



Briselē, 2026. gada 11. septembrī
(OR. en)

13050/26

Starpiestāžu lieta:
2026/0262 (NLE)

MAR 125
TRANS 545

PRIEKŠLIKUMS

Sūtītājs:	Eiropas Komisijas ģenerālsēkretāre, parakstījusi direktore <i>Martine DEPREZ</i>
Saņemšanas datums:	2026. gada 10. septembris
Saņēmējs:	Eiropas Savienības Padomes ģenerālsēkretāre <i>Thérèse BLANCHET</i>
K-jas dok. Nr.:	COM(2026) 468 final
Temats:	Priekšlikums PADOMES LĒMUMS par nostāju, kas Eiropas Savienības vārdā jāieņem iekšzemes kuģošanas standartu izstrādes Eiropas komitejā (<i>CESNI</i>) un Reinas kuģniecības centrālajā komisijā (<i>CCNR</i>) attiecībā uz iekšzemes ūdensceļu kuģu tehnisko prasību Eiropas standarta (<i>ES-TRIN 2027/1</i>) un upju informācijas pakalpojumu Eiropas standarta (<i>ES-RIS 2027/1</i>) pieņemšanu un Reinas Kuģu inspekcijas noteikumu (<i>RVIR</i>) grozījuma projektu

Pielikumā ir pievienots dokuments COM(2026) 468 final.

Pielikumā: COM(2026) 468 final



EIROPAS
KOMISIJA

Briselē, 10.9.2026.
COM(2026) 468 final

2026/0262 (NLE)

Priekšlikums

PADOMES LĒMUMS

par nostāju, kas Eiropas Savienības vārdā jāieņem Iekšzemes kuģošanas standartu izstrādes Eiropas komitejā (*CESNI*) un Reinas kuģniecības centrālajā komisijā (*CCNR*) attiecībā uz iekšzemes ūdensceļu kuģu tehnisko prasību Eiropas standarta (*ES-TRIN* 2027/1) un upju informācijas pakalpojumu Eiropas standarta (*ES-RIS* 2027/1) pieņemšanu un Reinas Kuģu inspekcijas noteikumu (*RVIR*) grozījuma projektu

PASKAIDROJUMA RAKSTS

1. PRIEKŠLIKUMA PRIEKŠMETS

Šis priekšlikums attiecas uz Padomes lēmumu par nostāju, kas Reinas kuģniecības centrālās komisijas ("CCNR") Iekšzemes kuģošanas standartu izstrādes Eiropas komitejas ("CESNI") 2026. gada 15. oktobra sanāsmē un CCNR 2026. gada 3. decembra plenārsesijā vai jebkādā turpmākā sanāsmē Savienības vārdā jāieņem saistībā ar paredzēto iekšzemes ūdensceļu kuģu tehnisko prasību Eiropas standarta (*ES-TRIN* 2027/1) un upju informācijas pakalpojumu Eiropas standarta (*ES-RIS* 2027/1) pieņemšanu.

Ar to arī nosaka Savienības nostāju attiecībā uz Reinas Kuģu inspekcijas noteikumu ("RVIR") grozījumu, kas CCNR jāpieņem 2026. gada 3. decembra plenārsēdē vai jebkurā turpmākā sanāsmē un kura mērķis ir Reinas režīmu saskaņot ar Direktīvas (ES) 2016/1629 19. panta prasībām.

2. PRIEKŠLIKUMA KONTEKSTS

2.1. CCNR un CESNI

CCNR ir starptautiska organizācija ar regulatīvo kompetenci attiecībā uz iekšzemes ūdensceļu transportu pa Reinu. CCNR puses ir četras ES dalībvalstis (Beļģija, Francija, Nīderlande un Vācija) un Šveice. ES nav CCNR locekle.

Manheimā 1868. gada 17. oktobrī parakstītā Konvencija par kuģošanu Reinā, grozīta ar pārskatījumu 1963. gada 20. novembrī, kas stājās spēkā 1967. gada 14. aprīlī, ("Manheimas konvencija") definē tiesisko satvaru, kas reglamentē Reinas izmantošanu par iekšzemes ūdensceļu un nosaka jautājumu piekritību CCNR. Tā ir Vīnes kongresā 1815. gadā ieviestā Reinas režīma turpinājums. Lēmumu pieņemšanas nolūkā CCNR dalībvalstis divreiz gadā pulcējas plenārsēdēs. Katrai valstij ir viena balss, un lēmumi tiek pieņemti vienprātīgi. Šīs rezolūcijas ir juridiski saistošas.

