



KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 27.10.2015 r.
COM(2015) 549 final

2015/0255 (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) i na sesji plenarnej Centralnej Komisji Żeglugi na Renie (CKŻR), w sprawie przyjęcia normy dotyczącej wymogów technicznych mających zastosowanie do statków żeglugi śródlądowej

UZASADNIENIE

1. KONTEKST WNIOSKU

Niniejszy wniosek Komisji dotyczy ustalenia stanowiska Unii na posiedzenie Europejskiego Komitetu ds. Opracowywania Norm w Żegludze Śródlądowej (CESNI) w dniu 26 listopada 2015 r. oraz na posiedzenie plenarne Centralnej Komisji Żeglugi na Renie (CKŻR) w odniesieniu do europejskiej normy ustanawiającej wymogi techniczne mające zastosowanie do statków żeglugi śródlądowej.

1.1. CESNI

Na swoim wiosennym posiedzeniu CKŻR przyjęła w dniu 3 czerwca 2015 r. rezolucję CCNR 2015-I-3 dotyczącą utworzenia i funkcjonowania Europejskiego Komitetu ds. Opracowywania Norm w Żegludze Śródlądowej (CESNI). Jego misja obejmuje: przyjmowanie norm technicznych w różnych obszarach, zwłaszcza dotyczących statków, technologii informacyjnej i załogi; 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 i UE.

Członkom CKŻR (Niemcy, Francja, Niderlandy, Belgia i Szwajcaria) oraz pozostałym państwom członkowskim UE przysługuje prawo głosu na zasadzie jednego głosu na państwo. UE nie jest członkiem CKŻR ani CESNI. Niemniej jednak może uczestniczyć, bez prawa głosu, w pracach CESNI wraz z organizacjami międzynarodowymi, których misja obejmuje obszary działania CESNI.

CESNI przyjmuje normy jednomyślnie głosami obecnych państw członkowskich CKŻR i UE. W przypadku braku konsensusu odnośnie do decyzji o umieszczeniu przyjęcia norm w porządku obrad, CESNI podejmuje decyzję większością dwóch trzecich głosów państw członkowskich obecnych na posiedzeniu. Następnie CESNI przyjmuje normy jednomyślnie głosami obecnych państw członkowskich CKŻR i UE. Po podjęciu decyzji normom nadaje się niepowtarzalny numer referencyjny i są one publikowane.

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

1.2. Europejska norma ustanawiająca wymogi techniczne mające zastosowanie do statków żeglugi śródlądowej

Prace przygotowawcze dotyczące jednolitej normy technicznej dla statków żeglugi śródlądowej, która ma być stosowana zarówno przez UE, jak i CKŻR, rozpoczęły się w ramach istniejącej wspólnej grupy roboczej, która wspiera wdrożenie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2006/87/WE ustanawiającej wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej i uchylającej dyrektywę Rady 82/714/EWG¹.

¹ Dz.U. L 389 z 30.12.2006, s. 1.

Wspólna grupa robocza dokonała porównania obowiązujących wymogów technicznych zgodnie z prawodawstwem UE i w ramach CKŻR, a także opracowała jednolite rozwiązania w obszarach, w których występują różnice.

CESNI kontynuuje prace wspólnej grupy roboczej i zamierza przyjąć normę dotyczącą wymogów technicznych mających zastosowanie do statków żeglugi śródlądowej.

W przedmiotowej normie ustanowiono jednolite wymogi techniczne niezbędne w celu 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 identyfikacji statków; wzór zaświadczenia oraz rejestru; przepisy przejściowe; jak również instrukcje dotyczące stosowania normy technicznej. Na posiedzeniu w dniu 28 września 2015 r. CESNI postanowił jednogłośnie o zaplanowaniu przyjęcia europejskiej normy ustanawiającej wymogi techniczne mające zastosowanie do statków żeglugi śródlądowej na posiedzeniu w dniu 26 listopada 2015 r. Przedmiotowa norma zostanie przedłożona do ostatecznego zatwierdzenia na posiedzeniu zorganizowanym pod auspicjami CESNI w dniu 6 listopada 2015 r. z zamiarem jej przyjęcia wkrótce potem. Oczekuje się, że do tekstu zostaną wprowadzone jedynie formalne i niewielkie zmiany. Norma zostanie opublikowana na stronie internetowej przeznaczonej do tego celu (cesni.eu).

Norma nie staje się wiążąca po jej przyjęciu. Jednakże będzie ona służyć jako punkt odniesienia dla CKŻR i innych organizacji międzynarodowych, w celu zapewnienia jej stosowania zgodnie z ich odpowiednimi ramami prawnymi.

