



KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 11.3.2021 r.
COM(2021) 116 final

2021/0061 (NLE)

Wniosek

DECYZJA RADY

w sprawie stanowiska, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii Europejskiej na forum Europejskiego Komitetu ds. Opracowywania Norm w Żegludze Śródlądowej oraz na forum Centralnej Komisji ds. Żeglugi na Renie, w kwestii przyjęcia norm dotyczących zharmonizowanych usług informacji rzecznej

UZASADNIENIE

1. PRZEDMIOT WNIOSKU

Niniejszy wniosek dotyczy decyzji określającej stanowisko, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii na posiedzeniu Europejskiego Komitetu ds. Opracowywania Norm w Żegludze Śródlądowej (CESNI) w dniu 15 kwietnia 2021 r. oraz na sesji plenarnej Centralnej Komisji Żeglugi na Renie (CKŻR) w dniu 2 czerwca 2021 r., w związku z przewidywanym przyjęciem europejskiej normy w zakresie usług informacji rzecznej (ES-RIS, edycja 2021/1).

2. KONTEKST WNIOSKU

2.1. CKŻR i 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.

Poprawiona Konwencja o żegludze na Renie, podpisana dnia 17 października 1868 r. w Mannheim, ustanawia ramy prawne regulujące wykorzystanie Renu jako śródlądowej drogi wodnej na potrzeby żeglugi oraz określa kompetencje CKŻR. Obecnie obowiązująca konwencja wynika z konwencji zmieniającej poprawioną Konwencję o żegludze na Renie, przyjętej w dniu 20 listopada 1963 r. i która weszła w życie w dniu 14 kwietnia 1967 r. Posiedzenia plenarne odbywają się dwa razy w roku. Uczestniczą w nich przedstawiciele państw członkowskich CKŻR. Posiedzenie plenarne jest organem decyzyjnym CKŻR. Przyjmuje się na nim rezolucje Centralnej Komisji. Każde państwo ma jeden głos, a decyzje zapadają jednomyślnie. Rezolucje te są prawnie wiążące. Unia Europejska nie jest członkiem CKŻR.

W 2015 r. CKŻR przyjęła rezolucję, w której ustanowiono Europejski Komitet ds. Opracowywania Norm w Żegludze Śródlądowej (fr. *Comité Européen pour l'élaboration de Standards dans le Domaine de Navigation Intérieure* – CESNI). Misja komitetu obejmuje przyjmowanie norm technicznych w różnych obszarach, zwłaszcza dotyczących statków, technologii informacyjnej i załóg, jednolitą wykładnię przedmiotowych norm i odnośnych procedur, a także rozpatrywanie kwestii dotyczących bezpieczeństwa żeglugi, ochrony środowiska lub innych aspektów żeglugi.

W skład CESNI wchodzi eksperci reprezentujący państwa członkowskie CKŻR, którym przysługuje prawo głosu na zasadzie jednego głosu na państwo. Unia Europejska nie jest członkiem CESNI. Może jednak uczestniczyć, bez prawa głosu, w pracach CESNI wraz z organizacjami międzynarodowymi, których misja obejmuje obszary działania CESNI.

2.2. Planowany akt CESNI i CKŻR

Na posiedzeniu w dniu 15 kwietnia 2021 r. CESNI ma przyjąć pierwszą edycję europejskiej normy w zakresie usług informacji rzecznej (ES-RIS, edycja 2021/1).

W 2019 i 2020 r. eksperci CESNI przygotowali projekt normy ES-RIS 2021/1. Będzie to pierwsza edycja normy RIS opracowanej przez CESNI i będzie stanowić podstawę dla przyszłych wersji normy ES-RIS. Norma ES-RIS 2021/1 obejmuje specyfikacje techniczne w dziedzinach regulowanych dyrektywą 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 Wspólnocie¹ oraz aktami wykonawczymi przyjętymi przez Komisję na podstawie art. 5 tej dyrektywy. Specyfikacje techniczne zawarte w aktach wykonawczych opierają się na zasadach technicznych określonych w załączniku II do dyrektywy 2005/44 i uwzględniają prace przeprowadzone w tej dziedzinie przez odpowiednie organizacje międzynarodowe (np. CKŻR, EKG ONZ). W pierwszej edycji normy ES-RIS nie wprowadzono żadnych zmian w treści specyfikacji technicznych. Odpowiednie normy zostały powtórzone w częściach i załącznikach do normy ES-RIS, a nie jedynie poprzez odesłanie do dokumentów opublikowanych przez EKG ONZ. Ponadto norma ES-RIS 2021/1 obejmuje normę testową dla sprzętu AIS śródlądowego (Test Standard Inland AIS 2021/3.0), która została przyjęta przez CESNI w dniu 13 października 2020 r. i była przedmiotem decyzji Rady (UE) 2020/1508².

