

**Bryssel den 11 september 2026
(OR. en)**

13050/26

**Interinstitutionellt ärende:
2026/0262 (NLE)**

**MAR 125
TRANS 545**

FÖRSLAG

från:	Europeiska kommissionens generalsekreterare, undertecknat av Martine DEPREZ, direktör
inkom den:	10 september 2026
till:	Thérèse BLANCHET, generalsekreterare för Europeiska unionens råd
Komm. dok. nr:	COM(2026) 468 final
Ärende:	Förslag till RÅDETS BESLUT om den ståndpunkt som ska intas på Europeiska unionens vägnar i Europeiska kommittén för utarbetande av standarder på området inlandssjöfart (Cesni) och i Centrala kommissionen för sjöfarten på Rhen (CCNR) vad gäller antagandet av den europeiska standarden för fastställande av tekniska krav för fartyg i inlandssjöfart (ES-TRIN 2027/1), den europeiska standarden för flodinformationstjänster (ES- RIS 2027/1) och ett utkast till ändring av bestämmelserna om inspektion av fartyg på Rhen (RVIR)

För delegationerna bifogas dokument – COM(2026) 468 final.

Bilaga: COM(2026) 468 final



EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 10.9.2026
COM(2026) 468 final

2026/0262 (NLE)

Förslag till

RÅDETS BESLUT

om den ståndpunkt som ska intas på Europeiska unionens vägnar i Europeiska kommittén för utarbetande av standarder på området inlandssjöfart (Cesni) och i Centrala kommissionen för sjöfarten på Rhen (CCNR) vad gäller antagandet av den europeiska standarden för fastställande av tekniska krav för fartyg i inlandssjöfart (ES-TRIN 2027/1), den europeiska standarden för flodinformationstjänster (ES-RIS 2027/1) och ett utkast till ändring av bestämmelserna om inspektion av fartyg på Rhen (RVIR)

MOTIVERING

1. FRÅGA SOM BEHANDLAS I FÖRSLAGET

Detta förslag avser rådets beslut om fastställande av den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar vid mötet i europeiska kommittén för utarbetande av standarder för inlandssjöfarten (Cesni) den 15 oktober 2026 och vid plenarsammanträdet i Centrala kommissionen för sjöfarten på Rhen (CCNR) den 3 december 2026, eller vid ett senare möte, i samband med det planerade antagandet av europeiska standarder om tekniska krav för fartyg i inlandssjöfart (ES-TRIN 2027/1) och den europeiska standarden för flodinformationstjänster (ES-RIS 2027/1).

I rådets beslut fastställs också unionens ståndpunkt vad gäller en ändring av bestämmelserna om inspektion av fartyg på Rhen (RVIR) som ska antas av CCNR vid dess plenarmöte den 3 december 2026, eller vid ett senare möte, i syfte att anpassa Rhensystemet till kraven i artikel 19 i direktiv (EU) 2016/1629.

2. BAKGRUND TILL FÖRSLAGET

2.1. CCNR och Cesni

CCNR är en internationell organisation med lagstiftningsbefogenheter i frågor som rör inlandssjöfart på Rhen. Fyra medlemsstater (Belgien, Frankrike, Tyskland och Nederländerna) samt Schweiz är avtalsslutande parter i CCNR. EU är inte medlem i CCNR.

I den reviderade konventionen för sjöfarten på Rhen, som undertecknades den 17 oktober 1868 i Mannheim och ändrades genom en revidering den 20 november 1963, och som trädde i kraft den 14 april 1967 (*Mannheimkonventionen*), fastställs dels den rättsliga ram som reglerar användningen av Rhen för inlandssjöfart, dels tilldelningen av CCNR (*Mannheimkonventionen*). Konventionen är en efterföljare till det Rhensystem som inrättades av Wienkongressen 1815. CCNR:s medlemsstater sammanträder två gånger om året i plenarsammanträden för att fatta sina beslut. Varje medlemsstat har en röst och besluten fattas med enhällighet. Resolutionerna är rättsligt bindande.