ES un CCNR uztur sadarbību, kuras pamatā *inter alia* ir 2013. gada 22. maija Administratīvais nolīgums. Sinerģiju kāpināšana un abu institūciju darbību lielāka savstarpējā papildināšana un abpusēja izpildes panākšana ir 2013. gada Administratīvā nolīguma mērķi. Sadarbība nu jau aptver tehniskas prasības un informācijas tehnoloģiju attiecībā uz iekšzemes ūdensceļu kuģiem, kā arī iekšzemes kuģošanā iesaistīto darbinieku profesionālās kvalifikācijas tiesiskā satvara modernizāciju saskanīgi ar Līguma par Eiropas Savienības darbību (LESD) noteikumiem. Abas institūcijas vienojās izveidot mehānismu, kā izstrādāt un pieņemt standartus, uz kuriem pēc tam var paralēli atsaukties abos attiecīgajos tiesiskajos regulējumos. Šādas harmonizētas pieejas iecere ir nodrošināt, ka iekšzemes kuģošana gan ES, gan CCNR iekšzemes ūdensceļos notiek pēc vieniem un tiem pašiem noteikumiem.

Tāpēc CCNR 2015. gadā pieņēma rezolūciju par CESNI izveidi¹. CESNI uzdevums ir iekšzemes kuģošanas tehnisko standartu pieņemšana, jo īpaši attiecībā uz kuģiem, informācijas tehnoloģiju un apkalpi, vienota šo standartu un attiecīgo procedūru interpretācija, kā arī kuģošanas drošības, vides aizsardzības vai citu kuģošanas jomas jautājumu apspriešana.

CESNI veido eksperti no CCNR un ES dalībvalstīm, proti, no 27 ES dalībvalstīm un Šveices. CCNR un ES dalībvalstu balsstiesību bāze ir viena balss katrai valstij. Eiropas Komisijas

¹ Rezolūcija 2015-I-3, CC/R (15) 1, 1. lpp.

pārstāvētā ES tāpat kā citas starptautiskas organizācijas, kuru uzdevums ir aptvert attiecīgās jomas, drīkst piedalīties *CESNI* darbā bez balsttiesībām.

ES un *CCNR* attiecīgi izveidoja šādu šim lēmumam īpaši relevantu tiesisko satvaru: (i) tehniskas prasības iekšzemes ūdensceļu kuģiem ar Direktīvu (ES) 2016/1629² ES un *RVIR* *CCNR* un (ii) upju informācijas pakalpojumi ("RIS") ar Direktīvu 2005/44/EK³, grozītu ar Direktīvu (ES) 2025/2482, ES un *RVIR* un Policijas noteikumi par kuģošanu Reinā ("RPR") kuģošanai pa Reinu.

Saistībā ar pirmo, proti, tehniskām prasībām iekšzemes ūdensceļu kuģiem, abos tiesiskajos režīmos ir atsauce uz *CESNI* standartiem – Eiropas standartiem, kas nosaka tehniskās prasības iekšzemes ūdensceļu kuģiem (*ES-TRIN*).

Saistībā ar pēdējo, proti, *RIS*, upju informācijas pakalpojumu Eiropas standarts (*ES-RIS*) ir iestrādāts ES tiesiskajā satvarā ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2025. gada 26. novembra Direktīvu (ES) 2025/2482, ar ko groza Direktīvu 2005/44/EK par saskaņotiem upju informācijas pakalpojumiem (*RIS*) attiecībā uz Kopienas iekšējiem ūdensceļiem⁴, konkrēti, ar minētās direktīvas III pielikumu. Tādēļ *ES-RIS* pašlaik ir iekļauts ES tiesiskajā satvarā ar Direktīvu 2005/44/EK, kas grozīta ar Direktīvu (ES) 2025/2482.

Atsauce uz *ES-TRIN* un *ES-RIS* jaunākajām redakcijām ir paredzēta arī attiecīgos *CCNR* noteikumos, kuru daļa ir *RVIR* un *RPR*.

2.2. Paredzētie *CESNI* un *CCNR* akti

2.2.1. Sanāksme 2026. gada 15. oktobrī

CESNI tās 2026. gada 15. oktobra sanāsmē jāpieņem iekšzemes ūdensceļu kuģu tehnisko prasību Eiropas standarta jauna redakcija (*ES-TRIN* 2027/1) un upju informācijas pakalpojumu Eiropas standarta jauna redakcija (*ES-RIS* 2027/1).

Saistībā ar iekšzemes ūdensceļu kuģu tehniskajām prasībām (ES-TRIN)

ES-TRIN pirmo redakciju (*ES-TRIN* 2015/1) *CESNI* pabeidza tās 2015. gada 28. septembra sanāsmē. *CESNI* formāli to pieņēma 2015. gada 26. novembra sanāsmē.

ES-TRIN, ko pieņēma 2015. gada novembrī, *CESNI* pēc tam vairākkārt grozīja, balstoties uz *CESNI* darba grupu paveikto. Konkrēti, tika pieņemtas šādas *ES-TRIN* redakcijas:

1. *ES-TRIN* standarts 2017/1 – 2017. gada 6. jūlijā;
2. *ES-TRIN* standarts 2019/1 – 2018. gada 8. novembrī;
3. *ES-TRIN* standarts 2021/1 – 2020. gada 13. oktobrī;
4. *ES-TRIN* standarts 2023/1 – 2022. gada 13. oktobrī;
5. *ES-TRIN* standarts 2025/1 – 2024. gada 17. oktobrī.