Po przyjęciu normy przez CESNI CKŻR dostosuje zatem swoje ramy prawne (przepisy dotyczące inspekcji statków na Renie) w celu uwzględnienia odniesienia do normy CESNI i podejmie na sesji plenarnej CKŻR decyzję o uznaniu przedmiotowej normy za obowiązkową.

2. WŁAŚCIWE PRAWODAWSTWO I KOMPETENCJE UE

W dyrektywie 2006/87/WE zapewniono, by unijne świadectwa zdolności żeglugowej były wystawiane dla jednostek, które spełniają wymogi techniczne mające zastosowanie do statków żeglugi śródlądowej określone w załączniku II do wspomnianej dyrektywy, w odniesieniu do których ustalono równoważność z wymogami technicznymi określonymi w zastosowaniu poprawionej Konwencji o żegludze na Renie.

Świadectwa wystawiane na podstawie art. 22 poprawionej Konwencji o żegludze na Renie oraz unijne świadectwa zdolności żeglugowej uznaje się za równoważne z punktu widzenia wymogów technicznych mających zastosowanie do statków, w szczególności ze względu na fakt, że wymogi techniczne w ramach prawnych UE opierają się przede wszystkim na wymogach technicznych określonych w przepisach dotyczących inspekcji statków na Renie.

Art. 20 dyrektywy 2006/87/WE stanowi ponadto, że wszelkie zmiany załącznika II wynikające z postępu technicznego lub rozwoju w tym obszarze i będące rezultatem prac organizacji międzynarodowych, w szczególności CKŻR, muszą zapewniać, by świadectwa były wydane zgodnie z odpowiednimi ramami regulacyjnymi są nadal równoważne, aby zagwarantować równoważny poziom bezpieczeństwa.

W związku z tym wszelkie zmiany wynikające ze zmieniających się wymogów technicznych w ramach CKŻR mogą mieć wpływ na dyrektywę 2006/87/WE.

Ponadto w dniu 10 września 2013 r. Komisja przyjęła wniosek dotyczący dyrektywy ustanawiającej wymagania techniczne mające zastosowanie do statków żeglugi śródlądowej i uchylającej obowiązującą dyrektywę 2006/87/WE², w ramach pakietu NAIADES II³. Jak wskazano w motywach wspomnianego wniosku, utrzymanie dwóch odrębnych zestawów przepisów dotyczących wymogów technicznych mających zastosowanie do statków w ramach dwóch różnych systemów prawnych (CKŻR oraz UE), które działają zgodnie z własnymi zasadami i procedurami, jest trudne i nie zapewnia pewności prawa ani bezpieczeństwa.

Procedura ustawodawcza dotycząca wyżej wymienionego wniosku jest już w znacznym stopniu zaawansowana zarówno w Radzie, jak i w Parlamencie Europejskim. W tym zakresie wypracowano szeroki konsensus dotyczący konieczności uproszczenia przepisów technicznych dotyczących żeglugi śródlądowej i unikania niepotrzebnego powielania działań. Pomysł włączenia w zakres przyszłej dyrektywy odniesienia do norm technicznych ustanowionych pod auspicjami CKŻR jako sposobu osiągnięcia tych celów spotkał się z powszechną akceptacją.

Parlament Europejski przyjął stanowisko w pierwszym czytaniu w dniu 15 kwietnia 2014 r., zasadniczo popierając wniosek Komisji.

W Radzie podejście ogólne wypracowano podczas posiedzenia Rady ds. Transportu w dniu 11 czerwca 2015 r., na którym to posiedzeniu zmieniono strukturę tekstu Komisji w celu zwiększenia jego klarowności. W podejściu ogólnym przewidziano w szczególności zastąpienie załącznika II do wniosku określającego wymogi techniczne przez odniesienie do norm technicznych opracowanych w ramach CKŻR.

Nadal toczą się międzyinstytucjonalne negocjacje mające na celu osiągnięcie porozumienia w pierwszym czytaniu.

Podsumowując, przyjęcie normy w ramach CKŻR ma znaczenie również dla przewidywanego rozwoju wspólnotowego dorobku prawnego w tej dziedzinie w przyszłości.

3. WYNIKI KONSULTACJI Z ZAINTERESOWANYMI STRONAMI

Rzeczona norma techniczna była przedmiotem intensywnych prac przygotowawczych na szczeblu UE i CKŻR. Konsultacje w tym zakresie przeprowadzono z dużą liczbą ekspertów z sektora publicznego i prywatnego. Podczas opracowywania przedmiotowej normy odbyły się następujące spotkania techniczne:

- na poziomie wspólnej grupy roboczej (UE-CKŻR): spotkania w dniach 17–20 lutego 2014 r., 3–5 czerwca 2014 r., 9–11 września 2014 r., 9–11 grudnia 2014 r., 17–19 lutego 2015 r., 16–18 czerwca 2015 r. i 22–23 września 2015 r.;
- na poziomie CKŻR: posiedzenia Komitetu ds. Przepisów dotyczących Inspekcji (RV) w dniach 9 kwietnia 2014 r., 15 kwietnia 2014 r. i 22 kwietnia 2015 r., a także posiedzenia komitetu przygotowawczego (PRE) w dniach 11 czerwca 2014 r., 8 października 2014 r., 3 grudnia 2014 r., 25 marca 2015 r. i 3 czerwca 2015 r.;

² Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2006/87/WE z dnia 12 grudnia 2006 r. ustanawiająca wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej i uchylająca dyrektywę Rady 82/714/EWG (Dz.U. L 389 z 30.12.2006, s. 1).

