

Bruksela, 11 września 2026 r.
(OR. en)

13050/26

Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2026/0262 (NLE)

MAR 125
TRANS 545

WNIOSEK

Od:	Sekretarz generalna Komisji Europejskiej (podpisała dyrektor Martine DEPREZ)
Data otrzymania:	10 września 2026 r.
Do:	Thérèse BLANCHET, sekretarz generalna Rady Unii Europejskiej
Nr dok. Kom.:	COM(2026) 468 final
Dotyczy:	Wniosek DECYZJA RADY w sprawie stanowiska, jakie należy zająć w imieniu Unii Europejskiej na forum Europejskiego Komitetu ds. Opracowywania Norm w Żegludze Śródlądowej (CESNI) oraz na forum Centralnej Komisji Żeglugi na Renie (CKŻR), w odniesieniu do przyjęcia europejskiej normy ustanawiającej wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej (ES-TRIN 2027/1), europejskiej normy w zakresie usług informacji rzecznej (ES-RIS 2027/1) oraz projektu zmiany przepisów dotyczących inspekcji statków na Renie (RVIR)

Delegacje otrzymują w załączeniu dokument COM(2026) 468 final.

Załącznik: COM(2026) 468 final



KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 10.9.2026 r.
COM(2026) 468 final

2026/0262 (NLE)

Wniosek

DECYZJA RADY

w sprawie stanowiska, jakie należy zająć w imieniu Unii Europejskiej na forum Europejskiego Komitetu ds. Opracowywania Norm w Żegludze Śródlądowej (CESNI) oraz na forum Centralnej Komisji Żeglugi na Renie (CKŻR), w odniesieniu do przyjęcia europejskiej normy ustanawiającej wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej (ES-TRIN 2027/1), europejskiej normy w zakresie usług informacji rzecznej (ES-RIS 2027/1) oraz projektu zmiany przepisów dotyczących inspekcji statków na Renie (RVIR)

UZASADNIENIE

1. PRZEDMIOT WNIOSKU

Niniejszy wniosek dotyczy decyzji Rady ustalającej stanowisko, jakie należy zająć w imieniu Unii na posiedzeniu Europejskiego Komitetu ds. Opracowywania Norm w Żegludze Śródlądowej (CESNI) przy Centralnej Komisji Żeglugi na Renie (CKŻR) w dniu 15 października 2026 r. oraz na sesji plenarnej CKŻR w dniu 3 grudnia 2026 r. lub na którymkolwiek z kolejnych posiedzeń w związku z przewidywanym przyjęciem europejskiej normy ustanawiającej wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej (ES-TRIN 2027/1) oraz europejskiej normy w zakresie usług informacji rzecznej (ES-RIS 2027/1).

Określono w nim również stanowisko Unii w sprawie zmiany przepisów dotyczących inspekcji statków na Renie („RVIR”), która ma zostać przyjęta przez CKŻR na posiedzeniu plenarnym w dniu 3 grudnia 2026 r. lub na którymkolwiek z kolejnych posiedzeń i ma na celu dostosowanie systemu prawnego żeglugi reńskiej do wymogów art. 19 dyrektywy (UE) 2016/1629.

2. KONTEKST WNIOSKU

2.1. CKŻR i CESNI

CKŻR jest organizacją międzynarodową posiadającą kompetencje regulacyjne w zakresie transportu wodnego śródlądowego na Renie. Umawiającymi się stronami CKŻR są cztery państwa członkowskie (Belgia, Francja, Niemcy i Niderlandy) oraz Szwajcaria. Unia Europejska nie jest członkiem CKŻR.

Poprawiona Konwencja o żegludze na Renie, podpisana dnia 17 października 1868 r. w Mannheim, zmieniona w dniu 20 listopada 1963 r., która weszła w życie w dniu 14 kwietnia 1967 r., („konwencja z Mannheim”) ustanawia ramy prawne regulujące wykorzystanie Renu jako śródlądowej drogi wodnej na potrzeby żeglugi oraz określa kompetencje CKŻR. Jest ona kontynuacją systemu prawnego żeglugi reńskiej ustanowionego podczas Kongresu Wiedeńskiego w 1815 r. Na potrzeby podejmowania decyzji państwa członkowskie CKŻR zbierają się dwa razy w roku na posiedzeniach plenarnych. Każde państwo ma jeden głos, a decyzje zapadają jednomyślnie. Rezolucje te są prawnie wiążące.