ES-TRIN regulāra atjaunināšana ir nepieciešama, lai:

- uzturētu augstu drošības līmeni iekšzemes kuģošanā;
- sekotu tehnikas attīstībai (piem., ugunsdzēsības sistēmu, navigācijas aprīkojuma) un

² Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2016/1629 (2016. gada 14. septembris), ar ko nosaka tehniskās prasības attiecībā uz iekšzemes ūdensceļu kuģiem, groza Direktīvu 2009/100/EK un atceļ Direktīvu 2006/87/EK (OV L 252, 16.9.2016., 118. lpp., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/1629/oj>).

³ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2005/44/EK (2005. gada 7. septembris) par saskaņotiem upju informācijas pakalpojumiem (*RIS*) attiecībā uz Kopienas iekšējiem ūdensceļiem (OV L 255, 30.9.2005., 152. lpp., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2005/44/oj>).

⁴ OV L, 2025/2482, 12.12.2025., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2025/2482/oj>.

- nodrošinātu saderību ar ES tiesisko satvaru.

CESNI eksperti 2025. un 2026. gadā sagatavoja jaunu *ES-TRIN* redakciju, proti, *ES-TRIN* 2027/1.

ES-TRIN 2027/1 ietvers vairākus grozījumus šādās jomās:

- degvielas ar zemu uzliesmošanas temperatūru, konkrēti, gāzveida ūdeņraža uzglabāšana un izmantošana;
- kursa vadības asistence iekšzemes kuģošanā (*TGAIN*), informētības pārraudzības sistēmas un navigācijas un informācijas iekārtu noteikumu reorganizācija (*ES-TRIN* 2027/1 5. pielikums);
- elektroniskas iekārtas un sistēmas, un tīkli;
- pārejas noteikumu vienota tabula;
- pārejas noteikumi elektriskām spēkiekārtas sistēmām un apvalkotām cauruļvadu sistēmām;
- izsmidzināmu putu ugunsdzēsības aparāti;
- atsauču uz *ES-RIS* 2027/1 un starptautiskiem standartiem atjauninājumi un redakcionāli labojumi.

CESNI tās 2026. gada 16. aprīļa sanāksmē nolēma ieplānot *ES-TRIN* 2027/1 pieņemšanu 2026. gada 15. oktobra sanāksmē. Sagaidāms, ka pirms šīs 2026. gada 15. oktobra sanāksmes standarta projektā tiks izdarītas tikai nebūtiskas, nelielas izmaiņas. *ES-TRIN* 2027/1 tiks publicēts šim nolūkam paredzētā tīmekļa vietnē (cesni.eu).

Atbilstīgi Direktīvai (ES) 2016/1629 *ES-TRIN* 2027/1 būtu jāiekļauj ES tiesību aktos. Atsauces uz *CESNI* pieņemtu standartu ir iekļautas Direktīvas (ES) 2016/1629 II pielikumā. Atbilstoši minētās direktīvas 31. panta 1. punktam Komisija pieņem deleģētos aktus nolūkā bez nepamatotas kavēšanās atjaunināt II pielikumā minēto atsauci uz jaunāko *ES-TRIN* standarta redakciju un noteikt tā piemērošanas sākuma datumu.

Pašlaik Direktīvas (ES) 2016/1629 II pielikumā ir atsauce uz *ES-TRIN* 2025/1. *CESNI* reglamenta 9. punkts ļauj pieņemt standartus tikai pēc tam, kad lēmums atbilstoši LESD 218. panta 9. punktam ir pieejams rakstveidā.

Saistībā ar RIS (ES-RIS)

ES-RIS pirmo redakciju (*ES-RIS*, redakcija 2021/1) *CESNI* formāli pieņēma 2021. gada 15. aprīlī. *CESNI* grozīto standartu *ES-RIS* 2023/1 pieņēma 2022. gada 13. oktobrī un *ES-RIS* 2025/1 – 2024. gada 17. oktobrī.

CESNI eksperti 2025. un 2026. gadā sagatavoja jaunu *ES-RIS* redakciju, proti, *ES-RIS* 2027/1.

Šajā *ES-RIS* 2027/1 tiks iekļautas šādas būtiskas izmaiņas no iepriekšējās redakcijas:

- prasību un testu iekļaušana I un V daļā, lai izmantotu *TGAIN*;
- *PAXLST* un *ERIRSP* ziņojumu restrukturēšana III daļas pielikumos;
- *ASM* testēšanas standarts V daļā;
- jaunu kodu iekļaušana paziņojumos kapteiņiem, kā arī Ukrainas iekļaušana šajos kodos IV daļā.

ES-RIS 2027/1 iekļautas arī dažas nebūtiskas un tehniska rakstura izmaiņas, lai ņemtu vērā tehniskus jauninājumus un delegāciju un lietotāju vajadzības.

