

Bruksela, 30 kwietnia 2021 r.
(OR. en)

8366/21

TRANS 256
DELECT 88

PISMO PRZEWODNIE

Od:	Sekretarz generalna Komisji Europejskiej (podpisała dyrektor Martine DEPREZ)
Data otrzymania:	28 kwietnia 2021 r.
Do:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, sekretarz generalny Rady Unii Europejskiej
Nr dok. Kom.:	C(2021) 2853 final
Dotyczy:	ROZPORZĄDZENIE DELEGOWANE KOMISJI (UE) .../... z dnia 28.4.2021 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

Delegacje otrzymują w załączeniu dokument C(2021) 2853 final.

Zał.: C(2021) 2853 final



KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 28.4.2021 r.
C(2021) 2853 final

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

z dnia 28.4.2021 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**

UZASADNIENIE

1. KONTEKST AKTU DELEGOWANEGO

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

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

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

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

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

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

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

W dniu 15 maja 2018 r. Komisja otrzymała wniosek Francji o modyfikację dróg wodnych na jej terytorium poprzez dodanie rejonu 1.

W dniu 2 lipca 2019 r. Komisja otrzymała wniosek Szwecji o modyfikację rejonów 1, 2 i 3 dróg wodnych na jej terytorium poprzez dodanie dodatkowych śródlądowych dróg wodnych.

W związku z wystąpieniem Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej z Unii należy również usunąć odniesienia do dróg wodnych na jego terytorium z wykazu dróg wodnych zamieszczonego w załączniku I.

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

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

Centralna Komisja Żeglugi na Renie (CKŻR) jest organizacją międzynarodową posiadającą kompetencje regulacyjne w zakresie wodnego transportu śródlądowego na Renie. Stronami CKŻR są cztery państwa członkowskie UE (Belgia, Francja, Niemcy i Niderlandy) oraz Szwajcaria.

W 2015 r. CKŻR zatwierdziła utworzenie i funkcjonowanie Europejskiego Komitetu ds. Opracowywania Norm w Żegludze Śródlądowej (CESNI). Misja komitetu obejmuje: przyjmowanie norm technicznych w różnych obszarach żeglugi śródlądowej, zwłaszcza

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).

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.

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

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

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

Przed przyjęciem nowej normy ES-TRIN przez komitet CESNI przeprowadza się procedurę zgodnie z art. 218 ust. 9 TFUE. W niedawnej decyzji Rady (UE) 2020/1508 z dnia 12 października 2020 r. w sprawie stanowiska, jakie ma być zajęte w imieniu Unii Europejskiej w ramach Europejskiego Komitetu ds. Opracowywania Norm w Żegludze Śródlądowej (CESNI) oraz w ramach Centralnej Komisji Żeglugi na Renie (CKŻR) w sprawie przyjęcia norm w zakresie wymagań technicznych dla statków żeglugi śródlądowej² określono stanowisko, jakie miało być zajęte w imieniu Unii w ramach Europejskiego Komitetu ds. Opracowywania Norm w Żegludze Śródlądowej (CESNI) w dniu 13 października 2020 r. Stanowisko to polegało na wyrażeniu zgody na przyjęcie europejskiej normy ustanawiającej wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej („normy ES-TRIN”) 2021/1 oraz uzupełniającej normy testowej dla AIS śródlądowego (Test Standard Inland AIS) 2021/3.0.

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

Jedną z normą ustanowionych przez CESNI jest europejska norma ustanawiająca wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej (norma ES-TRIN). W normie tej określono jednolite wymagania techniczne niezbędne do zapewnienia bezpieczeństwa statków żeglugi śródlądowej. Zawiera ona: przepisy dotyczące budowy statków żeglugi śródlądowej, ich wyposażenia i urządzeń; specjalne przepisy dotyczące poszczególnych kategorii statków; przepisy dotyczące identyfikacji statków; wzór zaświadczeń oraz rejestru; przepisy przejściowe; jak również instrukcje dotyczące stosowania normy technicznej.

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

Normę ES-TRIN zmieniono w 2017³ i 2019⁴ r., a odniesienie do wersji zostało wprowadzone w prawodawstwie UE i w przepisach CKŻR.