UE i CKŻR utrzymują współpracę, która opiera się między innymi na porozumieniu administracyjnym z dnia 22 maja 2013 r. Porozumienie administracyjne z 2013 r. ma na celu zwiększenie synergii oraz zapewnienie, by działania obu instytucji wzajemnie się uzupełniały i wzmacniały. Współpraca obejmuje wymagania techniczne i technologię informacyjną dotyczące statków żeglugi śródlądowej, a także modernizację ram prawnych dotyczących kwalifikacji zawodowych pracowników w dziedzinie żeglugi śródlądowej, zgodnie z postanowieniami Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE). Obie instytucje uzgodniły, że ustanowią mechanizm opracowywania i przyjmowania norm, do których następnie będzie można równolegle odsyłać w odpowiednich ramach regulacyjnych obu instytucji. To zharmonizowane podejście ma na celu zapewnienie, aby żegluga śródlądowa odbywała się na tych samych zasadach na wszystkich śródlądowych drogach wodnych zarówno UE, jak i CKŻR.

W tym kontekście CKŻR przyjęła w 2015 r. rezolucję ustanawiającą CESNI¹. Zadania CESNI obejmują: przyjmowanie norm technicznych w żegludze śródlądowej, dotyczących zwłaszcza statków, technologii informacyjnej i załóg, dokonywanie jednolitej wykładni przedmiotowych norm i odnośnych procedur, a także rozpatrywanie kwestii dotyczących bezpieczeństwa żeglugi, ochrony środowiska lub innych aspektów żeglugi.

W skład CESNI wchodzi eksperci z państw członkowskich CKŻR i UE, tj. 27 państw członkowskich UE oraz Szwajcarii. Państwa członkowskie CKŻR i UE mają prawo głosu na zasadzie jednego głosu na państwo. UE, reprezentowana przez Komisję Europejską, może – podobnie jak inne organizacje międzynarodowe, których misja obejmuje dane obszary – uczestniczyć, bez prawa głosu, w pracach CESNI.

UE i CKŻR ustanowiły odpowiednio następujące ramy prawne, które mają szczególne znaczenie dla niniejszej decyzji: (i) wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej, w drodze dyrektywy (UE) 2016/1629² w odniesieniu do UE, oraz RVIR dla CKŻR oraz (ii) usługi informacji rzecznej („RIS”), w drodze dyrektywy 2005/44/WE³, zmienionej dyrektywą (UE) 2025/2482 w odniesieniu do UE, oraz RVIR i przepisów porządkowych dotyczących żeglugi na Renie („RPR”) w przypadku żeglugi na Renie.

W odniesieniu do tej pierwszej kwestii, tj. wymagań technicznych dla statków żeglugi śródlądowej oba systemy prawne odnoszą się do norm CESNI – europejskiej normy ustanawiającej wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej (ES-TRIN).

W odniesieniu do tej ostatniej kwestii, tj. RIS, europejska norma w zakresie usług informacji rzecznej (ES-RIS) została włączona do ram prawnych UE dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2025/2482 z dnia 26 listopada 2025 r. zmieniającą dyrektywę 2005/44/WE w sprawie zharmonizowanych usług informacji rzecznej (RIS) na śródlądowych drogach wodnych we Wspólnocie⁴, w szczególności w załączniku III do tej dyrektywy. Norma ES-RIS jest zatem obecnie włączona do ram prawnych UE dyrektywą 2005/44/WE zmienioną dyrektywą (UE) 2025/2482.

Odesłanie do najbardziej aktualnej wersji norm ES-TRIN i ES-RIS przewidziano również w odpowiednich regulacjach CKŻR, w skład których wchodzi RVIR i RPR.

2.2. Planowane akty CESNI i CKŻR

2.2.1. Posiedzenie w dniu 15 października 2026 r.

Na posiedzeniu w dniu 15 października 2026 r. CESNI ma przyjąć nową edycję europejskiej normy ustanawiającej wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej (ES-TRIN 2027/1) oraz nową edycję europejskiej normy w zakresie usług informacji rzecznej (ES-RIS 2027/1).

W odniesieniu do wymagań technicznych dla statków żeglugi śródlądowej (ES-TRIN):

¹ Rezolucja 2015-I-3, CC/R (15) 1, s. 1.

² 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>).

³ Dyrektywa 2005/44/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 7 września 2005 r. w sprawie zharmonizowanych usług informacji rzecznej (RIS) na śródlądowych drogach wodnych we Wspólnocie (Dz.U. L 255 z 30.9.2005, s. 152, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2005/44/oj>).

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

Pierwszą wersję normy ES-TRIN (ES-TRIN 2015/1) sfinalizowano na posiedzeniu CESNI w dniu 28 września 2015 r. Formalnie przyjęto ją na posiedzeniu CESNI w dniu 26 listopada 2015 r.