Norma ES-RIS 2021/1 obejmuje następujące normy techniczne w zakresie RIS:

Część I: Standardowy system obrazowania map elektronicznych i informacji w żegludze śródlądowej

Część II: Standardowy system śledzenia i namierzania statków w żegludze śródlądowej

Część III: Wymagania operacyjne i eksploatacyjne, metody badań i wymagane wyniki badań dla okrętowych urządzeń AIS śródlądowego (Test Standard Inland AIS)

Część IV: Standardowe elektroniczne raportowanie statków w żegludze śródlądowej

Część V: Standardowe komunikaty dla kierowników statków

Norma ES-RIS będzie regularnie aktualizowana z uwzględnieniem prac grup roboczych CESNI. Regularna aktualizacja normy ES RIS jest niezbędna, aby:

- zachować wysoki poziom bezpieczeństwa w żegludze śródlądowej;
- nadążać za zmianami technicznymi;
- zapewnić zgodność z ramami prawnymi UE i wymogami międzynarodowymi.

Podczas posiedzenia w dniu 13 października 2020 r. CESNI postanowiła o przedłożeniu do przyjęcia normy ES-RIS 2021/1 na posiedzeniu w dniu 15 kwietnia 2021 r. Przed posiedzeniem w dniu 15 kwietnia 2021 r. oczekuje się wprowadzenia jedynie nieznacznych zmian w projektach norm. Norma ES-RIS 2021/1 zostanie opublikowana na specjalnej stronie internetowej (cesni.eu). Wszystkie państwa członkowskie UE mają (zabezpieczony) dostęp do projektów wyżej wymienionych norm.

Specyfikacje techniczne zawarte w normie ES-RIS 2021/1 odpowiadają specyfikacjom technicznym, które zostały już przyjęte w ramach prawnych dyrektywy 2005/44³.

¹ 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).

² Decyzja 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 śródlądowej (Dz.U. L 345 z 19.10.2020, s. 6).

³ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2018/2032 z dnia 20 listopada 2018 r. zmieniające rozporządzenie Komisji (WE) nr 416/2007 dotyczące specyfikacji technicznych komunikatów dla kierowników statków (Dz.U. L 332 z 28.12.2018, s. 1);
rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2018/1973 z dnia 7 grudnia 2018 r. zmieniające rozporządzenie wykonawcze (UE) nr 909/2013 w sprawie specyfikacji technicznych dotyczących systemu obrazowania elektronicznych map i informacji nawigacyjnych w żegludze śródlądowej

CKŻR przyjmie rezolucję zmieniającą regulacje CKŻR w celu uwzględnienia odesłania do normy ES-RIS 2021/1.

Aby zapewnić spójność dwóch istniejących systemów prawnych dla zharmonizowanych usług informacji rzecznej (na Renie oraz w UE), konieczne jest dostosowanie odpowiednich norm. Podczas gdy odpowiednie przepisy UE już obowiązują, regulacje CKŻR będą odsyłać do normy ES-RIS 2021/1 od dnia 25 kwietnia 2022 r. Data ta odpowiada terminowi rozpoczęcia stosowania rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2019/1744, będącego najnowszym aktem wykonawczym, który wszedł w życie na mocy dyrektywy 2005/44. Zapewniona zostanie zatem harmonizacja harmonogramu wdrożenia.