² Dz.U. L 345 z 19.10.2020, s. 6.

³ Dyrektywa delegowana Komisji (UE) 2018/970 z dnia 18 kwietnia 2018 r. zmieniająca załączniki II, III i V do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1629 ustanawiającej wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej (Dz.U. L 174 z 10.7.2018, s. 15).

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

Norma ES-TRIN jest regularnie aktualizowana z uwzględnieniem prac grup roboczych CESNI.

Regularne aktualizowanie normy ES TRIN jest niezbędne, aby:

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

Zaktualizowaną wersję normy ES-TRIN 2021/1 przyjęto na posiedzeniu CESNI w dniu 13 października 2020 r. Wersja ta zawiera szereg poprawek dotyczących w szczególności następujących obszarów:

- 1) prześwit bezpieczny, wolna burta i znaki zanurzenia (rozdz. 4);
- 2) gaśnice przenośne (art. 13.03 ust. 2–4);
- 3) akumulatory litowo-jonowe (art. 10.11);
- 4) udostępnienie i wykorzystanie indywidualnych urządzeń chroniących przed hałasem (art. 14.09 ust. 3);
- 5) drzwi w pomieszczeniach mieszkalnych (art. 15.02 ust. 11);
- 6) pomieszczenie techniczne urządzeń elektrycznych na statkach pasażerskich (art. 19.07);
- 7) wyposażenie rekreacyjnych jednostek pływających (art. 26.01 ust. 1 lit. h));
- 8) przepisy przejściowe dotyczące:
 - stałych instalacji gaśniczych;
 - układów napędowych statków pasażerskich;
 - urządzeń do odbioru i odprowadzania ścieków bytowych statków pasażerskich;
 - europejskich i międzynarodowych norm dla statków użytkowanych wyłącznie na drogach wodnych poza Renem;
- 9) bunkrowanie skroplonego gazu ziemnego (LNG) (zał. 8 (2.8));
- 10) wyjaśnienie dotyczące ważności świadectwa unijnego na Renie (ESI-I-1);
- 11) uznanie specjalnej kotwicy o obniżonej masie (ESI-II-9);
- 12) aktualizacja odniesień do norm europejskich i międzynarodowych;
- 13) liczne poprawki redakcyjne w różnych wersjach językowych.

1.2.3 Spójność systemów prawnych w odniesieniu do wymagań technicznych

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

Aby zapewnić spójność dwóch istniejących systemów prawnych w odniesieniu do wymagań technicznych mających zastosowanie do statków żeglugi śródlądowej (CKŻR oraz UE), konieczne jest określenie tej samej daty rozpoczęcia stosowania normy ES-TRIN 2021/01. Zarówno prawo unijne, jak też regulacje CKŻR będą się odwoływać do normy ES-TRIN 2021/01 począwszy od dnia 1 stycznia 2022 r.

2. KONSULTACJE PRZEPROWADZONE PRZED PRZYJĘCIEM AKTU

Zgodnie z art. 32 dyrektywy (UE) 2016/1629 przed przyjęciem aktu delegowanego Komisja konsultuje się z ekspertami wyznaczonymi przez każde państwo członkowskie zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym w sprawie lepszego stanowienia prawa z dnia 13 kwietnia 2016 r. Projekt aktu delegowanego skonsultowano z członkami grupy ekspertów Komisji ds. wymagań technicznych dla statków żeglugi śródlądowej w dniu 9 marca 2021 r. Członkowie grupy ekspertów poparli projekt aktu delegowanego.

3. ASPEKTY PRAWNE AKTU DELEGOWANEGO

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

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

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

Należy zmienić załącznik I w celu uwzględnienia wniosków Francji i Szwecji o modyfikację wykazu ich dróg wodnych oraz w celu usunięcia odniesień do śródlądowych dróg wodnych na terytorium Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej w związku z wystąpieniem tego państwa z Unii.