Norma ES-TRIN przyjęta w listopadzie 2015 r. była następnie wielokrotnie zmieniana przez CESNI na podstawie prac grup roboczych CESNI. W szczególności przyjęto następujące edycje ES-TRIN:

1. normę ES-TRIN 2017/1 w dniu 6 lipca 2017 r.;
2. normę ES-TRIN 2019/1 w dniu 8 listopada 2018 r.;
3. normę ES-TRIN 2021/1 w dniu 13 października 2020 r.
4. normę ES-TRIN 2023/1 w dniu 13 października 2022 r.
5. normę ES-TRIN 2025/1 w dniu 17 października 2024 r.;

Systematyczna aktualizacja normy ES-TRIN jest niezbędna, aby:

- zachować wysoki poziom bezpieczeństwa w żegludze śródlądowej;
- odzwierciedlać zmiany techniczne (np. w przypadku systemów gaśniczych, wyposażenia nawigacyjnego); oraz
- zapewnić zgodność z ramami prawnymi UE.

W latach 2025 i 2026 eksperci CESNI przygotowali nową edycję ES-TRIN, tj. ES-TRIN 2027/1.

Zakres zmian w normie ES-TRIN 2027/1 będzie obejmował:

- paliwa o niskiej temperaturze zapłonu, w szczególności magazynowanie i stosowanie wodoru gazowego;
- asystentów wspomagania nawigacji w żegludze śródlądowej (TGAIN), systemy monitorowania czujności oraz reorganizację przepisów dotyczących urządzeń nawigacyjnych i informacyjnych (załącznik 5 do normy ES-TRIN 2027/1);
- sprzęt elektroniczny oraz systemy i sieci;
- jednolitą tabelę przepisów przejściowych;
- przepisy przejściowe dotyczące elektrycznych układów napędowych i systemu przewodów w osłonach;
- gaśnice przeciwpożarowe z pianą natryskową;
- aktualizacje odesłań do normy ES-RIS 2027/1 i do norm międzynarodowych; oraz
- poprawki redakcyjne.

Na posiedzeniu w dniu 16 kwietnia 2026 r. CESNI postanowił o przedłożeniu do przyjęcia normy ES-TRIN 2027/1 na posiedzeniu w dniu 15 października 2026 r. Przed posiedzeniem w dniu 15 października 2026 r. oczekuje się wprowadzenia jedynie niemerytorycznych i nieznacznych zmian w projekcie normy. Norma ES-TRIN 2027/1 zostanie opublikowana na specjalnej stronie internetowej (cesni.eu).

Zgodnie z dyrektywą (UE) 2016/1629 norma ES-TRIN 2027/1 powinna zostać włączona do prawa Unii. Odesłanie do normy przyjętej przez CESNI znajduje się w załączniku II do dyrektywy (UE) 2016/1629. Zgodnie z art. 31 ust. 1 tej dyrektywy Komisja przyjmuje akty delegowane, aby dokonać zmian załącznika II w celu aktualizacji, bez zbędnej zwłoki, odesłania do najbardziej aktualnej wersji normy ES-TRIN oraz określenia daty rozpoczęcia jej stosowania.

Obecnie załącznik II do dyrektywy (UE) 2016/1629 zawiera odesłanie do normy ES-TRIN 2025/1. Art. 9 regulaminu wewnętrznego CESNI zezwala na przyjmowanie norm dopiero po otrzymaniu na piśmie decyzji podjętej zgodnie z art. 218 ust. 9 TFUE.

W odniesieniu do RIS (ES-RIS):

Pierwsza wersja normy ES-RIS (ES-RIS, wydanie 2021/1) została formalnie przyjęta przez CESNI w dniu 15 kwietnia 2021 r. Zmieniona norma ES-RIS 2023/1 została przyjęta przez CESNI w dniu 13 października 2022 r., a norma ES-RIS 2025/1 – w dniu 17 października 2024 r.

W latach 2025–2026 eksperci CESNI przygotowali nową edycję ES-RIS, tj. ES-RIS 2027/1.

W stosunku do poprzedniego wydania norma ES-RIS 2027/1 będzie obejmować następujące istotne zmiany:

- dodanie w częściach I i V wymogów i badań dotyczących stosowania TGAIN;
- zmianę struktury komunikatów PAXLST i ERIRSP w załącznikach do części III;
- określenie normy badań ASM w części V;
- dodanie nowych kodów dla komunikatów dla kierowników statków, a także ich wersji w języku ukraińskim, w części IV.