EU och CCNR upprätthåller ett samarbete som bland annat grundar sig på den administrativa överenskommelsen av den 22 maj 2013. Den administrativa överenskommelsen från 2013 syftar till att öka synergieffekterna och till att de båda institutionernas åtgärder ska förstärka varandra och i högre utsträckning komplettera varandra. Samarbetet omfattar tekniska krav och informationsteknik för fartyg i inlandssjöfart samt modernisering av den rättsliga ramen för yrkeskvalifikationer för arbetstagare inom inlandssjöfarten, i enlighet med bestämmelserna i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (*EUF-fördraget*). Båda institutionerna enades om att inrätta en mekanism för utveckling och antagande av standarder som senare kan hänvisas till parallellt i deras respektive regelverk. Denna harmoniserade strategi syftar till att inlandssjöfartens ska bedrivas enligt samma regler på alla inre vattenvägar i både EU och CCNR.

Mot denna bakgrund antog CCNR 2015 en resolution om inrättande av Cesni¹. Cesnis uppdrag omfattar antagandet av tekniska standarder för inlandssjöfart, särskilt när det gäller fartyg, informationsteknik och besättning, enhetlig tolkning av dessa standarder och

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

tillhörande förfaranden samt överläggningar om sjöfartssäkerhet, miljöskydd eller andra områden som har med sjöfart att göra.

Cesni består av experter från CCNR:s och EU:s medlemsstater, dvs. EU:s 27 medlemsstater och Schweiz. CCNR:s och EU:s medlemsstater har rösträtt på grundval av en röst per stat. EU, företrätt av Europeiska kommissionen, får – i likhet med andra internationella organisationer vars uppdrag omfattar de berörda områdena – delta i Cesnis arbete utan rösträtt.

EU och CCNR har inrättat följande rättsliga ram som är särskilt relevant för detta beslut: i) tekniska krav för fartyg i inlandssjöfart, genom direktiv (EU) 2016/1629 för EU², och RVIR för CCNR, och ii) flodinformationstjänster (RIS), genom direktiv 2005/44/EG³, ändrat genom direktiv (EU) 2025/2482 för EU, och RVIR och polisföreskrifterna för sjöfarten på Rhen (RPR) för sjöfarten på Rhen.

När det den tidigare, dvs. de tekniska kraven för fartyg i inlandssjöfart, hänvisar båda rättsordningarna till standarderna i Cesni – europeisk standard för fastställande av tekniska krav för fartyg i inlandssjöfart (ES-TRIN).

När det gäller det senare, dvs. RIS, har den europeiska standarden för flodinformationstjänster (ES-RIS) införlivats i EU:s rättsliga ram genom Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2025/2482 av den 26 november 2025 om ändring av direktiv 2005/44/EG om harmoniserade flodinformationstjänster (RIS) på inre vattenvägar i gemenskapen⁴, särskilt i bilaga III till det direktivet. ES-RIS ingår därför för närvarande i EU:s rättsliga ram genom direktiv 2005/44/EG, ändrat genom direktiv (EU) 2025/2482.

Hänvisningen till den senaste versionen av ES-TRIN och ES-RIS föreskrivs också i de relevanta CCNR-förordningar som RVIR och RPR ingår i.

2.2. Cesni och CCNR:s planerade akter

2.2.1. Mötet den 15 oktober 2026

Vid sitt möte den 15 oktober 2026 ska Cesni anta en ny utgåva av den europeiska standarden för fastställande av tekniska krav för fartyg i inlandssjöfart (ES-TRIN 2027/1) och en ny utgåva av den europeiska standarden för flodinformationstjänster (ES-RIS 2027/1).

I fråga om tekniska krav för fartyg i inlandssjöfart (ES-TRIN):

Cesni färdigställde den första versionen av ES-TRIN (ES-TRIN 2015) vid sitt sammanträde den 28 september 2015. Den antogs formellt vid Cesnis plenarsammanträde den 26 november 2015.

ES-TRIN, som antogs i november 2015, har därefter ändrats vid flera tillfällen av Cesni på grundval av arbetet i Cesnis arbetsgrupper. I synnerhet antogs följande utgåvor av ES-TRIN:

1. ES-TRIN-standard 2017/1 av den 6 juli 2017.
2. ES-TRIN-standard 2019/1 av den 8 november 2018.
3. ES-TRIN-standard 2021/1 av den 13 oktober 2020.

² Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/1629 av den 14 september 2016 om tekniska krav för fartyg i inlandssjöfart, om ändring av direktiv 2009/100/EG och om upphävande av direktiv 2006/87/EG (EUT L 252, 16.9.2016, s. 118, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/1629/oj>).

³ Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/44/EG av den 7 september 2005 om harmoniserade flodinformationstjänster (RIS) på inre vattenvägar i gemenskapen (EUT L 255, 30.9.2005, s. 152, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2005/44/oj>).

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

4. ES-TRIN-standard 2023/1 av den 13 oktober 2022.
5. ES-TRIN-standard 2025/1 av den 17 oktober 2024.

En regelbunden uppdatering av ES-TRIN är nödvändig för att

- upprätthålla den höga säkerhetsnivån inom inlandssjöfarten,
- följa den tekniska utvecklingen (t.ex. vad gäller brandbekämpningssystem och navigeringsutrustning), samt
- säkerställa överensstämmelse med EU:s rättsliga ram.

Under 2025 och 2026 tog Cesni experter fram ES-TRIN 2027/1, som är den nya utgåvan av ES-TRIN.

ES-TRIN 2027/1 kommer att innehålla ändringar på följande områden:

- Bränslen med låg flampunkt, särskilt lagring och användning av gasformigt väte.
- Färdvägsassistenter för inlandssjöfart (TGAIN - Track Guidance Assistants for Inland Navigation), system för uppmärksamhetsövervakning samt omstrukturering av bestämmelser om navigerings- och informationsutrustning (bilaga 5 till ES-TRIN 2027/1).
- Elektronisk utrustning samt elektroniska system och nätverk.
- En enda tabell över övergångsbestämmelser.
- Övergångsbestämmelser för elektriska framdrivningssystem och mantlade rörsystem.
- Skumbrandsläckare.
- Uppdateringar av hänvisningar till ES-RIS 2027/1 och till internationella standarder.
- Redaktionella rättelser.

Vid sitt möte den 16 april 2026 beslutade Cesni att förlägga antagandet av ES-TRIN 2027/1 till mötet den 15 oktober 2026. Före mötet den 15 oktober 2026 kommer troligen endast mindre ändringar av icke-materiell art att göras i utkastet till standarder. ES-TRIN 2027/1 kommer att offentliggöras via en särskild webbplats (cesni.eu).

Enligt direktiv (EU) 2016/1629 bör ES-TRIN 2027/1 införlivas i EU-lagstiftningen. Hänvisningar till den standard som antagits av Cesni finns i bilaga II till direktiv (EU) 2016/1629. Enligt artikel 31.1 i det direktivet ska kommissionen anta delegerade akter för att anpassa bilaga II för att, utan onödigt dröjsmål, uppdatera hänvisningen till den senaste versionen av ES-TRIN-standarderna och fastställa dess tillämpningsdag.

För närvarande hänvisar bilaga II till direktiv (EU) 2016/1629 till ES-TRIN 2025/1. Enligt artikel 9 i Cesni arbetsordning måste det finnas ett skriftligt beslut i enlighet med artikel 218.9 i EUF-fördraget innan standarder kan antas.

När det gäller RIS (ES-RIS):

Den första versionen av ES-RIS (ES-RIS 2021/1) antogs formellt av Cesni den 15 april 2021. De ändrade standarderna ES-RIS 2023/1 antogs av Cesni den 13 oktober 2022 och ES-RIS 2025/1 den 17 oktober 2024.

Under 2025 och 2026 tog Cesni experter fram ES-RIS 2027/1, som är den nya utgåvan av ES-RIS.

Denna ES-RIS 2027/1 kommer att innehålla följande större ändringar jämfört med den föregående utgåvan:

- Tillägg av krav och provningar för användning av TGAİN i delarna I och V.
- Omstrukturering av PAXLST- och ERIRSP-meddelandena i bilagorna till del III.
- Provningsstandarden för ASM:er i del V.
- Tillägg av nya koder för meddelanden till befälhavare samt tillägg av ukrainska för dessa koder i del IV.

Dessutom har vissa mindre, eller mer tekniska, ändringar införts i ES-RIS 2027/1 för att ta hänsyn till den tekniska utvecklingen och delegationernas och användarnas behov.

Vid sitt möte den 16 april 2026 beslutade Cesni att förlägga antagandet av ES-RIS 2027/1 till mötet den 15 oktober 2026. Före mötet den 15 oktober 2026 kommer troligen endast mindre ändringar av icke-materiell art att göras i utkastet till standarder. ES-RIS 2027/1 kommer att offentliggöras via en särskild webbplats (cesni.eu).