3. STANOWISKO, JAKIE NALEŻY ZAJĄĆ W IMIENIU UNII

Stanowisko Unii jest wymagane ze względu na fakt, że przedmiot planowanych aktów dotyczy dziedziny, która wchodzi w zakres wyłącznych kompetencji Unii, i konieczne jest zapewnienie odpowiedniego uwzględnienia interesów UE przy podejmowaniu decyzji dotyczących ustanowienia norm dla zharmonizowanych usług informacji rzecznej (RIS). Zgodnie z art. 3 ust. 2 TFUE Unia ma wyłączną kompetencję zewnętrzną w dziedzinach objętych przedmiotowymi normami, ponieważ mogą one mieć wpływ na wspólne przepisy Unii. W rzeczywistości państwa członkowskie tworzą RIS zgodnie z art. 4 dyrektywy 2005/44, uwzględniając specyfikacje techniczne zawarte w aktach wykonawczych przyjętych przez Komisję na podstawie art. 5 tej dyrektywy. Treść przedmiotowych projektów norm ma być w pełni dostosowana do norm obecnie uwzględnionych w wiążących specyfikacjach technicznych UE przyjętych na podstawie dyrektywy 2005/44 oraz zawartych w rozporządzeniach wykonawczych (UE): 2018/2032, 2018/1973, 2019/838 i 2019/1744. Normy te odnoszą się do specyfikacji technicznych dla zharmonizowanych usług informacji rzecznej, które w świetle motywu 3 dyrektywy 2005/44/WE powinny być uwzględniane przy przyjmowaniu wiążących specyfikacji technicznych na podstawie art. 5 tej dyrektywy.

Opracowanie normy ES-RIS było przedmiotem intensywnych prac przygotowawczych na szczeblu ekspertów CESNI. Przeprowadzono konsultacje w tym zakresie z dużą liczbą ekspertów z sektora publicznego i prywatnego. Podczas opracowywania norm na szczeblu CESNI odbyły się następujące spotkania techniczne:

- spotkania grup roboczych (13-14.02.2016; 11-12.12.2016; 1-2.04.2016; 23-26.06.2016; 2-3.09.2020) oraz
- posiedzenie komitetu (13.10.2020).

Spotkania te umożliwiły osiągnięcie porozumienia na szczeblu ekspertów w sprawie norm na potrzeby zharmonizowanych usług informacji rzecznej.

Proponowane stanowisko Unii polega na przyjęciu normy ES-RIS 2021/1, ponieważ ułatwia ona utrzymanie najwyższego poziomu bezpieczeństwa żeglugi śródlądowej, odzwierciedla zmiany techniczne w tym sektorze i zapewnia kompatybilność usług informacji rzecznej w Europie

(ECDIS śródlądowego), o których mowa w dyrektywie 2005/44/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 324 z 19.12.2018, s. 1);

rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2019/838 z dnia 20 lutego 2019 r. w sprawie specyfikacji technicznych dotyczących systemów śledzenia i namierzania statków oraz uchylające rozporządzenie (WE) nr 415/2007 (Dz.U. L 138 z 24.5.2019, s. 31);

rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2019/1744 z dnia 17 września 2019 r. w sprawie specyfikacji technicznych elektronicznego raportowania statków w żegludze śródlądowej i uchylające rozporządzenie (UE) nr 164/2010 (Dz.U. L 273 z 25.10.2019, s. 1).

4. PODSTAWA PRAWNA

4.1. Proceduralna podstawa prawna

4.1.1. Zasady

Art. 218 ust. 9 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE) określa tryb przyjmowania decyzji ustalających „stanowiska, które mają być zajęte w imieniu Unii w ramach organu utworzonego przez umowę, gdy organ ten ma przyjąć akty mające skutki prawne, z wyjątkiem aktów uzupełniających lub zmieniających ramy instytucjonalne umowy”.

Art. 218 ust. 9 TFUE ma zastosowanie niezależnie od tego, czy Unia jest członkiem organu, czy też stroną danej umowy⁴.

Pojęcie „akty mające skutki prawne” obejmuje akty, które mają skutki prawne na mocy przepisów prawa międzynarodowego dotyczących danego organu. Obejmuje ono również instrumenty, które na mocy prawa międzynarodowego nie są wiążące, ale mogą „w sposób decydujący wywrzeć wpływ na treść przepisów przyjętych przez prawodawcę Unii”⁵.

4.1.2. Zastosowanie w niniejszej sprawie

Zarówno CESNI, jak i CKŻR są instytucjami utworzonymi na mocy umowy międzynarodowej.