Ponadto do normy ES-RIS 2027/1 wprowadzono pewne drobne lub bardziej techniczne zmiany w celu uwzględnienia rozwoju technicznego oraz potrzeb delegacji i użytkowników.

Na posiedzeniu w dniu 16 kwietnia 2026 r. CESNI postanowił o przedłożeniu do przyjęcia normy ES-RIS 2027/1 na posiedzeniu w dniu 15 października 2026 r. Przed posiedzeniem w dniu 15 października 2026 r. oczekuje się wprowadzenia jedynie niemerytorycznych i nieznacznych zmian w projekcie normy. Norma ES-RIS 2027/1 zostanie opublikowana na specjalnej stronie internetowej (cesni.eu).

Zgodnie z dyrektywą 2005/44/WE, zmienioną dyrektywą (UE) 2025/2482, norma ES-RIS staje się częścią prawa Unii. Zgodnie z załącznikiem III do zmienionej dyrektywy 2005/44/WE specyfikacje techniczne mające zastosowanie do RIS określono w najnowszym wydaniu europejskiej normy w zakresie usług informacji rzecznej (ES-RIS) przyjętym przez CESNI.

CKŻR przyjmie rezolucję zmieniającą regulacje CKŻR w celu uwzględnienia odesłania do normy ES-RIS 2027/1.

Ponieważ ES-TRIN 2027/1 zawiera odesłania do ES-RIS 2027/1, ważne jest, aby obie te normy zostały przyjęte przez CESNI na posiedzeniu w dniu 15 października 2026 r. Z tego samego powodu obie normy muszą mieć również zastosowanie od tej samej daty – 1 stycznia 2028 r.

2.2.2. Posiedzenie w dniu 3 grudnia 2026 r.

ES-TRIN 2027/1 i ES-RIS 2027/1

W związku ze zbliżającymi się aktualizacjami norm ES-TRIN i ES-RIS CKŻR poinformowała Komisję o zamiarze przyjęcia na posiedzeniu plenarnym w dniu 3 grudnia 2026 r. rezolucji zmieniających odpowiednie regulacje CKŻR. Zmiany te będą dotyczyły w szczególności aktualizacji odesłań do normy ES-TRIN 2027/1 w RVIR. Ponadto konieczna

będzie w szczególności zmiana zarówno RVIR, jak i RPR – przy czym ten drugi stanowi przepisy ruchu na Renie – w celu wprowadzenia normy ES-RIS 2027/1. Zarówno w prawie UE, jak i regulacjach CKŻR zostanie określone, że normy CESNI będą miały zastosowanie od dnia 1 stycznia 2028 r., co pozwoli utrzymać jednolitość ram prawnych UE i przepisów regulujących żeglugę na Renie.

Europejska baza danych o jednostkach pływających („EHDB”)

CKŻR poinformowała również Komisję o zamiarze przyjęcia, na posiedzeniu plenarnym w dniu 3 grudnia 2026 r. lub na którymkolwiek z kolejnych posiedzeń, zmiany RVIR mającej na celu dostosowanie systemu prawnego żeglugi reńskiej do wymogów art. 19 dyrektywy (UE) 2016/1629.

Zgodnie z art. 19 dyrektywy (UE) 2016/1629 Komisja prowadzi EHDB w celu wspierania środków administracyjnych służących zapewnieniu bezpieczeństwa i swobody żeglugi oraz w celu zapewnienia skutecznego stosowania tej dyrektywy. Od 2025 r. w pełni operacyjna jest nowa wersja bazy danych (EHDB2).

Zgodnie z art. 19 ust. 2 dyrektywy (UE) 2016/1629 państwa członkowskie zapewniają, by w przypadku każdej jednostki właściwe organy wprowadzały do EHDB m.in.: (i) dane identyfikujące i opisujące tę jednostkę; (ii) dane dotyczące wydanych, odnowionych, wymienionych lub cofniętych certyfikatów; oraz (iii) kopie cyfrowe wszystkich świadectw wydanych przez właściwe organy zgodnie z tą dyrektywą.

Aby zapewnić pełne i skuteczne wykorzystanie EHDB2, konieczne jest również wprowadzenie do bazy danych odpowiednich danych dotyczących statków posiadających świadectwa wydane zgodnie z ramami regulacyjnymi dotyczącymi Renu.