³ COM(2013) 622 final, 10.9.2013 - Wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającej wymagania techniczne mające zastosowanie do statków żeglugi śródlądowej i uchylającej dyrektywę 2006/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady.

– na poziomie CESNI: posiedzenie w dniu 28 września 2015 r.

Dalsze spotkania techniczne zaplanowano w dniach 21–22 października 2015 r. oraz w dniu 6 listopada 2015 r.

Spotkania te umożliwiają osiągnięcie porozumienia na szczeblu ekspertów w sprawie wymogów technicznych mających zastosowanie do statków żeglugi śródlądowej.

4. WYMÓG PRZYJĘCIA DECYZJI NA PODSTAWIE ART. 218 UST. 9 TFUE

Artykuł 218 ust. 9 TFUE stanowi, że „Rada, na wniosek Komisji (...), przyjmuje decyzję (...) ustalającą 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”.

Odnosnie do stosowania art. 218 ust. 9 TFUE, procedury, o której w nim mowa, należy przestrzegać, jeżeli spełnione zostały warunki w nim określone. Przedmiotowe warunki są następujące: a) dany obszar wchodzi w zakres kompetencji Unii, b) stanowisko Unii jest wyrażane w ramach organu utworzonego na mocy umowy międzynarodowej, gdy organ ten ma przyjąć, c) akty mające skutki prawne. W orzecznictwie wyjaśniono, że członkostwo Unii w odpowiednim organie nie stanowi przesłanki dla stosowania art. 218 ust. 9 TFUE.

W tym przypadku nie budzi wątpliwości ani fakt, że wymogi techniczne mające zastosowanie do statków żeglugi śródlądowej nie tylko należą do kompetencji Unii (bezpieczeństwo żeglugi), ani co więcej, to że UE wykonywała swoje kompetencje za pośrednictwem dyrektywy 2006/87/WE, a dziedzina wymagań technicznych dla statków żeglugi śródlądowej jest regulowana głównie przez wspólne przepisy unijne.

Zarówno CESNI, jak i CKŻR spełniają drugie kryterium, gdyż są organami utworzonymi na mocy umowy międzynarodowej.

Pomimo że przepisy przyjęte przez CESNI nie są wiążące same w sobie, oczywiste jest, że staną się wiążące dla członków CKŻR po przyjęciu ram prawnych przez CKŻR (przepisów dotyczących inspekcji statków na Renie) w celu uwzględnienia normy przyjętej przez CESNI i nadania jej statusu obowiązkowego w ramach stosowania poprawionej Konwencji o żegludze na Renie. Wiążący charakter takich przepisów dla członków CKŻR został ustanowiony w konwencji z Mannheim z dnia 17 października 1868 r.⁴.

Ponadto z orzecznictwa ETS wynika jasno, że niewiążący akt organizacji międzynarodowej można uznać za „akt wywołujący skutki prawne” do celów stosowania art. 218 ust. 9 TFUE, jeżeli taki akt może mieć decydujący wpływ na treść przepisów przyjętych przez prawodawcę UE. Z powyższych wyjaśnień wynika, że ramy stosowane na mocy poprawionej Konwencji o żegludze na Renie muszą być brane pod uwagę przy jakichkolwiek zmianach dyrektywy 2006/87/WE. Ponadto przewiduje się zawarcie w prawie unijnym wymogów technicznych mających zastosowanie do statków żeglugi śródlądowej przyjętych przez CESNI.

Rada musi zatem przyjąć decyzję na mocy art. 218 ust. 9 TFUE ustalającą stanowisko, jakie ma zostać przyjęte w imieniu Unii najpierw na forum CESNI przed przyjęciem normy dotyczącej wymogów technicznych mających zastosowanie do statków żeglugi śródlądowej, a następnie na forum CKŻR przed zmianą przepisów dotyczących inspekcji statków na Renie.

⁴ Poprawiona Konwencja o żegludze na Renie z dnia 17 października 1868 r., zmieniona w dniu 20 listopada 1963 r.

