



Briselē, 27.10.2015.
COM(2015) 549 final

2015/0255 (NLE)

Priekšlikums

PADOMES LĒMUMS

par nostāju, kas Eiropas Savienības vārdā jāieņem Iekšzemes kuģošanas standartu izstrādes Eiropas komitejā (*CESNI*) un Reinas kuģniecības centrālās komisijas (*CCNR*) plenārsēdē attiecībā uz standarta par iekšējo ūdensceļu kuģu tehniskajām prasībām pieņemšanu

PASKAIDROJUMA RAKSTS

1. PRIEKŠLIKUMA KONTEKSTS

Ar šo Komisijas priekšlikumu nosaka Savienības nostāju Iekšzemes kuģošanas standartu izstrādes Eiropas komitejas (*CESNI*) sanāksmē, kas notiks 2015. gada 26. novembrī, un Reinas kuģniecības centrālās komisijas (*CCNR*) plenārsēdē attiecībā uz Eiropas standartu, ar ko nosaka tehniskās prasības attiecībā uz iekšējās kuģošanas kuģiem.

1.1. *CESNI*

CCNR savā pavasara plenārsēdē, kas notika 2015. gada 3. jūnijā, pieņēma Rezolūciju *CCNR* 2015-I-3 par Iekšzemes kuģošanas standartu izstrādes Eiropas komitejas (*CESNI*) izveidi un darbību. Tās mērķis ir dažādu jomu tehnisko standartu pieņemšana, jo īpaši attiecībā uz kuģiem, informācijas tehnoloģijām un apkalpi, vienota šo standartu un attiecīgo procedūru interpretācija, kā arī kuģošanas drošības, vides aizsardzības vai citu kuģošanas jomas jautājumu apspriešana.

CESNI sastāvā ir eksperti, kas pārstāv *CCNR* un ES dalībvalstis.

CCNR pusēm (Vācijai, Francijai, Nīderlandei, Beļģijai un Šveicei) un pārējām ES dalībvalstīm ir balsstiesības – katrai valstij viena balss. ES nav ne *CCNR*, ne *CESNI* puse. Tomēr ES tāpat kā citas starptautiskās organizācijās, kuras risina jautājumus, kas attiecas uz *CESNI* darbības jomu, var piedalīties *CESNI* darbā bez balsstiesībām.

CESNI standartus pieņem vienbalsīgi, balsojot klātesošajām *CCNR* un ES dalībvalstīm. Trūkstot vienprātībai attiecībā uz lēmumu standarta pieņemšanu iekļaut darba kārtībā, *CESNI* lēmumu pieņem ar divu trešdaļu sanāksmē klātesošo dalībnieku balsu vairākumu. Otrajā posmā *CESNI* standartus pieņem vienbalsīgi, balsojot klātesošajām *CCNR* un ES dalībvalstīm. Pēc pieņemšanas standartiem piešķir unikālus atsauces numurus un standartus publicē.

CCNR ir uzkrājusi ievērojamu pieredzi tehnisko prasību noteikšanā iekšējo ūdensceļu kuģiem. *CESNI*, kura izveidota *CCNR* ietvaros un kurā piedalās visas ES dalībvalstis, ir nepieciešamā ekspertīze un ģeogrāfiskā pārstāvība, lai izstrādātu visam Eiropas Savienības iekšzemes ūdensceļu tīklam kopīgus standartus.

1.2. Eiropas standarts, ar ko nosaka tehniskās prasības attiecībā uz iekšējās kuģošanas kuģiem

Esošās kopējās darba grupas ietvaros ir uzsākts darbs, sagatavojot iekšējo ūdensceļu kuģu vienotu tehnisko standartu, ko piemēros gan ES, gan *CCNR*; minētā darba grupa atbalsta Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2006/87/EK, ar ko nosaka tehniskās prasības attiecībā uz iekšējo ūdensceļu kuģiem un atceļ Padomes Direktīvu 82/714/EEK¹, īstenošanu.

Kopējā darba grupa salīdzināja spēkā esošās tehniskās prasības, kas piemērojamas saskaņā ar ES tiesību aktiem, un tehniskās prasības, kas piemērojamas *CCNR* ietvaros, un izstrādāja vienotus risinājumus jomās, kurās ir atšķirības.

CESNI turpināja kopējās darba grupas darbu un ir paredzējusi pieņemt iekšējo ūdensceļu kuģu tehnisko prasību standartu.