Zmiana RVIR ma zatem na celu dostosowanie systemu prawnego żeglugi reńskiej do wymogów art. 19 dyrektywy (UE) 2016/1629. Zmiana ta przewiduje przekazywanie do EHDB określonych w dyrektywie danych identyfikujących statki posiadające świadectwo inspekcji statku na Renie. Dalsze dostosowywanie wymogów dotyczących przekazywania danych zagwarantuje, że EHDB będzie zawierać informacje dotyczące ponad połowy europejskiej floty żeglugi śródlądowej. Dostosowanie to, odzwierciedlające ścisłą współpracę między Unią a CKŻR, ma również na celu utrzymanie wysokiego stopnia harmonizacji między odpowiednimi ramami regulacyjnymi, z uwzględnieniem wzajemnego uznawania świadectw unijnych i świadectw reńskich.

Projekt zmiany RVIR jest następujący:

« 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. »

Włączenie statków podlegających RVIR do EHDB przyniesie szereg korzyści, w tym:

- 1) łatwiejszy dostęp do danych dotyczących statków: organy krajowe UE będą miały łatwiejszy dostęp do danych dotyczących statków, co ułatwi ich pracę i zwiększy efektywność prowadzonych przez nie inspekcji i działań monitorujących;
- 2) większe bezpieczeństwo żeglugi: dzięki dostępowi do kompleksowego i zharmonizowanego zbioru danych organy będą lepiej przygotowane do identyfikowania i ograniczania potencjalnych zagrożeń dla bezpieczeństwa, co ostatecznie zwiększy bezpieczeństwo żeglugi na Renie.

2.3. Stanowisko, jakie należy zająć w imieniu Unii

Po pierwsze, proponowane stanowisko Unii dotyczy przyjęcia przez CESNI norm dotyczących wymagań technicznych dla statków żeglugi śródlądowej i RIS oraz przyjęcia przez CKŻR decyzji dostosowujących jej ramy regulacyjne do odpowiedniego prawa Unii przez włączenie norm CESNI do jej ram regulacyjnych. Po drugie, proponowane stanowisko Unii dotyczy dostosowania ram regulacyjnych CKŻR do art. 19 dyrektywy (UE) 2016/1629. W obu przypadkach celem jest zapewnienie ciągłej i zharmonizowanej aktualizacji ram prawnych regulujących żeglugę śródlądową w Unii Europejskiej oraz systemu prawnego żeglugi reńskiej.

Przyjęcie norm CESNI stanowi powtarzający się element w unijnych ramach regulacyjnych dotyczących żeglugi śródlądowej. Dyrektywa (UE) 2016/1629 oraz dyrektywa 2005/44/WE, zmieniona dyrektywą (UE) 2025/2482, zawierają odesłania do najbardziej aktualnych norm CESNI, dzięki czemu mające zastosowanie wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej oraz wymagania RIS pozostają aktualne i odzwierciedlają rozwój technologiczny i doświadczenie operacyjne. Unia aktywnie wspierała utworzenie CESNI jako wspólnego europejskiego organu normalizacyjnego w dziedzinie żeglugi śródlądowej. Komisja uczestniczy w pracach CESNI, a normy są opracowywane przez ekspertów z UE i państw członkowskich CKŻR zgodnie z celami polityki i priorytetami legislacyjnymi ustanowionymi przez Unię. Decyzje w ramach CESNI są podejmowane jednomyślnie przez uczestniczące państwa, a mianowicie państwa członkowskie UE oraz Szwajcarię, przy zapewnieniu, aby normy były opracowywane na podstawie szerokiego konsensusu i z uwzględnieniem wszystkich istotnych interesów. Ten szeroki konsensus osiągnięto na poziomie podgrup roboczych i należy go sformalizować na posiedzeniu plenarnym CESNI.

Podobnie regularne dostosowywanie do prawa Unii ram regulacyjnych CKŻR dotyczących wymagań technicznych dla statków oraz RIS służy wspólnemu celowi, jakim jest utrzymanie jednolitego systemu prawnego dla żeglugi śródlądowej na Renie i w całej połączonej europejskiej sieci śródlądowych dróg wodnych. Takie dostosowanie zapewnia, aby statki objęte regulacjami CKŻR podlegały wymogom równoważnym z wymogami mającymi zastosowanie na mocy prawa Unii i odwrotnie, oraz ułatwia interoperacyjność systemów administracyjnych i technicznych.

Ponadto planowane włączenie statków posiadających świadectwo wydane na podstawie RVIR do EHDB ułatwi państwom członkowskim nienależącym do CKŻR dostęp do informacji o statkach, a tym samym przyczyni się do bezpieczeństwa i efektywności żeglugi śródlądowej. Decyzje CKŻR, które jedynie dostosowują jej regulacje do odpowiednich przepisów Unii, są również przyjmowane jednomyślnie przez państwa członkowskie reprezentowane w CKŻR oraz Szwajcarię.