CESNI tās 2026. gada 16. aprīļa sanāksmē nolēma ieplānot *ES-RIS* 2027/1 pieņemšanu 2026. gada 15. oktobra sanāksmē. Sagaidāms, ka pirms šīs 2026. gada 15. oktobra sanāksmes standarta projektā tiks izdarītas tikai nebūtiskas, nelielas izmaiņas. *ES-RIS* 2027/1 tiks publicēts šim nolūkam paredzētā tīmekļa vietnē (cesni.eu).

Saskaņā ar Direktīvu 2005/44/EK, kas grozīta ar Direktīvu (ES) 2025/2482, *ES-RIS* standarts kļūs par ES tiesību sastāvdaļu. Atbilstoši grozītās Direktīvas 2005/44/EK III pielikumam *RIS* piemērojamās tehniskās specifikācijas ir tās, kas izklāstītas upju informācijas pakalpojumu Eiropas standarta (*ES-RIS*) jaunākajā redakcijā, kuru pieņēmusi *CESNI*.

Lai iekļautu atsauci uz *ES-RIS* 2027/1, *CCNR* pieņems rezolūciju par grozījumiem *CCNR* noteikumos.

Tā kā *ES-TRIN* 2027/1 satur atsauces uz *ES-RIS* 2027/1, ir būtiski, lai *CESNI* abus standartus pieņemtu tās 2026. gada 15. oktobra sanāksmē. Tā paša iemesla dēļ abiem standartiem jābūt piemērojamiem no viena un tā paša datuma – 2028. gada 1. janvāra.

2.2.2. Sanāksme 2026. gada 3. decembrī

ES-TRIN 2027/1 un ES-RIS 2027/1

ES-TRIN un *ES-RIS* gaidāmo atjauninājumu kontekstā *CCNR* informēja Komisiju par tās ieceri pieņemt attiecīgos *CCNR* noteikumus grozošās rezolūcijas tās 2026. gada 3. decembra plenārsēdē. Šie grozījumi atjauninās *RVIR* esošās atsauces uz *ES-TRIN* 2027/1. Turklāt gan *RVIR*, gan *RPR*, kur pēdējie ir satiksmes noteikumi Reinā, ir noteikti jāgroza, lai iekļautu *ES-RIS* 2027/1.

Gan ES tiesību aktos, gan *CCNR* noteikumos tiks deklarēta *CESNI* standartu piemērošana no 2028. gada 1. janvāra, tādējādi uzturot vienotu tiesisko satvaru, kas aptver visu ES un satiksmi pa Reinu reglamentējošos noteikumus.

Eiropas kuģu korpusu datubāze ("EHDB")

CCNR informēja Komisiju arī par tās ieceri 2026. gada 3. decembra plenārsēdē vai jebkurā turpmākā sanāksmē pieņemt *RVIR* grozījumu nolūkā Reinas režīmu saskaņot ar Direktīvas (ES) 2016/1629 19. panta prasībām.

Komisija saskaņā ar Direktīvas (ES) 2016/1629 19. pantu uztur *EHDB*, lai atbalstītu administratīvus pasākumus nolūkā nodrošināt kuģošanas drošību un atvieglot kuģošanu, kā arī nodrošināt minētās direktīvas rezultātīvu piemērošanu. Datubāzes jaunākā redakcija (*EHDB2*) pilnā apjomā darbojas kopš 2025. gada.

Dalībvalstis atbilstoši Direktīvas (ES) 2016/1629 19. panta 2. punktam nodrošina, ka kompetentās iestādes par katru peldlīdzekli nekavējoties *EHDB* ievada: i) peldlīdzekļa identifikācijas un apraksta datus; ii) datus saistībā ar izdotām, atjaunotām, aizstātām un atsauktām apliecībām un iii) visu to apliecību digitālās kopijas, kuras kompetentās iestādes izsniegušas saskaņā ar šo direktīvu.

Lai nodrošinātu *EHDB2* pilna apjoma un rezultatīvu izmantošanu, datubāzē nepieciešams ieraksts ar attiecīgiem datiem par kuģiem, kuriem apliecības izdotas saskaņā ar Reinas tiesisko regulējumu.

Tādēļ *RVIR* grozījuma nolūks ir Reinas režīmu saskaņot ar Direktīvas (ES) 2016/1629 19. panta prasībām. Šis grozījums nodrošinās to, ka uz *EHDB* tiks pārraidīti direktīvā noteiktie identifikācijas dati par kuģiem, kuriem ir Reinas kuģu inspekcijas sertifikāts. Datu pārraides prasību turpmāka saskaņošana nodrošinās, ka *EHDB* ir informācija par vairāk nekā pusi no Eiropas iekšzemes ūdensceļu flotes. Šī saskaņošana, kas atspoguļo Savienības un *CCNR* ciešo sadarbību, ir iecerēta arī tam, lai uzturētu attiecīgo tiesisko regulējumu augstu harmonizācijas pakāpi, ņemot vērā Savienības sertifikātu un Reinas sertifikātu savstarpējo atzīšanu.