Wniosek

DECYZJA RADY

w sprawie stanowiska, jakie należy zająć w imieniu Unii Europejskiej na forum Europejskiego Komitetu ds. Opracowywania Norm w Żegludze Śródlądowej (CESNI) i na sesji plenarnej Centralnej Komisji Żeglugi na Renie (CKŻR), w sprawie przyjęcia normy dotyczącej wymogów technicznych mających zastosowanie do statków żeglugi śródlądowej

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) Działania Unii w sektorze żeglugi śródlądowej powinny zmierzać do zapewnienia jednolitości w zakresie opracowywania wymogów technicznych mających zastosowanie do statków żeglugi śródlądowej, które to wymogi mają być stosowane w Unii.
- (2) Europejski Komitet ds. Opracowywania Norm w Żegludze Śródlądowej (CESNI) został utworzony dnia 3 czerwca 2015 r. w ramach Centralnej Komisji Żeglugi na Renie (CKŻR) w celu opracowywania norm technicznych w odniesieniu do śródlądowych dróg wodnych w różnych dziedzinach, zwłaszcza w odniesieniu do jednostek pływających, technologii informacyjnej i załóg.
- (3) Przewiduje się, że na posiedzeniu w dniu 26 listopada 2015 r. CESNI przyjmie normę dotyczącą wymogów technicznych mających zastosowanie do statków żeglugi śródlądowej. Na sesji plenarnej CKŻR dokona zmian swoich ram prawnych (przepisów dotyczących inspekcji statków na Renie), aby uwzględnić przedmiotową normę oraz nadać jej obowiązkowy status w ramach stosowania poprawionej Konwencji o żegludze na Renie.
- (4) W przedmiotowej normie ustanowiono jednolite wymogi techniczne niezbędne w celu 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 identyfikacji statków; wzór zaświadczenia oraz rejestru; przepisy przejściowe; jak również instrukcje dotyczące stosowania normy technicznej. W dyrektywie 2006/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady⁵ zapewniono, by unijne świadectwa zdolności żeglugowej były wystawiane dla jednostek, które spełniają wymogi techniczne mające zastosowanie do statków żeglugi śródlądowej określone w załączniku II do

⁵ Dz.U. L 389 z 30.12.2006, s. 1.

wspomnianej dyrektywy, w przypadku których ustalono równoważność z wymogami technicznymi określonymi w zastosowaniu poprawionej Konwencji o żegludze na Renie. Ponadto Komisja przyjęła w dniu 10 września 2013 r. wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającej wymagania techniczne mające zastosowanie do statków żeglugi śródlądowej i uchylającej dyrektywę 2006/87/WE⁶, w który przewidziano uwzględnienie zmian zachodzących w tej dziedzinie wynikających z prac organizacji międzynarodowych, w szczególności CKŻR, w stosowaniu wymogów technicznych mających zastosowanie do statków żeglugi śródlądowej.

- (5) Norma dotycząca wymogów technicznych mających zastosowanie do statków żeglugi śródlądowej, która ma zostać przyjęta pod auspicjami CKŻR, będzie miała zatem wpływ na dyrektywę 2006/87/WE, jak również na przewidywalny rozwój wspólnotowego dorobku prawnego w tej dziedzinie.
- (6) Unia nie jest członkiem CKŻR ani CESNI. Dlatego też konieczne jest, aby Rada upoważniła państwa członkowskie do wyrażania stanowiska Unii w odniesieniu do tej normy na forum tych organów,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

1. Na posiedzeniu CESNI w dniu 26 listopada 2015 r. należy zająć w imieniu Unii stanowisko, zgodnie z którym wyraża się zgodę na przyjęcie europejskiej normy ustanawiającej wymogi techniczne mające zastosowanie do statków żeglugi śródlądowej.
2. Na posiedzeniu plenarnym CKŻR należy zająć w imieniu Unii stanowisko, zgodnie z którym wyraża się zgodę na zmianę przepisów dotyczących żeglugi na Renie mającą na celu uwzględnienie europejskiej normy ustanawiającej wymogi techniczne mające zastosowanie do statków żeglugi śródlądowej przyjętej przez CESNI.

Artykuł 2

1. Stanowisko Unii określone w art. 1 ust. 1 jest wyrażane przez państwa członkowskie będące członkami CESNI, działające wspólnie w interesie Unii.
2. Stanowisko Unii określone w art. 1 ust. 2 jest wyrażane przez państwa członkowskie będące członkami CKŻR, działające wspólnie w interesie Unii.

Artykuł 3

Niewielkie zmiany stanowiska określonego w art. 1 mogą zostać uzgodnione bez konieczności wprowadzania zmian do tego stanowiska.

Artykuł 4

Niniejsza decyzja wchodzi w życie z dniem jej przyjęcia.

⁶ COM (2013) 622 final.

Sporządzono w Brukseli dnia r.

*W imieniu Rady
Przewodniczący*