Stanowisko, jakie należy zająć w imieniu Unii, powinno zatem polegać na poparciu proponowanego przyjęcia europejskiej normy ustanawiającej wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej (ES-TRIN 2027/1) i europejskiej normy w zakresie usług informacji rzecznej (ES-RIS 2027/1), a także odpowiedniej zmiany regulacji CKŻR, która ma

zostać przyjęta przez CKŻR. Ponadto należy poprzeć zmianę RVIR w celu włączenia statków podlegających RVIR do EHDB.

Proponowane stanowisko jest w pełni spójne z polityką Unii w zakresie transportu wodnego śródlądowego i przyczynia się do osiągnięcia celów, jakimi są zapewnienie wysokiego poziomu bezpieczeństwa, propagowanie cyfryzacji i interoperacyjności żeglugi śródlądowej, ułatwianie swobodnego przepływu statków i utrzymanie równych warunków działania w całej europejskiej sieci śródlądowych dróg wodnych. Jest ono spójne z dyrektywą (UE) 2016/1629 i dyrektywą 2005/44/WE zmienioną dyrektywą (UE) 2025/2482.

Stanowisko Unii jest konieczne, ponieważ normy przyjęte przez CESNI i odpowiednie decyzje w sprawie dostosowania przyjęte przez CKŻR mogą mieć wpływ na wspólne przepisy Unii lub zmienić ich zakres w rozumieniu końcowych słów art. 3 ust. 2 TFUE.

Art. 31 ust. 1 dyrektywy (UE) 2016/1629 i załącznik III do zmienionej dyrektywy 2005/44/WE zawierają odesłanie do najnowszych wydań odpowiedniej normy CESNI. W związku z tym decyzja CESNI będzie miała bezpośredni wpływ na wyżej wymienione dyrektywy. Dostosowanie RVIR do art. 19 dyrektywy (UE) 2016/1629 rozszerza zakres statków, które mają zostać zarejestrowane w EHDB.

2.4. Proceduralna podstawa prawna

CESNI utworzono jako organ normalizacyjny pod auspicjami CKŻR – organizacji międzynarodowej opartej na konwencji z Mannheim.

Normy ES-TRIN 2027/1 i ES-RIS 2027/1, które CESNI ma przyjąć na mocy konwencji z Mannheim, będą miały skutki prawne dla Unii. Planowane akty mogą w sposób decydujący wywrzeć wpływ na treść przepisów Unii, a mianowicie: na dyrektywę (UE) 2016/1629 i dyrektywę 2005/44/WE zmienioną dyrektywą (UE) 2025/2482. Wynika to z faktu, że art. 31 ust. 1 dyrektywy (UE) 2016/1629 i załącznik III do zmienionej dyrektywy 2005/44/WE zawierają odesłanie do najnowszych wydań odpowiedniej normy CESNI. W związku z tym przyjęcie norm ES-TRIN 2027/1 i ES-RIS 2027/1 w CESNI będzie miało bezpośredni wpływ na wyżej wymienione dyrektywy, ponieważ będą to najnowsze normy.

Przyjęcie norm ES-TRIN 2027/1 i ES-RIS 2027/1, które CKŻR ma przyjąć na mocy konwencji z Mannheim, wywoła również skutki prawne dla Unii, ponieważ będą one wiążące na mocy prawa międzynarodowego zgodnie z art. 23 konwencji z Mannheim i mogą w sposób decydujący wywrzeć wpływ na treść wyżej wymienionych dyrektyw. W szczególności statki posiadające świadectwo wydane na podstawie RVIR są uprawnione do żeglugi po śródlądowych drogach wodnych Unii zgodnie z art. 7 dyrektywy (UE) 2016/1629. Uznawanie świadectw statków wydanych na podstawie RVIR opiera się na założeniu, że statki te spełniają wymagania techniczne równoważne z wymaganiami określonymi w prawie Unii (zob. motyw 5 dyrektywy (UE) 2016/1629). W związku z tym, gdyby CKŻR nie przyjęła normy ES-TRIN 2027/1, cel dyrektywy (UE) 2016/1629, jakim jest utrzymanie wspólnych ram technicznych żeglugi śródlądowej, zostałby podważony. Ponadto państwa członkowskie, które są również umawiającymi się stronami CKŻR, podlegałyby rozbieżnym zobowiązaniom prawnym wynikającym z prawa Unii oraz z ram prawnych CKŻR.