I enlighet med direktiv 2005/44/EG, ändrat genom direktiv (EU) 2025/2482, blir ES-RIS-standarden en del av EU-lagstiftningen. I linje med bilaga III till det ändrade direktivet 2005/44/EG ska de tekniska specifikationer som är tillämpliga på RIS vara de som anges i den senaste utgåvan av den europeiska standarden för flodinformationstjänster (ES-RIS) som antagits av Cesni.

CCNR kommer att anta en resolution om ändring av CCNR-förordningarna för att införa en hänvisning till ES-RIS 2027/1.

Eftersom ES-TRIN 2027/1 innehåller hänvisningar till ES-RIS 2027/1 är det viktigt att båda standarderna antas av Cesni vid dess möte den 15 oktober 2026. Av samma skäl måste båda standarderna också vara tillämpliga från och med samma datum, dvs. den 1 januari 2028.

2.2.2. Mötet den 3 december 2026

ES-TRIN 2027/1 och ES-RIS 2027/1

Inför de kommande uppdateringarna av ES-TRIN och ES-RIS informerade CCNR kommissionen om sin avsikt att vid sitt plenarmöte den 3 december 2026 anta resolutioner om ändring av de relevanta CCNR-förordningarna. Ändringarna kommer i synnerhet att uppdatera hänvisningarna till ES-TRIN 2027/1 i RVIR. Dessutom kommer både RVIR och RPR, som utgör trafikreglerna för Rhen, att behöva ändras för att införa ES-RIS 2027/1.

Både EU-lagstiftningen och CCNR:s förordningar kommer att förklara Cesnis standarder tillämpliga från och med den 1 januari 2028 och därigenom upprätthålls en enhetlig rättslig ram i hela EU och de regler som styr Rhen.

Den europeiska databasen med uppgifter om fartygsskrov (EHDB)

CCNR har också informerat kommissionen om sin avsikt att vid sitt plenarmöte den 3 december 2026, eller vid ett senare möte, anta en ändring av RVIR för att anpassa Rhensystemet till kraven i artikel 19 i direktiv (EU) 2016/1629.

I enlighet med artikel 19 i direktiv (EU) 2016/1629 ska kommissionen upprätthålla EHDB för att stödja administrativa åtgärder som syftar till att säkerställa säkerhet och underlätta navigering samt för att säkerställa en effektiv tillämpning av det direktivet. Sedan 2025 har den nya versionen av databasen (EHDB2) varit fullt operativ.

Enligt artikel 19.2 i direktiv (EU) 2016/1629 ska medlemsstaterna säkerställa att de behöriga myndigheterna för varje farkost för in följande uppgifter i EHDB: i) Uppgifter som identifierar och beskriver farkosten. ii) Uppgifter om certifikat som utfärdats, förnyats, ersatts eller återkallats. iii) En digital kopia av samtliga certifikat som utfärdats av de behöriga myndigheterna i enlighet med detta direktiv.

För att säkerställa en fullständig och effektiv användning av EHDB2 är det också nödvändigt att föreskriva att motsvarande uppgifter om fartyg som innehar certifikat som utfärdats i enlighet med Rhenregelverket ska föras in i databasen.

Ändringen av RVIR sker därför för att anpassa Rhensystemet till kraven i artikel 19 i direktiv (EU) 2016/1629. Denna ändring kommer att möjliggöra överföring till EHDB av identifieringsuppgifter, enligt definitionen i direktivet, för fartyg som innehar ett inspektionscertifikat för fartyg på Rhen. En fortsatt anpassning av kraven på dataöverföring kommer att säkerställa att EHDB innehåller information som rör mer än hälften av den europeiska flottan på inre vattenvägar. Denna anpassning, som återspeglar det nära samarbetet mellan unionen och CCNR, är också avsedd att upprätthålla en hög grad av harmonisering mellan respektive regelverk, med beaktande av det ömsesidiga erkännandet av unionscertifikat och Rhencertifikat.