¹ OV L 389, 30.12.2006., 1. lpp.

Šajā standartā noteiktas vienotas tehniskās prasības, kas nepieciešamas, lai nodrošinātu iekšējo ūdensceļu kuģu drošību. Tajā ietverti noteikumi attiecībā uz iekšējo ūdensceļu kuģu kuģubūvi, tehnisko aprīkošanu un iekārtām, īpaši noteikumi attiecībā uz konkrētām kuģu kategorijām, piemēram, pasažieru kuģiem, stumtajām karavānām un konteinerkuģiem, noteikumi attiecībā uz kuģa identifikāciju, sertifikātu un reģistru paraugi, pārejas noteikumi, kā arī norādījumi par tehnisko standartu piemērošanu. *CESNI* 2015. gada 28. septembra sanāksmē vienbalsīgi nolēma plānot Eiropas standarta, ar ko nosaka tehniskās prasības attiecībā uz iekšējās kuģošanas kuģiem, pieņemšanu 2015. gada 26. novembra sanāksmē. Standarts tiks iesniegts galīgai apstiprināšanai *CESNI* aizgādībā rīkotajā sanāksmē 2015. gada 6. novembrī, lai uzreiz pēc tam to varētu pieņemt. Sagaidāms, ka tekstā tiks izdarītas tikai formālas un nelielas izmaiņas. Standartu publicēs speciālā tīmekļa vietnē (cesni.eu).

Pēc šīs pieņemšanas standarts nekļūs saistošs. Tomēr tas būs atskaites punkts *CCNR* un citām starptautiskām organizācijām, lai šo standartu piemērotu saskaņā ar to attiecīgajiem tiesiskajiem regulējumiem.

Tādēļ pēc tam, kad *CESNI* šo standartu būs pieņēmusi, *CCNR* pielāgos savu tiesisko regulējumu (noteikumus par Reinas kuģu pārbaudēm), lai atsauktos uz *CESNI* standartu, un pieņems lēmumu par to, lai *CCNR* plenārsēdē šo standartu noteiktu par obligātu.

2. ATTIECĪGIE ES TIESĪBU AKTI UN ES KOMPETENCE

Ar Direktīvu 2006/87/EK nodrošina, ka Savienības iekšējās kuģošanas sertifikātus izsniedz peldlīdzekļiem, kas atbilst šīs direktīvas II pielikumā noteiktajām iekšējo ūdensceļu kuģu tehniskajām prasībām, kurām ir konstatēts līdzvērtīgums ar pārskatītās Konvencijas par kuģošanu Reinā piemērošanas procesā noteiktajām tehniskajām prasībām.

Sertifikātus, kas izsniegti, pamatojoties uz pārskatītās Konvencijas par kuģošanu Reinā 22. pantu, un Savienības iekšējās kuģošanas sertifikātus no kuģiem izvirzīto tehnisko prasību viedokļa uzskata par līdzvērtīgiem, jo īpaši tāpēc, ka ES tiesiskajā regulējumā ietvertās tehniskās prasības galvenokārt ir balstītas uz tehniskajām prasībām noteikumos par Reinas kuģu pārbaudēm.

Turklāt, lai nodrošinātu līdzvērtīgu drošuma līmeni, Direktīvas 2006/87/EK 20. pantā paredzēts, ka visiem II pielikuma grozījumiem, kas balstīti uz tehnikas attīstību vai ar citu starptautisku organizāciju, jo īpaši ar *CCNR*, darbību saistītām norisēm, jānodrošina, ka saskaņā ar attiecīgajiem reglamentējošajiem noteikumiem izsniegtie sertifikāti joprojām ir līdzvērtīgi.

Tāpēc visas attīstības saistībā ar tehnisko prasību grozījumiem *CCNR* darbības jomā var ietekmēt Direktīvu 2006/87/EK.

Turklāt Komisija 2013. gada 10. septembrī *NAIADES* II paketes² ietvaros pieņēma priekšlikumu direktīvai, ar ko nosaka tehniskās prasības attiecībā uz iekšējo ūdensceļu kuģiem un atceļ pašlaik spēkā esošo Direktīvu 2006/87/EK³. Kā norādīts šā priekšlikuma apsvērumos, ir sarežģīti uzturēt divus neatkarīgus noteikumu kopumus par tehniskām

² COM(2013) 622 *final*, 10.9.2013., priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes direktīvai, ar ko nosaka tehniskās prasības attiecībā uz iekšējo ūdensceļu kuģiem un atceļ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2006/87/EK.