RVIR grozījuma projekts ir šāds:

“Article 2.19 Base de données européenne sur les bateaux

6. La collecte, le traitement et l'accès aux données conservées dans la base de données européenne des bateaux (EHDB) visée à l'article 19 de la directive (UE) 2016/1629, ainsi que les types d'accès autorisés et les instructions concernant l'utilisation et le fonctionnement de la base de données, sont effectués conformément au règlement délégué de la Commission (UE) 2020/474. ”.

No *RVIR* kuģu iekļaušanas *EHDB* būs vairāki ieguvumi, tostarp:

- (1) vieglāka piekļuve kuģu datiem: ES valstu iestādēm būs vieglāka piekļuve kuģu datiem, kas atvieglos to darbu un uzlabos to inspicēšanas un pārraudzības darbību efektivitāti;
- (2) lielāka kuģošanas drošība: piekļuve visaptverošai un harmonizētai datu kopai ļaus iestādēm labāk identificēt potenciālos drošības riskus un mazināt to sekas, tādējādi uzlabojot kuģošanas drošību Reinā.

2.3. Nostāja, kas jāņem Savienības vārdā

Ierosinātā Savienības nostāja attiecas, pirmkārt, uz iekšzemes kuģošanas kuģu un *RIS* tehnisko prasību standartu pieņemšanu *CESNI*, kā arī uz lēmumu pieņemšanu *CCNR*, ar ko tās tiesiskais regulējums tiek saskaņots ar attiecīgiem Savienības tiesību aktiem, iekļaujot *CESNI* standartus tās tiesiskajā regulējumā. Otrkārt, ierosinātā Savienības nostāja attiecas uz *CCNR* tiesiskā regulējuma pielāgošanu Direktīvas (ES) 2016/1629 19. pantam. Abos gadījumos mērķis ir nodrošināt nepārtrauktu un harmonizētu atjaunināšanu tiesiskajam satvaram, kas reglamentē iekšzemes kuģošanu Eiropas Savienībā, un Reinas režīmam.

CESNI standartu pieņemšana ir regulārs elements iekšzemes kuģošanas Savienības tiesiskajā regulējumā. Direktīva (ES) 2016/1629 un Direktīva 2005/44/EK, kas grozīta ar Direktīvu (ES) 2025/2482, satur atsauces uz visjaunākajiem *CESNI* standartiem, tādējādi nodrošinot, ka iekšzemes ūdensceļu kuģiem piemērojamās tehniskās prasības un *RIS* prasības ir atjauninātas un atspoguļo tehnoloģijas attīstību un operacionālo pieredzi. Savienība ir aktīvi veicinājusi *CESNI* kā vienotas Eiropas standartus nosakošas struktūras izveidi iekšzemes kuģošanas nozarē. Komisija piedalās *CESNI* darbā, un ES un *CCNR* dalībvalstu eksperti standartus izstrādā saskaņā ar Savienības noteiktiem politikas mērķiem un likumdošanas prioritātēm. Lēmumus iesaistītās valstis, proti, ES dalībvalstis un Šveice, *CESNI* pieņem vienprātīgi, nodrošinot, ka standarti tiek izstrādāti uz plaša konsensa pamata un ka ir ievērotas visas

relevantās intereses. Šis plašais konsenss ir panākts tehniskā līmenī un jānostiprina *CESNI* plenārsēdē.

Līdzīgi, kuģiem noteikto tehnisko prasību *CCNR* tiesiskā regulējuma, kā arī *RIS* un Savienības tiesību aktu regulāra saskaņošana kalpo kopīgajam mērķim uzturēt vienotu tiesisko režīmu iekšzemes kuģošanai pa Reinu un saistītajā Eiropas iekšzemes ūdensceļu tīklā. Šāda saskaņošana nodrošina, ka kuģi, kurus ekspluatē atbilstīgi *CCNR* noteikumiem, ir pakļauti prasībām, kuras līdzvērtīgas Savienības tiesību aktos noteiktajām, un otrādi, un atvieglo administratīvu un tehnisku sistēmu sadarbību.

Turklāt atbilstīgi *RVIR* sertificētu kuģu plānotā integrācija *EHDB* atvieglos ne-*CCNR* dalībvalstīm piekļuvi informācijai par kuģiem un tādējādi uzlabos iekšzemes kuģošanas drošību un efektivitāti. *CCNR* pārstāvētās dalībvalstis un Šveice vienprātīgi pieņēma arī tos *CCNR* lēmumus, ar kuriem tās noteikumi tiek saskaņoti ar attiecīgiem Savienības tiesību aktiem.

Tādēļ nostājā, kas jāieņem Savienības vārdā, būtu jāatbalsta ierosinātā iekšzemes ūdensceļu kuģu tehnisko prasību Eiropas standarta (*ES-TRIN* 2027/1) un upju informācijas pakalpojumu Eiropas standarta (*ES-RIS* 2027/1), kā arī attiecīga *CCNR* noteikumu grozījuma pieņemšana *CCNR*. Turklāt būtu jāatbalsta arī *RVIR* grozījums, lai atbilstīgi *RVIR* ekspluatējamus kuģus iekļautu *EHDB*.