Utkastet till ändring av RVIR är följande:

”Artikel 2.19 Europeisk databas över fartyg

6. Insamling och behandling av samt åtkomst till de uppgifter som lagras i den europeiska databasen med uppgifter om fartygsskrov (EHDB) enligt artikel 19 i direktiv (EU) 2016/1629, liksom de typer av åtkomst som tillåts och anvisningarna för användning och drift av databasen, ska ske i enlighet med kommissionens delegerade förordning (EU) 2020/474.

”.

Införandet av RVIR-fartyg i EHDB kommer att ha flera fördelar, bland annat följande:

- (1) Enklare tillgång till fartygsuppgifter: EU:s nationella myndigheter kommer att få enklare tillgång till fartygsuppgifter, vilket kommer att underlätta deras arbete och effektivisera deras inspektions- och övervakningsverksamhet.
- (2) Ökad navigationssäkerhet: Genom att ha tillgång till ett omfattande och harmoniserat dataset kommer myndigheterna att vara bättre rustade att identifiera och minska potentiella säkerhetsrisker, vilket i slutändan ökar navigationssäkerheten på Rhen.

2.3. Den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar

Den föreslagna unionsståndpunkten avser för det första Cesnis antagande av standarder för tekniska krav för fartyg i inlandssjöfart och RIS samt CCNR:s antagande av beslut om anpassning av sitt regelverk till motsvarande unionsrätt genom att Cesnis standarder inkluderas i dess regelverk. För det andra avser unionens föreslagna ståndpunkt anpassningen av CCNR:s regelverk till artikel 19 i direktiv (EU) 2016/1629. I båda fallen är målet att

säkerställa en fortsatt och harmoniserad uppdatering av den rättsliga ram som reglerar inlandssjöfarten i Europeiska unionen och Rhensystemet.

Antagandet av Cesnistandarder är ett återkommande inslag i unionens regelverk för inlandssjöfart. Direktiv (EU) 2016/1629 och direktiv 2005/44/EG, det senare ändrat genom direktiv (EU) 2025/2482, innehåller hänvisningar till de senaste Cesni-standarderna, vilket säkerställer att de tillämpliga tekniska kraven för fartyg i inlandssjöfart och RIS-kraven förblir uppdaterade och återspeglar den tekniska utvecklingen och de operativa erfarenheterna. Unionen har aktivt främjat inrättandet av Cesni som det gemensamma europeiska standardiseringsorganet för inlandssjöfart. Kommissionen deltar i Cesnis arbete och standarderna utarbetas av experter från EU och CCNR:s medlemsstater i enlighet med de politiska mål och lagstiftningsprioriteringar som fastställts av unionen. Beslut inom Cesni fattas enhälligt av de deltagande staterna, dvs. EU:s medlemsstater och Schweiz, för att säkerställa att standarderna utvecklas på grundval av ett brett samförstånd och att alla relevanta intressen beaktas. Detta breda samförstånd har uppnåtts i en undergrupp och måste formaliseras vid Cesnis plenarsammanträde.

På samma sätt bidrar den regelbundna anpassningen av både CCNR:s regelverk om tekniska krav för fartyg och RIS till unionsrätten till det gemensamma målet att upprätthålla en enhetlig rättsordning för inlandssjöfart på Rhen och i hela det sammanlänkade europeiska nätet av inre vattenvägar. En sådan anpassning säkerställer att fartyg som är verksamma enligt CCNR:s förordningar omfattas av krav som är likvärdiga med dem som är tillämpliga enligt unionsrätten och vice versa och underlättar interoperabiliteten mellan administrativa och tekniska system.

Dessutom kommer den planerade integreringen i EHDB av fartyg som certifierats enligt RVIR att underlätta tillgången till fartygsinformation för medlemsstater som inte är medlemmar i CCNR och därigenom bidra till säkerheten och effektiviteten inom inlandssjöfarten. Beslut av CCNR som endast anpassar dess förordningar till motsvarande unionslagstiftning antas också enhälligt av de medlemsstater som är företrädade i CCNR, samt av Schweiz.

Den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar bör därför vara att stödja det föreslagna antagandet av den europeiska standarden för fastställande av tekniska krav för fartyg i inlandssjöfart (ES-TRIN 2027/1) och den europeiska standarden för flodinformationstjänster (ES-RIS 2027/1) samt respektive ändring av CCNR:s förordningar som ska antas av CCNR. Dessutom bör ändringen av RVIR för att i EHDB ta med fartyg som är verksamma inom ramen för RVIR stödjas.