Podobnie tworzenie i funkcjonowanie usług informacji rzecznej (RIS) są regulowane w ramach CKŻR przez RVIR i RPR. Art. 1 zmienionej dyrektywy 2005/44/WE wymaga jednak wprowadzenia zharmonizowanych RIS w całej Unii. Rozbieżne normy techniczne dla RIS w ramach systemu prawnego żeglugi reńskiej zagrażałyby zatem celowi, jakim jest zapewnienie zharmonizowanych, interoperacyjnych i sprawnych usług informacji rzecznej w całej europejskiej sieci śródlądowych dróg wodnych.

Planowany akt nie uzupełnia ani nie zmienia ram instytucjonalnych konwencji z Mannheim. W związku z tym proceduralną podstawą prawną proponowanej decyzji jest art. 218 ust. 9 TFUE.

2.5. Materialna podstawa prawna

Główny cel i treść planowanego aktu dotyczą wspólnej polityki transportowej.

Materialną podstawą prawną proponowanej decyzji jest zatem art. 91 ust. 1 TFUE.

2.6. Konkluzja

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 należy zająć w imieniu Unii Europejskiej na forum Europejskiego Komitetu ds. Opracowywania Norm w Żegludze Śródlądowej (CESNI) oraz na forum Centralnej Komisji Żeglugi na Renie (CKŻR), w odniesieniu do przyjęcia europejskiej normy ustanawiającej wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej (ES-TRIN 2027/1), europejskiej normy w zakresie usług informacji rzecznej (ES-RIS 2027/1) oraz projektu zmiany przepisów dotyczących inspekcji statków na Renie (RVIR)

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 o żegludze na Renie z dnia 17 października 1868 r., zmieniona w dniu 20 listopada 1963 r., która weszła w życie w dniu 14 kwietnia 1967 r. („konwencja”). Konwencja utrzymuje Centralną Komisję Żeglugi na Renie (CKŻR) oraz system żeglugi śródlądowej na Renie ustanowiony w 1815 r. W ramach CKŻR w dniu 3 czerwca 2015 r. utworzono Europejski Komitet ds. Opracowywania Norm w Żegludze Śródlądowej („CESNI”) w celu opracowania norm technicznych dla śródlądowych dróg wodnych w różnych dziedzinach, dotyczących zwłaszcza statków, technologii informacyjnej i załóg.
- (2) Zgodnie z art. 22 i 23 konwencji CKŻR może przyjmować wiążące rezolucje ustanawiające wymogi techniczne dotyczące statków żeglugi śródlądowej na Renie. Normy, które mają zostać przyjęte przez CESNI, będą wiążące, gdy odpowiednie wiążące rezolucje CKŻR będą odsyłać do tych norm.
- (3) Na mocy Konwencji CKŻR może modyfikować swoje ramy regulacyjne dotyczące usług informacji rzecznej (RIS) przez odesłanie do norm przyjętych przez CESNI i wprowadzenie obowiązku przestrzegania tych norm w ramach stosowania Konwencji.
- (4) CESNI ma przyjąć zaktualizowaną europejską normę ustanawiającą wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej 2027/1 („ES-TRIN 2027/1”) oraz europejską normę w zakresie usług informacji rzecznej 2027/1 („ES-RIS 2027/1”) na posiedzeniu w dniu 16 października 2026 r. Po przyjęciu tych norm CKŻR zamierza przyjąć, na sesji plenarnej w dniu 3 grudnia 2026 r., rezolucje zmieniające jej ramy regulacyjne, w szczególności przepisy dotyczące inspekcji statków na Renie („RVIR”) i przepisy porządkowe dotyczące żeglugi na Renie („RPR”), aby odnieść się do norm ES-TRIN 2027/1 i ES-RIS 2027/1. Normy ES-TRIN 2027/1 i ES-RIS 2027/1 mają zastąpić odpowiednio normy ES-TRIN 2025/1 i ES-RIS 2025/1.

