIN jest niezbędne, aby:

² Dz.U. L 270 z 18.10.2022, s. 62.

³ Dyrektywa delegowana Komisji (UE) 2018/970 z dnia 18 kwietnia 2018 r. zmieniająca 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).

⁴ Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2019/1668 z dnia 26 czerwca 2019 r. zmieniające dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1629 ustanawiającą wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej (Dz.U. L 256 z 7.10.2019, s. 1).

⁵ Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2021/1308 z dnia 28 kwietnia 2021 r. zmieniające załączniki I i II do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1629 w celu modyfikacji wykazu unijnych śródlądowych dróg wodnych i minimalnych wymagań technicznych mających zastosowanie do jednostek pływających (Dz.U. L 284 z 9.8.2021, s. 1).

- zachować wysoki poziom bezpieczeństwa w żegludze śródlądowej;
- nadążać za zmianami technicznymi (np. mostek, wyposażenie nawigacyjne);
- zapewnić zgodność z unijnymi ramami prawnymi (np. rozporządzenie dotyczące maszyn mobilnych nieporuszających się po drogach).

Zaktualizowaną wersję normy ES-TRIN 2023/1 przyjęto na posiedzeniu CESNI w dniu 13 października 2022 r. Wersja ta zawiera szereg poprawek dotyczących w szczególności następujących obszarów:

- paliwa o niskiej temperaturze zapłonu i ogniwa paliwowe;
- kamizelki ratunkowe;
- systemy obróbki wtórnej;
- odprowadzanie ścieków;
- systemy przeciwpożarowe zainstalowane na stałe w celu ochrony obiektów;
- rekreacyjne jednostki pływające;
- elektryczne silniki napędowe za grodzią skrajnika rufowego;
- naprawy silników w eksploatacji;
- sterówki o regulowanej wysokości;
- radarowe instalacje nawigacyjne i wskaźniki prędkości zwrotu;
- aktualizacja odesłań do normy ES-RIS 2023/1;
- specjalne kotwice o obniżonej masie;

ale również poprawki redakcyjne.

1.2.3 Spójność systemów prawnych w odniesieniu do wymagań technicznych

Dyrektywa (UE) 2016/1629 zawiera bezpośrednie odniesienie do normy ES-TRIN 2021/1 w załączniku II.

Aby zapewnić spójność dwóch istniejących systemów prawnych dotyczących wymagań technicznych mających zastosowanie do statków żeglugi śródlądowej (CKŻR i UE), należy zastąpić normę ES-TRIN 2021/1 normą ES-TRIN 2023/1 i przewidzieć tę samą datę rozpoczęcia stosowania. Norma ES-TRIN 2023/1 będzie miała zastosowanie na mocy prawa Unii i regulacji CKŻR od dnia 1 stycznia 2024 r.

2. KONSULTACJE PRZEPROWADZONE PRZED PRZYJĘCIEM AKTU

Zgodnie z art. 32 dyrektywy (UE) 2016/1629 przed przyjęciem aktu delegowanego Komisja konsultuje się z ekspertami wyznaczonymi przez każde państwo członkowskie zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym w sprawie lepszego stanowienia prawa z dnia 13 kwietnia 2016 r. W sprawie projektu aktu delegowanego zasięgnięto opinii członków grupy ekspertów Komisji ds. wymagań technicznych dla statków żeglugi śródlądowej.

3. ASPEKTY PRAWNE AKTU DELEGOWANEGO

3.1 Wykaz śródlądowych dróg wodnych Unii podzielonych geograficznie na rejony 1, 2 i 3

Załącznik I zawiera wykaz dróg wodnych Unii podzielonych na rejony 1, 2 i 3.

Zgodnie z art. 4 ust. 2 Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 32 dotyczących zmian załącznika I w celu modyfikacji klasyfikacji drogi wodnej, w tym dodania lub skreślenia dróg wodnych. Takie zmiany załącznika I mogą być dokonywane jedynie na wniosek zainteresowanego państwa członkowskiego dotyczący dróg wodnych znajdujących się na jego terytorium.

Należy zmienić załącznik I na podstawie wniosków Francji i Niemiec o zmianę klasyfikacji dróg wodnych na ich terytoriach.

3.2 Aktualizacja odniesienia do normy ES-TRIN

Załącznik II do dyrektywy (UE) 2016/1629 zawiera odesłanie do normy ES-TRIN 2021/1 odnośnie do wymagań technicznych mających zastosowanie do jednostek pływających. Zgodnie z art. 31 ust. 1 wspomnianej dyrektywy Komisja jest uprawniona do aktualizacji tego odesłania do najnowszej wersji normy ES-TRIN oraz określenia daty rozpoczęcia jej stosowania. Akt delegowany zapewnia odpowiednią aktualizację i określa datę rozpoczęcia stosowania normy na dzień 1 stycznia 2024 r., co odpowiada dacie rozpoczęcia stosowania normy ES-TRIN 2023/1 na podstawie regulacji CKŻR.

