



Bruksela, 12 września 2025 r.
(OR. en)

12787/25

TRANS 382
DELECT 130

PISMO PRZEWODNIE

Od:	Sekretarz generalna Komisji Europejskiej (podpisała dyrektor Martine DEPREZ)
Data otrzymania:	9 września 2025 r.
Do:	Thérèse BLANCHET, sekretarz generalna Rady Unii Europejskiej
Nr dok. Kom.:	C(2025) 5969 final
Dotyczy:	ROZPORZĄDZENIE DELEGOWANE KOMISJI (UE) .../... z dnia 9.9.2025 r. zmieniające dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1629 w celu aktualizacji odesłania do najnowszej normy europejskiej ustanawiającej wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej (ES-TRIN 2025)

Delegacje otrzymują w załączeniu dokument C(2025) 5969 final.

Załącznik: C(2025) 5969 final



KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 9.9.2025 r.
C(2025) 5969 final

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

z dnia 9.9.2025 r.

**zmieniające dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1629 w celu
aktualizacji odesłania do najnowszej normy europejskiej ustanawiającej wymagania
techniczne dla statków żeglugi śródlądowej (ES-TRIN 2025)**

UZASADNIENIE

1. KONTEKST AKTU DELEGOWANEGO

1.1 Konieczność zapewnienia odesłania do aktualnych wymagań technicznych

Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1629 z dnia 14 września 2016 r. ustanawiająca wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej¹ (zwana dalej „dyrektywą”) ma zapewnić zharmonizowane, bezpieczne i aktualne wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej. W związku z tym statki objęte przedmiotowym i terytorialnym zakresem stosowania dyrektywy muszą uzyskać świadectwo zdolności żeglugowej potwierdzające, że dany statek spełnia wymagania określone w dyrektywie.

Te wymagania techniczne są określone w załączniku II do dyrektywy poprzez odesłanie do europejskiej normy ustanawiającej wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej (ES-TRIN). Norma ES-TRIN stanowi europejską normę zharmonizowaną i jest regularnie aktualizowana przez Europejski Komitet ds. Opracowywania Norm w Żegludze Śródlądowej (CESNI). Odesłanie w załączniku II do dyrektywy wymaga zmiany w celu uwzględnienia zaktualizowanych wymagań technicznych. W ostatnich latach miało to miejsce w 2018 r.², 2019 r.³, 2021 r.⁴ i 2023 r.⁵

1.2 Kontekst instytucjonalny

Odesłanie do normy CESNI, a mianowicie ES-TRIN, ma na celu zapewnienie zharmonizowanych przepisów technicznych w całej Europie. CESNI został utworzony przez Centralną Komisję Żeglugi na Renie (CKŻR) we współpracy z UE w 2015 r. CKŻR została ustanowiona wcześniej niż UE i jest organizacją międzynarodową posiadającą kompetencje regulacyjne w zakresie wodnego transportu śródlądowego na Renie. Ren jest najintensywniej wykorzystywaną śródlądową drogą wodną w Europie, w związku z czym CKŻR zdobyła z czasem znaczne doświadczenie w ustanawianiu wymagań technicznych dla statków żeglugi śródlądowej.

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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/1629/oj>).

² 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir_del/2018/970/oj).

³ 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2019/1668/oj).

⁴ 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2021/1308/oj).

⁵ Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2023/2477 z dnia 30 sierpnia 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 (Dz.U. L z 7.11.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2023/2477/oj).

UE i CKŻR – za pośrednictwem CESNI – zapewniają przyjmowanie zharmonizowanych, bezpiecznych i aktualnych 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.

Dzięki udziałowi ekspertów ze wszystkich państw członkowskich UE i CKŻR CESNI dysponuje wiedzą fachową niezbędną do opracowania norm wspólnych dla całej sieci śródlądowych dróg wodnych w Unii Europejskiej. Podobnie jak inne organizacje międzynarodowe, których zadania obejmują obszary działalności CESNI, UE śledzi prace CESNI.

Przed przyjęciem nowej normy ES-TRIN na sesji plenarnej CESNI przeprowadza się procedurę zgodnie z art. 218 ust. 9 TFUE. W tym względzie w decyzji Rady (UE) 2024/2687 z dnia 8 października 2024 r.⁶ określono stanowisko, jakie mają zająć państwa członkowskie UE w imieniu Unii w odniesieniu do przyjęcia normy ES-TRIN 2025/1 na forum CESNI. W dniu 17 października 2024 r. CESNI przyjął normę ES-TRIN 2025/1.

1.3 Najnowsza norma ES-TRIN

CESNI zazwyczaj aktualizuje normę ES-TRIN co dwa lata w celu uwzględnienia postępu technologicznego oraz zapewnienia stosowania przepisów. Do najnowszej wersji normy ES-TRIN 2025/1 włączono szereg zmian, które regulują w szczególności następujące kwestie:

- paliwa o niskiej temperaturze zapłonu, w szczególności magazynowanie i stosowanie metanolu;
- znakowanie obszarów niebezpiecznych i oznakowanie paliw;
- elektryczne układy napędowe;
- akumulatory litowo-jonowe;
- wykorzystanie aluminium lub tworzywa sztucznego wzmocnionego włóknem do budowy statków pasażerskich;
- odejście od protokołu parametrów silnika;
- uznawanie zwolnienia z badań w terenie w odniesieniu do silników;
- połączenia do napełniania i odpowiednie kody kolorystyczne;
- sprzęt nawigacyjny i sprzęt do przesyłania informacji, w szczególności urządzenia AIS śródlądowego;
- oczyszczalnie ścieków;
- podnoszone sterówki i przepisy przejściowe dotyczące sterówek o regulowanej wysokości;
- automatyczne ciśnieniowe instalacje tryskaczowe;
- łączniki między kotwicą a łańcuchem;
- kabiny sypialne;
- aktualizacja odesłań do regulacji dotyczących załóg statków na Renie, do normy ES-RIS 2025/1 oraz do innych norm międzynarodowych.