3.2 Aktualizacja odniesienia do normy ES-TRIN

Załącznik II do dyrektywy (UE) 2016/1629 zawiera odesłanie do normy ES-TRIN 2019/1 odnośnie do wymagań technicznych mających zastosowanie do jednostek pływających. Zgodnie z art. 31 ust. 1 wspomnianej dyrektywy Komisja jest uprawniona do aktualizacji tego odesłania do najnowszej wersji normy ES-TRIN oraz określenia daty rozpoczęcia jej stosowania. Uwzględniając publikację normy ES-TRIN 2021/1 jako najnowszej wersji normy ES-TRIN, projekt aktu delegowanego zapewnia odpowiednie aktualizacje i określa datę rozpoczęcia stosowania normy na dzień 1 stycznia 2022 r.

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

z dnia 28.4.2021 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

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/WE⁵, w szczególności jej art. 4 ust. 2 i art. 31 ust. 1,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W dyrektywie (UE) 2016/1629 wprowadzono zharmonizowany system wydawania świadectw technicznych dla statków żeglugi śródlądowej spełniających jednolite wymagania techniczne.
- (2) Załącznik I do dyrektywy (UE) 2016/1629 zawiera wykaz śródlądowych dróg wodnych Unii podzielonych geograficznie na rejony 1, 2 i 3.
- (3) Podział dróg wodnych na rejony jest dokonywany przez państwo członkowskie w odniesieniu do dróg wodnych na jego terytorium.
- (4) Modyfikacja klasyfikacji drogi wodnej, w tym dodanie i usunięcie dróg wodnych, może zostać dokonana na wniosek zainteresowanego państwa członkowskiego.
- (5) W dniu 15 maja 2018 r. Republika Francuska wystąpiła z wnioskiem o modyfikację wykazu dróg wodnych w rejonie 1 na swoim terytorium. Należy odpowiednio zmodyfikować wpis w załączniku I odnoszący się do rejonu 1 unijnych śródlądowych dróg wodnych poprzez dodanie rejonu 1 we Francji.
- (6) W dniu 9 lipca 2019 r. Królestwo Szwecji wystąpiło z wnioskiem o modyfikację wykazu dróg wodnych w rejonach 1, 2 i 3 na swoim terytorium poprzez dodanie dodatkowych szwedzkich śródlądowych dróg wodnych w rejonach 1, 2 i 3.
- (7) Biorąc pod uwagę wystąpienie Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej z Unii, należy zmodyfikować załącznik I, aby usunąć wszystkie odniesienia do śródlądowych dróg wodnych na jego terytorium.
- (8) W załączniku II do dyrektywy (UE) 2016/1629 określa się, że wymaganiami technicznymi mającymi zastosowanie do jednostek pływających są wymagania określone w normie ES-TRIN 2019/1.

⁵ 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).

- (9) Działania Unii w sektorze żeglugi śródlądowej powinny zmierzać do zapewnienia jednolitości w zakresie opracowywania wymagań technicznych dla statków żeglugi śródlądowej w Unii.
- (10) Europejski Komitet ds. Opracowywania Norm w Żegludze Śródlądowej (CESNI) utworzono dnia 3 czerwca 2015 r. w ramach Centralnej Komisji Żeglugi na Renie (CKŻR) w celu opracowania norm technicznych dla śródlądowych dróg wodnych w różnych dziedzinach, zwłaszcza w odniesieniu do statków, technologii informacyjnej i załóg.
- (11) Na posiedzeniu w dniu 13 października 2020 r. CESNI przyjął nową normę europejską ustanawiającą wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej – normę ES-TRIN 2021/1⁶. Norma ES-TRIN 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; wzór zaświadczeń oraz rejestru; przepisy przejściowe; jak również instrukcje dotyczące stosowania normy technicznej.
- (12) Należy zatem zmodyfikować załącznik II do dyrektywy (UE) 2016/1629 w celu określenia, że wymaganiami technicznymi mającymi zastosowanie do jednostek pływających są wymagania określone w normie ES-TRIN 2021/1, która powinna mieć zastosowanie od dnia 1 stycznia 2022 r.
- (13) Należy zatem odpowiednio zmienić dyrektywę (UE) 2016/1629,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

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

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

Artykuł 2

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

Art. 1 pkt 2 stosuje się od dnia 1 stycznia 2022 r.

⁶ Uchwała CESNI 2020-II-1.

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

Sporządzono w Brukseli dnia 28.4.2021 r.

W imieniu Komisji
Przewodnicząca
Ursula VON DER LEYEN