ROZPORZĄDZENIE DELEGOWANE KOMISJI (UE) .../...

z dnia 30.8.2023 r.

zmieniające dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1629 w odniesieniu do klasyfikacji unijnych śródlądowych dróg wodnych i minimalnych wymagań technicznych mających zastosowanie do jednostek pływających

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając dyrektywę 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/WE⁶, w szczególności jej art. 4 ust. 2 i art. 31 ust. 1,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W dyrektywie (UE) 2016/1629 ustanowiono zharmonizowany system wydawania świadectw technicznych dla statków żeglugi śródlądowej spełniających jednolite wymagania techniczne.
- (2) Załącznik I do dyrektywy (UE) 2016/1629 ustanawia wykaz śródlądowych dróg wodnych Unii podzielonych geograficznie na rejony 1, 2 i 3.
- (3) Modyfikacja klasyfikacji drogi wodnej, w tym dodanie i usunięcie dróg wodnych, może zostać dokonana wyłącznie na wniosek zainteresowanego państwa członkowskiego w odniesieniu do dróg wodnych na jego terytorium.
- (4) Republika Francuska wystąpiła z wnioskiem o modyfikację klasyfikacji dróg wodnych w rejonie 1 na swoim terytorium. W szczególności przedstawiła ona dokładne pozycje i opis rejonu 1 we Francji.
- (5) Republika Federalna Niemiec wystąpiła z wnioskiem o modyfikację wykazu dróg wodnych w rejonach 1, 2 i 3 na swoim terytorium. W szczególności określiła i opisała drogi wodne w rejonach 2 i 3 na swoim terytorium, przedstawiła szczegółowy kilometraż Łaby oraz jasny opis ujścia określonych rzek.
- (6) Ponadto w załączniku II do dyrektywy (UE) 2016/1629 określa się, że wymaganiami technicznymi mającymi zastosowanie do jednostek pływających na śródlądowych drogach wodnych w Unii w rejonach 1, 2 i 3 są wymagania określone w normie ES-TRIN 2021/1. Normy ES-TRIN ustanawiają jednolite wymagania techniczne niezbędne do zapewnienia bezpieczeństwa statków żeglugi śródlądowej, z uwzględnieniem typu statku, w tym rejonu, w którym pływają. W związku z tym zmiany w rejonach w państwach członkowskich mogą mieć wpływ na stosowanie ES-TRIN na tych obszarach.
- (7) Działania Unii w sektorze żeglugi śródlądowej powinny zmierzać do zapewnienia jednolitości w zakresie opracowywania wymagań technicznych dla statków żeglugi śródlądowej w Unii.

⁶ Dz.U. L 252 z 16.9.2016, s. 118.

- (8) Europejski Komitet ds. Opracowywania Norm w Żegludze Śródlądowej (CESNI) utworzono dnia 3 czerwca 2015 r. w ramach Centralnej Komisji Żeglugi na Renie (CKŻR) w celu opracowania norm technicznych dla śródlądowych dróg wodnych w różnych dziedzinach, zwłaszcza w odniesieniu do statków, technologii informacyjnej i załóg.
- (9) Na posiedzeniu w dniu 13 października 2022 r. CESNI przyjął nową normę europejską ustanawiającą wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej – normę ES-TRIN 2023/1⁷. Nowa norma zawiera 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.
- (10) Należy zatem odpowiednio zmienić dyrektywę (UE) 2016/1629.
- (11) Aby umożliwić państwom członkowskim dostosowanie ich wewnętrznych przepisów dotyczących organów technicznych i kontrolnych do nowej normy ES-TRIN 2023/1, należy odroczyć stosowanie normy ES-TRIN 2023/1,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

W dyrektywie (UE) 2016/1629 wprowadza się następujące zmiany:

- 1) załącznik I zastępuje się tekstem znajdującym się w załączniku I do niniejszego rozporządzenia;
- 2) załącznik II zastępuje się tekstem znajdującym się w załączniku II do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 2

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

Art. 1 pkt 2 stosuje się od dnia 1 stycznia 2024 r.

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

Sporządzono w Brukseli dnia 30.8.2023 r.

W imieniu Komisji
Przewodnicząca
Ursula VON DER LEYEN

⁷ Uchwała CESNI 2022-II-1.