Den föreslagna ståndpunkten är helt förenlig med unionens politik för transport på inre vattenvägar och bidrar till målen att säkerställa en hög säkerhetsnivå, främja digitaliseringen av och driftskompatibiliteten inom inlandssjöfarten, underlätta den fria rörligheten för fartyg och upprätthålla lika villkor i hela det europeiska nätet av inre vattenvägar. Den är förenlig med direktiv (EU) 2016/1629 och direktiv 2005/44/EG, det senare ändrat genom direktiv (EU) 2025/2482.

En unionsståndpunkt är nödvändig eftersom de standarder som antagits av Cesni och motsvarande beslut om anpassning som antagits av CCNR kan påverka gemensamma unionsregler eller ändra deras räckvidd i den mening som avses i artikel 3.2 sista ledet i EUF-fördraget.

Artikel 31.1 i direktiv (EU) 2016/1629 och bilaga III till det ändrade direktivet 2005/44/EG innehåller en hänvisning till de senaste utgåvorna av relevant Cesni-standard. Beslutet i Cesni

kommer därför att ha en direkt inverkan på ovannämnda direktiv. Genom anpassningen av RVIR till artikel 19 i direktiv (EU) 2016/1629 utvidgas det antal fartyg som ska registreras i EHDB.

2.4. Förfarandemässig rättslig grund

Cesni är ett organ som inrättats som ett standardiseringsorgan under överinseende av CCNR, som är en internationell organisation som bygger på Mannheimkonventionen.

ES-TRIN 2027/1 och ES-RIS 2027/1, som Cesni ska anta enligt Mannheimkonventionen, kommer att ha rättslig verkan för unionen. De planerade akterna kan på ett avgörande sätt påverka innehållet i EU:s lagstiftning, närmare bestämt följande direktiv: Direktiv (EU) 2016/1629 och direktiv 2005/44/EG, ändrat genom direktiv (EU) 2025/2482. Detta beror på att artikel 31.1 i direktiv (EU) 2016/1629 och bilaga III till det ändrade direktivet 2005/44/EG innehåller en hänvisning till de senaste utgåvorna av relevant Cesni-standard. Antagandet av standarderna ES-TRIN 2027/1 och ES-RIS 2027/1 i Cesni kommer därför att ha en direkt inverkan på ovannämnda direktiv, eftersom dessa standarder kommer att vara de senaste.

Antagandet av ES-TRIN 2027/1 och ES-RIS 2027/1, som CCNR ska anta enligt Mannheimkonventionen, kommer också att få rättslig verkan för unionen eftersom de kommer att vara bindande enligt internationell rätt i enlighet med artikel 23 i Mannheimkonventionen och på ett avgörande sätt kan påverka innehållet i ovannämnda direktiv. I synnerhet har fartyg som är certifierade enligt RVIR rätt att navigera på unionens inre vattenvägar i enlighet med artikel 7 i direktiv (EU) 2016/1629. Erkännandet av fartygscertifikat som utfärdats enligt RVIR bygger på antagandet att dessa fartyg uppfyller tekniska krav som är likvärdiga med dem som fastställs i unionsrätten (se skäl 5 i direktiv (EU) 2016/1629). Om CCNR inte skulle anta ES-TRIN 2027/1 skulle följaktligen målet med direktiv (EU) 2016/1629, dvs. att upprätthålla en gemensam teknisk ram för inlandssjöfart, undergrävas. Dessutom skulle medlemsstater som också är avtalsslutande parter i CCNR omfattas av olika rättsliga skyldigheter enligt unionsrätten och CCNR:s rättsliga ram.

På samma sätt reglerar RVIR och RPR inrättandet och driften av (RIS) inom ramen för CCNR. Enligt artikel 1 i det ändrade direktivet 2005/44/EG ska dock harmoniserade flodinformationstjänster införas i hela unionen. Att ha olika tekniska standarder för RIS inom ramen för Rhensystemet skulle därför äventyra målet att säkerställa harmoniserade, driftskompatibla och sömlösa flodinformationstjänster i hela det europeiska nätet av inre vattenvägar.

Den planerade akten varken kompletterar eller ändrar Mannheimkonventionens institutionella ram. Den förfarandemässiga rättsliga grunden för det föreslagna beslutet är därför artikel 218.9 i EUF-fördraget.