Ierosinātā nostāja pilnībā saskan ar Savienības politiku iekšzemes ūdensceļu transportā un veicina tādu mērķu sasniegšanu kā augsta līmeņa drošības nodrošināšana, digitalizācijas un sadarbības veicināšana iekšzemes kuģošanā, kuģu brīvas pārvietošanās atvieglošana un vienlīdzīgas konkurences apstākļu uzturēšana visā Eiropas iekšzemes ūdensceļu tīklā. Tā saskan ar Direktīvu (ES) 2016/1629 un Direktīvu 2005/44/EK, kas grozīta ar Direktīvu (ES) 2025/2482.

Savienības nostāja ir nepieciešama, jo *CESNI* pieņemtie standarti un attiecīgie *CCNR* lēmumi par saskaņošanu ietekmēs vienotos Savienības noteikumus vai mainīs to tvērumu LESD 3. panta 2. punkta pēdējās daļas nozīmē.

Direktīvas (ES) 2016/1629 31. panta 1. punkts un grozītās Direktīvas 2005/44/EK III pielikums nodrošina atsauci uz attiecīgā *CESNI* standarta visjaunāko redakciju. Tātad *CESNI* lēmums tieši ietekmēs iepriekš minētās direktīvas. *RVIR* saskaņošana ar Direktīvas (ES) 2016/1629 19. pantu palielina to kuģu skaitu, kas jāreģistrē *EHDB*.

2.4. Procesuālais juridiskais pamats

CESNI ir struktūra, kas izveidota kā standartizācijas struktūra *CCNR* aizgādībā un ir Manheimas konvencijā balstīta starptautiska organizācija.

ES-TRIN 2027/1 un *ES-RIS* 2027/1, ko *CESNI* ir aicināta pieņemt atbilstīgi Manheimas konvencijai, radīs Savienībai juridiskas sekas. Paredzētie akti var būtiski ietekmēt Savienības tiesiskā regulējuma saturu, proti, Direktīvu (ES) 2016/1629 un Direktīvu 2005/44/EK, kas grozīta ar Direktīvu (ES) 2025/2482. Tas tādēļ, ka Direktīvas (ES) 2016/1629 31. panta 1. punkts un grozītās Direktīvas 2005/44/EK III pielikums nodrošina atsauci uz attiecīgā *CESNI* standarta visjaunāko redakciju. Tātad standartu *ES-TRIN* 2027/1 un *ES-RIS* 2027/1 pieņemšana *CESNI* tieši ietekmēs iepriekš minētās direktīvas, jo šie standarti būs visjaunākie.

ES-TRIN 2027/1 un *ES-RIS* 2027/1, ko *CCNR* ir aicināta pieņemt atbilstīgi Manheimas konvencijai, radīs Savienībai juridiskas sekas arī tādēļ, ka tie būs saistoši atbilstoši starptautiskām tiesībām saskaņā ar Manheimas konvencijas 23. pantu un var izšķiroši ietekmēt iepriekš minēto direktīvu saturu. Konkrēti, atbilstoši *RVIR* sertificēti kuģi ir tiesīgi

kuģot Savienības iekšzemes ūdensceļos atbilstīgi Direktīvas (ES) 2016/1629 7. pantam. Atbilstoši *RVIR* izdotu kuģu sertifikātu atzīšanas pamatā ir pieņēmums, ka minētie kuģi atbilst tehniskām prasībām, kas līdzvērtīgas Savienības tiesību aktos noteiktajām (sk. Direktīvas (ES) 2016/1629 5. apsvērumu). Attiecīgi, ja *CCNR* nepieņem *ES-TRIN* 2027/1, tiktu apgrūtināta Direktīvas (ES) 2016/1629 mērķa uzturēt vienotu iekšzemes kuģošanas tehnisko satvaru sasniegšana. Turklāt dalībvalstis, kuras ir arī *CCNR* līgumslēdzējas puses, tiktu pakļautas atšķirīgiem tiesiskiem pienākumiem saskaņā ar Savienības tiesību aktiem un *CCNR* tiesisko satvaru.

Līdzīgi, upju informācijas pakalpojumu (*RIS*) ieviešanu un darbību reglamentē *CCNR* satvars ar *RVIR* un *RPR*. Taču grozītās Direktīvas 2005/44/EK 1. pants liek visā Savienībā izmantot harmonizētus *RIS*. Tādēļ Reinas režīma atšķirīgie *RIS* tehniskie standarti varētu apdraudēt harmonizētu, sadarbspējīgu un netraucētu upju informācijas pakalpojumu nodrošināšanas mērķa sasniegšanu visā Eiropas iekšzemes ūdensceļu tīklā.

Paredzētais akts nepapildina un negroza Manheimas konvencijas noteikto institucionālo struktūru. Tādēļ ierosinātā lēmuma procesuālais juridiskais pamats ir LESD 218. panta 9. punkts.