³ Eiropas Parlamenta un Padomes 2006. gada 12. decembra Direktīva 2006/87/EK, ar ko nosaka tehniskās prasības attiecībā uz iekšējo ūdensceļu kuģiem un atceļ Padomes Direktīvu 82/714/EEK, OV L 389, 30.12.2006., 1. lpp.

prasībām kuģiem divos dažādos tiesiskos regulējumos (*CCNR* un *ES*), kas darbojas saskaņā ar saviem noteikumiem un procedūrām, un tas nenodrošina juridisko noteiktību un drošumu.

Attiecībā uz iepriekš minēto priekšlikumu likumdošanas procedūrā ir panākts būtisks progress gan Padomē, gan Eiropas Parlamentā. Šajā sakarībā ir vērojama liela vienprātība par nepieciešamību pilnveidot tehniskos noteikumus, ko piemēro iekšējai kuģošanai, un novērst nevajadzīgu dublēšanu. Ideja par to, ka, lai panāktu minētos mērķus, jaunajā direktīvā jāintegrē atsauce uz *CCNR* aizbildnībā izstrādāto tehnisko standartu, guva plašu atbalstu.

Eiropas Parlaments 2014. gada 15. aprīlī pieņēma savu nostāju pirmajā lasījumā, kopumā atbalstot Komisijas priekšlikumu.

Padomē vispārēja pieeja tika panākta Transporta padomes 2015. gada 11. jūnija sanāksmē, kurā pārstrādāja Komisijas priekšlikuma teksta struktūru, lai panāktu lielāku skaidrību. Vispārējā pieeja jo īpaši paredz aizstāt priekšlikuma II pielikumu, kurā ietvertas tehniskās prasības, ar atsauci uz *CCNR* ietvaros izstrādātu tehnisko standartu.

Vēl arvien norit iestāžu sarunas, lai panāktu vienošanos pirmajā lasījumā.

Tāpēc standarta pieņemšana *CCNR* ietvaros ir būtiska arī saistībā ar šīs jomas *acquis* attīstību paredzamā nākotnē.

3. APSPRIEŠANĀS AR IEINTERESĒTAJĀM PERSONĀM REZULTĀTI

Tehniskie standarti tika intensīvi gatavoti *ES* un *CCNR* līmenī. Šajā sakarībā notika apspriedes ar ļoti plašu publiskā un privātā sektora ekspertu loku. Standarta izstrādes laikā notika šādas darba apspriedes:

- kopīgās darba grupas (*ES* un *CCNR*) līmenī apspriedes notika 2014. gada 17.–20. februārī, 2014. gada 3.–5. jūnijā, 2014. gada 9.–11. septembrī, 2014. gada 9.–11. decembrī, 2015. gada 17.–19. februārī, 2015. gada 16.–18. jūnijā un 2015. gada 22.–23. septembrī;
- *CCNR* līmenī Inspekcijas noteikumu komitejas (*RV*) apspriedes notika 2014. gada 9. aprīlī, 2014. gada 15. aprīlī un 2015. gada 22. aprīlī; sagatavošanas komitejas (*PRE*) apspriedes notika 2014. gada 11. jūnijā, 2014. gada 8. oktobrī, 2014. gada 3. decembrī, 2015. gada 25. martā un 2015. gada 3. jūnijā;
- *CESNI* līmenī apspriede notika 2015. gada 28. septembrī.

Papildu darba apspriedes ir plānotas 2015. gada 21.–22. oktobrī un 2015. gada 6. novembrī.

Šīs sanāksmes ekspertu līmenī ļauj panākt vienošanos par iekšējo ūdensceļu kuģu tehniskajām prasībām.