2.5. Materiell rättslig grund

Det huvudsakliga syftet med och innehållet i den planerade akten rör den gemensamma transportpolitiken.

Den materiella rättsliga grunden för det föreslagna beslutet är därför artikel 91.1 i EUF-fördraget.

2.6. Slutsats

Den rättsliga grunden för förslaget till beslut bör vara artikel 91.1 i EUF-fördraget jämförd med artikel 218.9 i EUF-fördraget.

Förslag till

RÅDETS BESLUT

om den ståndpunkt som ska intas på Europeiska unionens vägnar i Europeiska kommittén för utarbetande av standarder på området inlandssjöfart (Cesni) och i Centrala kommissionen för sjöfarten på Rhen (CCNR) vad gäller antagandet av den europeiska standarden för fastställande av tekniska krav för fartyg i inlandssjöfart (ES-TRIN 2027/1), den europeiska standarden för flodinformationstjänster (ES-RIS 2027/1) och ett utkast till ändring av bestämmelserna om inspektion av fartyg på Rhen (RVIR)

EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA BESLUT

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 91.1 jämförd med artikel 218.9,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag, och
av följande skäl:

- (1) Den reviderade konventionen för sjöfarten på Rhen av den 17 oktober 1868, i dess ändrade lydelse av den 20 november 1963, trädde i kraft den 14 april 1967 (*konventionen*). Konventionen bibehåller Centrala kommissionen för sjöfarten på Rhen (CCNR) och det system för inlandssjöfart på Rhen som inrättades 1815. Inom ramen för CCNR inrättades europeiska kommittén för utarbetande av standarder för inlandssjöfarten (Cesni) den 3 juni 2015 i syfte att utarbeta tekniska standarder för inlandssjöfart på olika områden, särskilt när det gäller fartyg, informationsteknik och besättning.
- (2) Enligt artiklarna 22 och 23 i konventionen får CCNR anta bindande resolutioner för att fastställa tekniska krav för fartyg i inlandssjöfart när de trafikerar Rhen. De standarder som ska antas av Cesni kommer att vara bindande så snart de relevanta bindande resolutionerna från CCNR hänvisar till dessa standarder.
- (3) Enligt konventionen får CCNR ändra sitt regelverk för flodinformationstjänster (RIS) genom att hänvisa till de standarder som antagits av Cesni och göra dem obligatoriska inom ramen för tillämpningen av konventionen.
- (4) Cesni kommer att vid sitt sammanträde den 16 oktober 2026 anta den uppdaterade europeiska standarden för fastställande av tekniska krav för fartyg i inlandssjöfart 2027/1 ("ES-TRIN 2027/1") och den europeiska standarden för flodinformationstjänster 2027/1 ("ES-RIS 2027/1"). Efter detta antagande avser CCNR att, vid sitt plenarsammanträde den 3 december 2026, anta resolutioner om ändring av sitt regelverk, särskilt bestämmelserna om inspektion av fartyg på Rhen (RVIR) och polisbestämmelserna för sjöfarten på Rhen (RPR), för att hänvisa till ES-TRIN 2027/1 och ES-RIS 2027/1. ES-TRIN 2027/1 och ES-RIS 2027/1 kommer att ersätta ES-TRIN 2025/1 och ES-RIS 2025/1 i enlighet med detta.
- (5) ES-TRIN 2027/1 fastställer de enhetliga tekniska krav som är nödvändiga för att säkerställa säkerheten för fartyg i inlandssjöfart. Den innehåller bestämmelser om varvsindustrin, inredning och utrustning för fartyg i inlandssjöfart, särskilda

bestämmelser för vissa kategorier av fartyg som passagerarfartyg, skjutbogerade konvojer och containerfartyg, bestämmelser om utrustning för automatiska identifieringssystem, bestämmelser om identifiering av fartyg, en förlaga till certifikat och register, övergångsbestämmelser samt anvisningar för tillämpningen av den tekniska standarden.