2.5. Materiālais juridiskais pamats

Paredzētā akta galvenais mērķis un saturs attiecas uz kopējo transporta politiku.

Tādēļ ierosinātā lēmuma materiālais juridiskais pamats ir LESD 91. panta 1. punkts.

2.6. Secinājums

Ierosinātā lēmuma juridiskajam pamatam vajadzētu būt LESD 91. panta 1. punktam kopsakarībā ar LESD 218. panta 9. punktu.

Priekšlikums

PADOMES LĒMUMS

par nostāju, kas Eiropas Savienības vārdā jāieņem Iekšzemes kuģošanas standartu izstrādes Eiropas komitejā (*CESNI*) un Reinas kuģniecības centrālajā komisijā (*CCNR*) attiecībā uz iekšzemes ūdensceļu kuģu tehnisko prasību Eiropas standarta (*ES-TRIN 2027/1*) un upju informācijas pakalpojumu Eiropas standarta (*ES-RIS 2027/1*) pieņemšanu un Reinas Kuģu inspekcijas noteikumu (*RVIR*) grozījuma projektu

EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību un jo īpaši tā 91. panta 1. punktu kopsakarā ar tā 218. panta 9. punktu,

ņemot vērā Eiropas Komisijas priekšlikumu,

tā kā:

- (1) Pārskatītā 1868. gada 17. oktobra Konvencija par kuģošanu Reinā, grozīta ar pārskatījumu 1963. gada 20. novembrī, ("Konvencija") stājās spēkā 1967. gada 14. aprīlī. Konvencijas ietvaros darbojas Reinas kuģniecības centrālā komisija ("CCNR") un iekšzemes kuģošanas režīms pa Reinu, kas izveidots 1815. gadā. Iekšzemes kuģošanas standartu izstrādes Eiropas komiteja ("CESNI") CCNR ietvaros tika izveidota 2015. gada 3. jūnijā nolūkā izstrādāt iekšzemes ūdensceļu dažādu jomu tehniskos standartus, īpaši attiecībā uz kuģiem, informācijas tehnoloģiju un apkalpi.
- (2) Atbilstoši Konvencijas 22. un 23. pantam CCNR var pieņemt saistošas rezolūcijas, ar ko ievieš tehniskas prasības iekšzemes ūdensceļu kuģiem iekšzemes kuģošanai pa Reinu. Standarti, kuri CESNI jāpieņem, būs saistoši, kad attiecīgās saistošajās CCNR rezolūcijās būs atsauce uz šiem standartiem.
- (3) Saskaņā ar Konvenciju CCNR var veikt izmaiņas tās izveidotajā upju informācijas pakalpojumā ("RIS") tiesiskajā regulējumā, atsaucoties uz CESNI pieņemtajiem standartiem un padarot minētos standartus obligātus konvencijas piemērošanas satvarā.
- (4) CESNI tās 2026. gada 16. oktobra sesijā jāpieņem atjauninātais iekšzemes ūdensceļu kuģu tehnisko prasību Eiropas standarts 2027/1 ("ES-TRIN 2027/1") un upju informācijas pakalpojumu Eiropas standarts 2027/1 ("ES-RIS 2027/1"). Pēc to pieņemšanas CCNR iecerējusi 2026. gada 3. decembra plenārsesijā pieņemt rezolūcijas, ar ko izdara grozījumus tās tiesiskajā regulējumā, konkrēti, Reinas Kuģu inspekcijas noteikumos ("RVIR") un Policijas noteikumos par kuģošanu Reinā ("RPR"), iekļaujot atsauces uz ES-TRIN 2027/1 un ES-RIS 2027/1. ES-TRIN 2027/1 un ES-RIS 2027/1 aizstās attiecīgi ES-TRIN 2025/1 un ES-RIS 2025/1.
- (5) Ar ES-TRIN 2027/1 tiek noteiktas vienotas tehniskās prasības, kas nepieciešamas, lai nodrošinātu iekšzemes ūdensceļu kuģu drošumu. Tas satur noteikumus par kuģubūvi, iekšzemes ūdensceļu kuģu aprīkojumu un iekārtām, īpašus noteikumus par kuģu specifiskām kategorijām, piem., pasažieru kuģiem, stumjamo karavānu un

konteinerkuģiem, noteikumus par automātiskās identifikācijas sistēmas iekārtām, noteikumus par kuģu identifikāciju, apliecību un reģistra paraugus, pārejas noteikumus, kā arī instrukcijas tehniskā standarta piemērošanai.