W związku z tym należy zamieścić w dyrektywie odesłanie do ES-TRIN 2025/1 jako najnowszej wersji normy.

⁶ Dz.U. L z 14.10.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2024/2687/oj>.

2. KONSULTACJE PRZEPROWADZONE PRZED PRZYJĘCIEM AKTU

Zgodnie z art. 32 ust. 4 dyrektywy, przed przyjęciem aktu delegowanego Komisja konsultuje się z ekspertami wyznaczonymi przez każde państwo członkowskie zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym z dnia 13 kwietnia 2016 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa. Projekt aktu delegowanego zostanie skonsultowany z członkami grupy ekspertów Komisji ds. wymagań technicznych dla statków żeglugi śródlądowej.

3. ASPEKTY PRAWNE AKTU DELEGOWANEGO

Komisja została uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych w art. 32 dyrektywy. Art. 31 ust. 1 dyrektywy stanowi, że Komisja przyjmuje akty delegowane, aby dokonać – bez zbędnej zwłoki – aktualizacji odesłania w załączniku II do najbardziej aktualnej wersji normy ES-TRIN oraz określić datę rozpoczęcia jej stosowania. ES-TRIN 2025/1 stanowi najnowszą wersję normy ES-TRIN i zawiera niezbędne zmiany.

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

z dnia 9.9.2025 r.

zmieniające dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1629 w celu aktualizacji odesłania do najnowszej normy europejskiej ustanawiającej wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej (ES-TRIN 2025)

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/WE⁷, w szczególności jej art. 31 ust. 1,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Unia powinna starać się, aby wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej w Unii były opracowywane w sposób jednolity.
- (2) W dyrektywie (UE) 2016/1629 ustanowiono zharmonizowany system wydawania świadectw technicznych dla statków żeglugi śródlądowej, między innymi poprzez odesłanie do wymagań technicznych Europejskiego Komitetu ds. Opracowywania Norm w Żegludze Śródlądowej (CESNI).
- (3) CESNI utworzono 3 czerwca 2015 r. w ramach Centralnej Komisji Żeglugi na Renie (CKŻR) w celu opracowania jednolitych norm technicznych dla śródlądowych dróg wodnych w różnych dziedzinach, zwłaszcza w odniesieniu do statków oraz wymagań technicznych dla statków. Odesłania do tych norm są również obecne w systemie prawnym CKŻR.
- (4) Załącznik II do dyrektywy (UE) 2016/1629 stanowi, że wymaganiami technicznymi mającymi zastosowanie do jednostek są wymagania określone w europejskiej normie ustanawiającej wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej w jej wydaniu 2023/1 (ES-TRIN 2023/1). ES-TRIN określa jednolite wymagania techniczne niezbędne do zapewnienia bezpieczeństwa statków żeglugi śródlądowej.
- (5) Na posiedzeniu w dniu 17 października 2024 r. CESNI przyjął nową edycję normy ES-TRIN, a mianowicie ES-TRIN 2025/1. W normie ES-TRIN 2025/1 wprowadzono w szczególności nowe przepisy dotyczące: paliw o niskiej temperaturze zapłonu, w szczególności magazynowania i stosowania metanolu; znakowania obszarów niebezpiecznych i oznakowania paliw; elektrycznych układów napędowych oraz akumulatorów litowo-jonowych; wykorzystania aluminium lub tworzywa sztucznego wzmocnionego włóknem do budowy statków pasażerskich; odejścia od protokołu parametrów silnika; uznawania zwolnienia z badań w terenie w odniesieniu do

⁷ 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/1629/oj>).

silników; połączeń do napełniania i odpowiednich kodów kolorystycznych; sprzętu nawigacyjnego i sprzętu do przesyłania informacji, w szczególności urządzeń AIS śródlądowego; oczyszczalni ścieków; podnoszonych sterówek i przepisów przejściowych dotyczących sterówek o regulowanej wysokości; automatycznych ciśnieniowych instalacji tryskaczowych; łączników między kotwicą a łańcuchem oraz kabin sypialnych.

(6) W celu określenia, że wymaganiami technicznymi mającymi zastosowanie do jednostek pływających są wymagania określone w normie ES-TRIN 2025/1, należy zatem zaktualizować załącznik II do dyrektywy (UE) 2016/1629, a aktualizacja ta powinna mieć zastosowanie od dnia 1 stycznia 2026 r.

(7) Należy zatem odpowiednio zmienić dyrektywę (UE) 2016/1629,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Załącznik II do dyrektywy (UE) 2016/1629 zastępuje się tekstem znajdującym się w załączniku do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 2

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

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia 1 stycznia 2026 r.

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

Sporządzono w Brukseli dnia 9.9.2025 r.

*W imieniu Komisji
Przewodnicząca
Ursula VON DER LEYEN*