- (5) Norma ES-TRIN 2027/1 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; wzory zaświadczeń oraz rejestru; przepisy przejściowe; instrukcje dotyczące stosowania normy technicznej.
- (6) Norma ES-TRIN 2027/1, jeżeli zostanie przyjęta, wywoła skutki prawne dla państw członkowskich, które są stronami konwencji, i wywrze decydujący wpływ na treść przepisów Unii. Zgodnie z art. 31 i 32 dyrektywy (UE) 2016/1629 Komisja aktualizuje, bez zbędnej zwłoki, odesłania do najbardziej aktualnej wersji normy ES-TRIN oraz określa datę rozpoczęcia jej stosowania, pod warunkiem że – zgodnie z art. 31 ust. 2 tej dyrektywy – zmiany w procesie decyzyjnym CESNI nie są niekorzystne dla interesów Unii.
- (7) Norma ES-RIS 2027/1 określa jednolite specyfikacje techniczne i normy w celu wsparcia RIS i zapewnienia interoperacyjności. Specyfikacje techniczne i normy określone w ES-RIS 2027/1 zawierają wymagania dotyczące systemu obrazowania map elektronicznych i informacji w żegludze śródlądowej, elektronicznego raportowania statków, komunikatów dla kierowników statków, systemów śledzenia i namierzania statków oraz zgodności sprzętu niezbędnego do korzystania z RIS.
- (8) Dyrektywa 2005/44/WE, zmieniona dyrektywą (UE) 2025/2482, zawiera odesłanie do najnowszego wydania normy ES-RIS przyjętej przez CESNI.
- (9) Norma ES-RIS 2027/1, jeżeli zostanie przyjęta, wywoła skutki prawne dla państw członkowskich, które są stronami konwencji, i w sposób decydujący wywrze wpływ na treść prawa Unii.
- (10) Na zbliżającej się sesji plenarnej CKŻR ma przyjąć rezolucje, które zmieniają regulacje CKŻR w celu uwzględnienia odesłania do norm ES-TRIN 2027/1 i ES-RIS 2027/1. Tego rodzaju zmiana będzie wiążąca na mocy prawa międzynarodowego zgodnie z art. 1 i art. 22 konwencji.
- (11) Przewiduje się również, że na sesji plenarnej w grudniu 2026 r. lub na kolejnej sesji plenarnej CKŻR zmieni przepisy dotyczące inspekcji statków na Renie („RVIR”) w celu dostosowania systemu regulacyjnego dotyczącego Renu do art. 19 dyrektywy (UE) 2016/1629. Należy się spodziewać, że zmiana ta wprowadzi obowiązek przekazywania do europejskiej bazy danych o jednostkach pływających („EHDB”), prowadzonej przez Komisję, odpowiednich danych dotyczących statków posiadających świadectwa wydane zgodnie z RVIR, a jeżeli zostanie przyjęta, wywoła skutki prawne dla państw członkowskich będących stronami konwencji.
- (12) W celu zapewnienia najwyższego poziomu bezpieczeństwa w żegludze śródlądowej, śledzenia rozwoju technicznego w tym sektorze oraz zapewnienia zgodności wymogów dotyczących statków i kompatybilności usług informacji rzecznej w Europie ważne jest, aby wymogi techniczne dotyczące statków i usług informacji rzecznej zostały w jak największym stopniu zharmonizowane w ramach różnych systemów prawnych w Europie.
- (13) Należy zatem ustalić stanowisko, jakie należy zająć w imieniu Unii na forum CESNI i CKŻR oraz na sesji plenarnej CKŻR w odniesieniu do zmiany RVIR.

- (14) Stanowisko Unii powinno zostać wyrażone przez działające wspólnie w interesie UE państwa członkowskie Unii, które są członkami CESNI i CKŻR,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

1. Stanowisko, jakie należy zająć w imieniu Unii w ramach CESNI w odniesieniu do przyjęcia norm ES-TRIN 2027/1 i ES-RIS 2027/1, polega na wyrażeniu zgody na ich przyjęcie.
2. Stanowisko, jakie należy zająć w imieniu Unii w ramach CKŻR, polega na poparciu wszystkich propozycji mających na celu dostosowanie regulacji CKŻR do norm ES-TRIN 2027/1 i ES-RIS 2027/1.
3. Datą rozpoczęcia stosowania norm ES-TRIN 2027/1 i ES-RIS 2027/1 jest dzień 1 stycznia 2028 r.
4. Stanowisko, jakie należy zająć w imieniu Unii w ramach CKŻR, polega na poparciu zmiany RVIR mającej na celu dostosowanie tych przepisów do art. 19 dyrektywy (UE) 2016/1629.

Artykuł 2

1. Stanowisko określone w art. 1 ust. 1 i art. 1 ust. 3 wyrażają działające wspólnie w interesie Unii państwa członkowskie Unii, które są członkami CESNI.
2. Stanowiska, o których mowa w art. 1 ust. 2 i art. 1 ust. 4, wyrażają działające wspólnie w interesie Unii państwa członkowskie Unii, które są członkami CKŻR.

Artykuł 3

Niewielkie zmiany techniczne stanowisk określonych w art. 1 mogą zostać uzgodnione bez konieczności przyjęcia przez Radę kolejnej decyzji.

Artykuł 4

Niniejsza decyzja wchodzi w życie z dniem jej przyjęcia.

Sporządzono w Brukseli dnia r.

*W imieniu Rady
Przewodniczący*