- (6) Ja *ES-TRIN* 2027/1 tiks pieņemts, tas radīs juridiskas sekas dalībvalstīm, kuras ir Konvencijas puses, un izšķiroši ietekmēs Savienības noteikumu saturu. Atbilstoši Direktīvas (ES) 2016/1629 31. un 32. pantam Komisija bez nepamatotas kavēšanās atjaunina atsauci uz *ES-TRIN* standarta visjaunāko redakciju un nosaka tā piemērošanas sākuma datumu ar nosacījumu, ka izmaiņas *CESNI* lēmumu pieņemšanas procesā neapdraud Savienības intereses, kā noteikts minētās direktīvas 31. panta 2. punktā.
- (7) *ES-RIS* 2027/1 nosaka vienotas tehniskās specifikācijas un standartus nolūkā atbalstīt *RIS* un nodrošināt to sadarbību. *ES-RIS* 2027/1 iekļautās tehniskās specifikācijas un standarti nodrošina specifikāciju iekšzemes kuģošanas elektronisko karšu attēlošanas un informācijas sistēmai, elektroniskai kuģu ziņošanai, paziņojumiem kapteiņiem, kuģošanas līdzekļu lokalizācijas un līdzsekošanas sistēmām un *RIS* izmantošanai nepieciešamo iekārtu saderībai.
- (8) Direktīvā 2005/44/EK, kas grozīta ar Direktīvu (ES) 2025/2482, ir atsauce uz visjaunāko *CESNI* pieņemto *ES-RIS*.
- (9) Ja *ES-RIS* 2027/1 tiks pieņemts, tas radīs juridiskas sekas dalībvalstīm, kuras ir Konvencijas puses, un izšķiroši ietekmēs Savienības tiesību aktu saturu.
- (10) Sagaidāms, ka *CCNR* nākamajā plenārsesijā pieņems rezolūcijas par *CCNR* noteikumu grozījumiem, lai iekļautu atsauci uz *ES-TRIN* 2027/1 un *ES-RIS* 2027/1. Šāds grozījums būs saistošs saskaņā ar starptautiskajām tiesībām atbilstīgi Konvencijas 1. un 22. pantam.
- (11) Vēl paredzēts, ka *CCNR* tās 2026. gada decembra plenārsesijā vai kādā turpmākā plenārsesijā izdarīs grozījumus Reinas Kuģu inspekcijas noteikumos ("RVIR"), lai Reinas regulatīvo režīmu saskaņotu ar Direktīvas (ES) 2016/1629 19. pantu. Sagaidāms, ka ar šo grozījumu tiks ieviesti pienākumi, kas prasa relevantu datu par kuģiem, kuriem ir saskaņā ar *RVIR* izdotas apliecības, pārraidīšanu uz Komisijas uzturēto Eiropas kuģu korpusu datubāzi ("EHDB"), un, ja šis grozījums tiks pieņemts, tas radīs juridiskas sekas dalībvalstīm, kuras ir Konvencijas puses.
- (12) Lai veicinātu visaugstāko drošības līmeni iekšzemes kuģošanā, sekotu tehnikas attīstībai šajā sektorā un nodrošinātu kuģiem noteikto prasību saderību un upju informācijas pakalpojumu saderību Eiropā, ir būtiski, cik vien iespējams, Eiropas atšķirīgajos tiesiskajos režīmos harmonizēt tehniskās prasības kuģiem un upju informācijas pakalpojumiem.
- (13) Tādēļ ir nepieciešams noteikt nostāju, kas attiecībā uz *RVIR* grozījumu Savienības vārdā jāpieņem *CESNI* un *CCNR*, un *CCNR* plenārsesijā.
- (14) Savienības nostāja, rīkojoties kopīgi Savienības interesēs, jāpauž Savienības dalībvalstīm, kuras ir *CESNI* un *CCNR* locekles,

IR PIEŅĒMUSI ŠO LĒMUMU.

1. pants

1. Nostāja, kas Savienības vārdā jāpieņem *CESNI* attiecībā uz *ES-TRIN* 2027/1 un *ES-RIS* 2027/1 pieņemšanu, ir piekrist to pieņemšanai.

2. Nostāja, kas Savienības vārdā jāieņem *CCNR*, ir atbalstīt visus priekšlikumus par *CCNR* noteikumu saskaņošanu ar *ES-TRIN* 2027/1 un *ES-RIS* 2027/1.
3. *ES-TRIN* 2027/1 un *ES-RIS* 2027/1 piemērošanas sākuma datums ir 2028. gada 1. janvāris.
4. Nostāja, kas Savienības vārdā jāieņem *CCNR*, ir atbalstīt *RVIR* grozījumu, lai to saskaņotu ar Direktīvas (ES) 2016/1629 19. pantu.

2. pants

1. Šā lēmuma 1. panta 1. punktā un 1. panta 3. punktā noteikto nostāju, rīkojoties kopīgi Savienības interesēs, pauž Savienības dalībvalstis, kuras ir *CESNI* locekles.
2. Šā lēmuma 1. panta 2. punktā un 1. panta 4. punktā noteiktās nostājas, rīkojoties kopīgi Savienības interesēs, pauž Savienības dalībvalstis, kuras ir *CCNR* locekles.

3. pants

Par maznozīmīgām tehniskām izmaiņām 1. pantā noteiktajās nostājās var vienoties bez jauna Padomes lēmuma.

4. pants

Šis lēmums stājas spēkā tā pieņemšanas datumā.

Briselē,

*Padomes vārdā –
priekšsēdētājs*