Mimo że przepisy przyjęte przez CESNI nie są wiążące same w sobie, staną się wiążące dla członków CKŻR po zmodyfikowaniu przez CKŻR jej ram regulacyjnych związanych ze specyfikacjami technicznymi RIS poprzez odesłanie do norm przyjętych przez CESNI i nadanie im statusu obowiązkowego w ramach stosowania poprawionej Konwencji o żegludze na Renie. Wiążący charakter regulacji dotyczących Renu w stosunku do członków CKŻR wynika z postanowień konwencji z Mannheim z dnia 17 października 1868 r.⁶

Co więcej, norma ES-RIS 2021/1 oraz jej przyszłe wersje to akty wywołujące skutki prawne do celów stosowania art. 218 ust. 9 TFUE, ponieważ mogą mieć decydujący wpływ na treść prawa Unii. Art. 5 dyrektywy 2005/44 uprawnia Komisję do przyjmowania wytycznych technicznych i specyfikacji technicznych na potrzeby RIS oraz zapewnienia interoperacyjności tych usług. W motywie 3 dyrektywy stwierdza się, że ze względów bezpieczeństwa oraz w interesie ogólcuropejskiej harmonizacji treść takich wspólnych wymagań i specyfikacji technicznych powinna opierać się na dorobku wypracowanym w tej dziedzinie przez właściwe organizacje międzynarodowe, takie mianowicie jak Centralna Komisja Żeglugi na Renie (CCNR) oraz Europejska Komisja Gospodarcza Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ).

Norma ES-RIS 2021/1 będzie obejmować specyfikacje techniczne odpowiadające tym, które do tej pory zostały przyjęte w trybie art. 5 dyrektywy 2005/44. Specyfikacje techniczne mające zastosowanie do RIS na mocy konwencji z Mannheim zostaną dostosowane do specyfikacji przyjętych w ramach dyrektywy 2005/44, a wszelkie przyszłe wersje normy ES-RIS 2021/1 będą miały bezpośredni wpływ na dorobek prawny Unii w tej dziedzinie.

Rezolucja, która ma zostać przyjęta przez CKŻR, zmieniająca regulacje CKŻR w celu włączenia odesłania do normy ES-RIS 2021/1, będzie prawnie wiążącym aktem

⁴ Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 7 października 2014 r. w sprawie C-399/12 Niemcy przeciwko Radzie, ECLI:EU:C:2014:2258, pkt 64.

⁵ Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 7 października 2014 r., C-399/12 Niemcy/Rada, ECLI:EU:C:2014:2258, pkt 61–64.

⁶ Poprawiona Konwencja o żegludze na Renie z dnia 17 października 1868 r., zmieniona w dniu 20 listopada 1963 r.

w odniesieniu do stron CKŻR. Nie uzupełni ona jednak ani nie zmieni ram instytucjonalnych konwencji z Mannheim.

Należy zatem ustalić stanowisko, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii w ramach CESNI i CKŻR w kwestii przyjęcia norm w zakresie zharmonizowanych usług informacji rzecznej.

W związku z tym proceduralną podstawą prawną proponowanej decyzji jest art. 218 ust. 9 TFUE.

4.2. Materialna podstawa prawna

4.2.1. Zasady

Materialna podstawa prawna decyzji na podstawie art. 218 ust. 9 TFUE zależy przede wszystkim od celu i treści planowanego aktu, w którego kwestii ma zostać zajęte stanowisko w imieniu Unii. Jeżeli planowany akt ma dwojaki cel lub dwa elementy składowe, a jeden z tych celów lub elementów da się określić jako główny, zaś drugi ma jedynie pomocniczy charakter, decyzja przyjęta na mocy art. 218 ust. 9 TFUE musi mieć jedną materialną podstawę prawną, tj. podstawę, której wymaga główny lub dominujący cel lub element składowy.

4.2.2. Zastosowanie w niniejszej sprawie

Główny cel i treść planowanych aktów dotyczą wspólnej polityki transportowej.

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

4.3. Podsumowanie

Podstawą prawną proponowanej decyzji powinien być zatem art. 91 ust. 1 TFUE w związku z art. 218 ust. 9 TFUE.

Wniosek

DECYZJA RADY

w sprawie stanowiska, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii Europejskiej na forum Europejskiego Komitetu ds. Opracowywania Norm w Żegludze Śródlądowej oraz na forum Centralnej Komisji ds. Żeglugi na Renie, w kwestii przyjęcia norm dotyczących zharmonizowanych usług informacji rzecznej