4. SASKAŅĀ AR LESD 218. PANTA 9. PUNKTU PIEŅEMTA LĒMUMA NEPIECIEŠAMĪBA

LESD 218. panta 9. punktā noteikts, ka: "*Padome pēc Komisijas (...) priekšlikuma pieņem lēmumu, ar ko (...) nosaka nostāju, kas Savienības vārdā jāapstiprina kādā ar nolīgumu izveidotā struktūrā, ja šāda struktūra ir tiesīga pieņemt lēmumus ar juridiskām sekām, izņemot lēmumus, kas papildina vai groza attiecīgajā nolīgumā noteikto iestāžu sistēmu.*"

Saistībā ar LESD 218. panta 9. punkta piemērojamību tajā noteiktā procedūra jāievēro, kolīdz ir izpildīti tajā noteiktie nosacījumi. Nosacījumi ir šādi: a) attiecīgā joma ietilpst Savienības

kompetencē, b) Savienības nostāja tiek pausta ar starptautisku nolīgumu izveidotā struktūrā, ja minētā struktūra ir tiesīga pieņemt lēmumus, c) ar juridiskām sekām. Ar judikatūru ir precizēts, ka Savienības līdzdalība attiecīgajā struktūrā nav priekšnoteikums LESD 218. panta 9. punkta piemērošanai.

Šajā gadījumā ir acīm redzams, ka tehniskās prasības iekšējās kuģošanas kuģiem neietilpst Savienības kompetencē (kuģošanas drošība), turklāt ES savu kompetenci ir īstenojusi ar Direktīvu 2006/87/EK, un iekšējās kuģošanas kuģu tehnisko prasību jomu galvenokārt reglamentē kopīgi Savienības noteikumi.

Gan *CESNI*, gan *CCNR* atbilst otrajam kritērijam, jo tās ir struktūras, kas izveidotas saskaņā ar starptautisku nolīgumu.

Lai gan *CESNI* pieņemtie noteikumi paši par sevi nav saistoši, ir skaidrs, ka tie *CCNR* dalībniekiem kļūs saistoši brīdī, kad *CCNR* pielāgos savu tiesisko regulējumu (noteikumus par Reinas kuģu pārbaudēm), lai atsauktos uz *CESNI* pieņemto standartu, un noteiks šo standartu par saistošu, piemērojot pārskatīto Konvenciju par kuģošanu Reinā. Šādu noteikumu saistošais raksturs attiecībā uz *CCNR* dalībniekiem ir noteikts 1868. gada 17. oktobra Manheimas Konvencijā⁴.

Turklāt no EKT judikatūras ir saprotams arī, ka LESD 218. panta 9. punkta piemērošanas nolūkā nesaistošs starptautiskas organizācijas akts var tikt uzskatīts par "aktu ar juridiskām sekām" ikreiz, kad šis akts var būtiski ietekmēt ES likumdevēja pieņemtā tiesību akta saturu. Kā skaidrots iepriekš, veicot grozījumus Direktīvā 2006/87/EK, jāņem vērā regulējums, kas piemērojams saskaņā ar pārskatīto Konvenciju par kuģošanu Reinā. Turklāt ir paredzēts, ka ES tiesību aktos integrē *CESNI* pieņemtās tehniskās prasības iekšējās kuģošanas kuģiem.

Tāpēc Padomei saskaņā ar LESD 218. panta 9. punktu jāpieņem lēmums, ar ko nosaka nostāju, kas Savienības vārdā jāieņem, pirmkārt, Iekšzemes kuģošanas standartu izstrādes Eiropas komitejā pirms standarta par tehniskajām prasībām iekšējās kuģošanas kuģiem pieņemšanas un, otrkārt, Reinas kuģniecības centrālajā komisijā pirms noteikumu par Reinas kuģu pārbaudēm grozīšanas.

⁴ Pārskatītā 1868. gada 17. oktobra Konvencija par kuģošanu Reinā, kas grozīta 1963. gada 20. novembrī.

Priekšlikums

PADOMES LĒMUMS

par nostāju, kas Eiropas Savienības vārdā jāieņem Iekšzemes kuģošanas standartu izstrādes Eiropas komitejā (*CESNI*) un Reinas kuģniecības centrālās komisijas (*CCNR*) plenārsēdē attiecībā uz standarta par iekšējo ūdensceļu kuģu tehniskajām prasībām pieņemšanu

EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

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

ņemot vērā Eiropas Komisijas priekšlikumu,

tā kā:

- (1) Ar Savienības darbībām iekšējās kuģošanas nozarē būtu jānodrošina vienādība tādu iekšējo ūdensceļu kuģu tehnisko prasību izstrādē, kas jāpiemēro Savienībā.
- (2) Iekšzemes kuģošanas standartu izstrādes Eiropas komiteja (*CESNI*) ir izveidota 2015. gada 3. jūnijā Reinas kuģniecības centrālās komisijas (*CCNR*) ietvaros, lai izstrādātu tehniskos standartus dažādām iekšējo ūdensceļu jomām, jo īpaši attiecībā uz kuģiem, informācijas tehnoloģijām un apkalpi.
- (3) Sagaidāms, ka *CESNI* 2015. gada 26. novembra sanāksmē pieņems standartu attiecībā uz iekšējo ūdensceļu kuģu tehniskajām prasībām. *CCNR* plenārsēdē grozīs tās tiesisko regulējumu (noteikumus par Reinas kuģu pārbaudēm), lai atsauktos uz minēto standartu un noteiktu to par saistošu, piemērojot pārskatīto Konvenciju par kuģošanu Reinā.
- (4) Šajā standartā noteiktas vienotas tehniskās prasības, kas nepieciešamas, lai nodrošinātu iekšējo ūdensceļu kuģu drošību. Tajā ietverti noteikumi attiecībā uz iekšējo ūdensceļu kuģu kuģubūvi, tehnisko aprīkošanu un iekārtām, īpaši noteikumi attiecībā uz konkrētām kuģu kategorijām, piemēram, pasažieru kuģiem, stumtajām karavānām un konteinerkuģiem, noteikumi attiecībā uz kuģa identifikāciju, sertifikātu un reģistru paraugi, pārejas noteikumi, kā arī norādījumi par tehnisko standartu piemērošanu. Ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2006/87/EK⁵ nodrošina, ka Savienības iekšējās kuģošanas sertifikātus izsniedz peldlīdzekļiem, kas atbilst minētās direktīvas II pielikumā noteiktajām iekšējo ūdensceļu kuģu tehniskajām prasībām, kurām ir konstatēts līdzvērtīgums ar pārskatītās Konvencijas par kuģošanu Reinā piemērošanas procesā noteiktajām tehniskajām prasībām. Turklāt Komisija 2013. gada 10. septembrī pieņēma priekšlikumu Eiropas Parlamenta un Padomes direktīvai, ar ko nosaka tehniskās prasības attiecībā uz iekšējo ūdensceļu kuģiem un atceļ Direktīvu 2006/87/EK⁶, kurā paredzēts, ka, iekšējo ūdensceļu kuģiem piemērojot

⁵ OV L 389, 30.12.2006., 1. lpp.

⁶ COM(2013) 622 final.

tehniskās prasības, jāņem vērā šīs jomas norises, kas saistītas ar starptautisku organizāciju, jo īpaši ar *CCNR*, darbību.

- (5) Tāpēc tas standarts attiecībā uz iekšējo ūdensceļu kuģu tehniskajām prasībām, ko pieņems *CCNR* aizbildnībā, ietekmēs Direktīvu 2006/87/EK, kā arī šīs jomas *acquis* paredzamo attīstību.
- (6) Savienība nav ne *CCNR*, ne *CESNI* dalībniece. Tāpēc Padomei ir jāpilnvaro dalībvalstis paust Savienības nostāju minētajās struktūrās attiecībā uz šo standartu,

IR PIENĒMUSI ŠO LĒMUMU.

1. pants

1. Nostāja, kas Savienības vārdā jāpieņem *CESNI* 2015. gada 26. novembra sanāksmē, ir piekrist tam, lai pieņemtu Eiropas standartu, ar ko nosaka tehniskās prasības attiecībā uz iekšējās kuģošanas kuģiem.
2. Nostāja, kas Savienības vārdā jāpieņem *CCNR* plenārsēdē, ir piekrist noteikumu par Reinas kuģu pārbaudēm grozījumiem, lai atsauktos uz *CESNI* pieņemto Eiropas standartu, ar ko nosaka tehniskās prasības attiecībā uz iekšējās kuģošanas kuģiem.

2. pants

1. Lēmuma 1. panta 1. punktā noteikto Savienības nostāju, kopīgi rīkojoties Savienības interesēs, pauž dalībvalstis, kuras ir *CESNI* locekles.
2. Lēmuma 1. panta 2. punktā noteikto Savienības nostāju, kopīgi rīkojoties Savienības interesēs, pauž dalībvalstis, kuras ir *CCNR* locekles.

3. pants

Par nenozīmīgām izmaiņām 1. pantā noteiktajā nostājā var vienoties, neizdarot grozījumus minētajā nostājā.

4. pants

Šis lēmums stājas spēkā tā pieņemšanas dienā.

Briselē,

*Padomes vārdā —
priekšsēdētājs*