- (6) Om ES-TRIN 2027/1 antas kommer den att ha rättslig verkan för de medlemsstater som är parter i konventionen och på ett avgörande sätt påverka innehållet i unionens regler. Enligt artiklarna 31 och 32 i direktiv (EU) 2016/1629 ska kommissionen anta delegerade akter som hänvisar till den senaste versionen av ES-TRIN-standarderna och fastställer tillämpningsdatum, förutsatt att, i enlighet med artikel 31.2 i det direktivet, unionens intressen inte äventyras av ändringar i Cesnis beslutsprocess.
- (7) I ES-RIS 2027/1 fastställs enhetliga tekniska specifikationer och standarder i syfte att stödja RIS och säkerställa deras driftskompatibilitet. De tekniska specifikationerna och standarderna inom ramen för ES-RIS 2027/1 innehåller specifikationer för elektroniska sjökort och informationssystem för inlandssjöfart, elektronisk fartygsrapportering, meddelanden till befälhavare, spårningssystem för fartyg samt driftskompatibiliteten hos den utrustning som är nödvändig för användning av RIS.
- (8) I direktiv 2005/44/EG, ändrat genom direktiv (EU) 2025/2482, hänvisas till den senaste utgåvan av ES-RIS som antagits av Cesni.
- (9) Om ES-RIS 2027/1 antas kommer den att ha rättslig verkan för de medlemsstater som är parter i konventionen och på ett avgörande sätt påverka innehållet i unionsrätten.
- (10) CCNR förväntas vid ett kommande plenarsammanträde anta resolutioner som kommer att ändra CCNR-förordningarna så att de innehåller en hänvisning till ES-TRIN 2027/1 och ES-RIS 2027/1. En sådan ändring kommer att vara bindande enligt internationell rätt i enlighet med artiklarna 1 och 22 i konventionen.
- (11) Det är också tänkt att CCNR vid sin plenarsession i december 2026, eller vid en senare plenarsession, ska ändra bestämmelserna om inspektion av fartyg på Rhen (RVIR) för att anpassa regleringssystemet för Rhensjöfarten till artikel 19 i direktiv (EU) 2016/1629. Denna ändring förväntas införa skyldigheter som kräver överföring till den europeiska databasen med uppgifter om fartygsskrov (EHDB), som förvaltas av kommissionen, av relevanta uppgifter om fartyg som innehar certifikat som utfärdats i enlighet med RVIR och kommer, om den antas, att ha rättslig verkan för de medlemsstater som är parter i konventionen.
- (12) För att underlätta uppnåendet av högsta möjliga säkerhetsnivå inom inlandssjöfarten, följa den tekniska utvecklingen inom denna sektor och säkerställa överensstämmelse mellan kraven för fartyg och överensstämmelse mellan flodinformationstjänsterna i Europa är det viktigt att de tekniska kraven för fartyg och flodinformationstjänster är så harmoniserade som möjligt inom ramen för olika rättssystem i Europa.
- (13) Det är därför nödvändigt att fastställa den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar i Cesni och CCNR och vid CCNR:s plenarsammanträde vad gäller ändringen av RVIR.
- (14) Unionens ståndpunkt kommer att uttryckas av de medlemsstater i unionen som är medlemmar i Cesni och CCNR och som agerar gemensamt i unionens intresse.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

1. Den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar i Cesni, vad gäller antagandet av ES-TRIN 2027/1 och ES-RIS 2027/1, ska vara att godkänna att de antas.
2. Den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar i CCNR ska vara att stödja alla förslag om att anpassa CCNR-förordningarna till ES-TRIN 2027/1 och ES-RIS 2027/1.
3. Tillämpningsdatumet för ES-TRIN 2027/1 och ES-RIS 2027/1 ska vara från och med den 1 januari 2028.
4. Den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar i CCNR ska vara att stödja ändringen av RVIR som anpassar RVIR till artikel 19 i direktiv (EU) 2016/1629.

Artikel 2

1. Den ståndpunkt som anges i artikel 1.1 och 1.3 ska uttryckas av de medlemsstater i unionen som är medlemmar i Cesni och som agerar gemensamt i unionens intresse.
2. De ståndpunkter som avses i artikel 1.2 och 1.4 ska uttryckas av de medlemsstater i unionen som är medlemmar i CCNR och som agerar gemensamt i unionens intresse.

Artikel 3

Smärre tekniska ändringar av de ståndpunkter som anges i artikel 1 kan överenskommas utan något ytterligare beslut av rådet.

Artikel 4

Detta beslut träder i kraft samma dag som det antas.

Utfärdat i Bryssel den

*På rådets vägnar
Ordförande*