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, podpisana w Mannheim dnia 17 października 1868 r., zmieniona Konwencją zmieniającą poprawioną Konwencję o żegludze na Renie, podpisaną w Strasburgu w dniu 20 listopada 1963 r., weszła w życie w dniu 14 kwietnia 1967 r.
- (2) Zgodnie z art. 1 tej umowy Centralna Komisja Żeglugi na Renie („CKŻR”) może zmienić swoje ramy regulacyjne dotyczące usług informacji rzecznej („RIS”) poprzez odesłanie do norm przyjętych przez Europejski Komitet ds. Opracowywania Norm w Żegludze Śródlądowej („CESNI”) i wprowadzenie obowiązku przestrzegania tych norm w ramach stosowania poprawionej Konwencji o żegludze na Renie.
- (3) CESNI utworzono dnia 3 czerwca 2015 r. w ramach CKŻR w celu opracowania norm technicznych dla śródlądowych dróg wodnych w różnych dziedzinach, zwłaszcza w odniesieniu do statków, technologii informacyjnej i załóg.
- (4) Działania Unii w sektorze żeglugi śródlądowej powinny zmierzać do zapewnienia jednolitości w zakresie opracowania specyfikacji technicznych stosowanych w Unii w odniesieniu do usług informacji rzecznej w UE.
- (5) Dla efektywnego transportu i bezpiecznej żeglugi na śródlądowych drogach wodnych ważne jest, aby usługi informacji rzecznej w różnych systemach prawnych w Europie były kompatybilne i jak najbardziej zharmonizowane.
- (6) Na posiedzeniu w dniu 15 kwietnia 2021 r. CESNI ma przyjąć europejską normę w zakresie usług informacji rzecznej („ES-RIS”) 2021/1.
- (7) Norma ES-RIS 2021/1 określa jednolite specyfikacje techniczne i normy w celu wsparcia RIS i zapewnienia interoperacyjności tych usług. Przedmiotowe specyfikacje techniczne i normy są zbieżne z tymi, których przyjęcie jest wymagane na mocy dyrektywy 2005/44/WE Parlamentu Europejskiego i Rady⁷, w szczególności w następujących dziedzinach: system obrazowania map elektronicznych i informacji

⁷ 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).

w żegludze śródlądowej, elektroniczne raportowanie statków, komunikaty dla kierowników statków, systemy śledzenia i namierzania statków oraz zgodność sprzętu niezbędnego do korzystania z RIS.

- (8) Specyfikacje techniczne dla RIS opierają się na zasadach technicznych określonych w załączniku II do dyrektywy 2005/44/WE i uwzględniają prace przeprowadzone w tej dziedzinie przez odpowiednie organizacje międzynarodowe.
- (9) Należy ustalić stanowisko, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii na forum CESNI, ponieważ norma ES-RIS 2021/1 będzie mogła w sposób decydujący wywrzeć wpływ na treść prawa Unii, a mianowicie na wiążące specyfikacje techniczne przyjmowane w ramach dyrektywy 2005/44/WE.
- (10) Na posiedzeniu plenarnym w dniu 2 czerwca 2021 r. CKŻR ma przyjąć rezolucję zmieniającą regulacje CKŻR w celu uwzględnienia odesłania do normy ES-RIS 2021/1. Należy zatem również ustalić stanowisko, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii na forum CKŻR.
- (11) Unia nie jest członkiem CKŻR ani CESNI. Stanowisko Unii ma zostać wyrażone przez działające wspólnie państwa członkowskie Unii będące członkami tych instytucji,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

1. Stanowisko, jakie należy zająć w imieniu Unii w ramach Europejskiego Komitetu ds. Opracowywania Norm w Żegludze Śródlądowej (CESNI) na posiedzeniu w dniu 15 kwietnia 2021 r., polega na wyrażeniu zgody na przyjęcie europejskiej normy w zakresie usług informacji rzecznej (ES-RIS) 2021/1.
2. Stanowisko, jakie należy zająć w imieniu Unii na posiedzeniu sesji plenarnej Centralnej Komisji Żeglugi na Renie (CKŻR), podczas której podejmowane będą decyzje dotyczące usług informacji rzecznej, polega na poparciu wszystkich propozycji mających na celu dostosowanie regulacji CKŻR do normy ES-RIS 2021/1.

Artykuł 2

1. Stanowisko, o którym mowa w art. 1 ust. 1, ma zostać wyrażone przez działające wspólnie państwa członkowskie Unii będące członkami CESNI.
2. Stanowisko, o którym mowa w art. 1 ust. 2, ma zostać wyrażone przez działające wspólnie państwa członkowskie Unii będące członkami CKŻR.

Artykuł 3

Niewielkie zmiany techniczne stanowisk określonych w art. 1 mogą zostać uzgodnione bez kolejnej decyzji Rady.

Artykuł 4

Niniejsza decyzja skierowana jest do państw członkowskich.
Sporządzono w Brukseli dnia [...] r.

*W imieniu Rady
Przewodniczący*