



KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 21.6.2016 r.
COM(2016) 429 final

2013/0302 (COD)

**KOMUNIKAT KOMISJI
DO PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO**

na podstawie art. 294 ust. 6 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej

dotyczący

**stanowiska Rady w sprawie przyjęcia dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady
ustanawiającej wymagania techniczne mające zastosowanie do statków żeglugi
śródlądowej, zmieniającej dyrektywę 2009/100/WE i uchylającej dyrektywę 2006/87/WE
Parlamentu Europejskiego i Rady**

**KOMUNIKAT KOMISJI
DO PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO**

na podstawie art. 294 ust. 6 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej

dotyczący

**stanowiska Rady w sprawie przyjęcia dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady
ustanawiającej wymagania techniczne mające zastosowanie do statków żeglugi
śródlądowej, zmieniającej dyrektywę 2009/100/WE i uchylającej dyrektywę 2006/87/WE
Parlamentu Europejskiego i Rady**

1. PRZEBIEG PROCEDURY

Data przekazania wniosku Parlamentowi Europejskiemu i Radzie –
10.9.2013 (dokument COM(2013)622 final – 2013/0302 COD).

Data wydania opinii przez Europejski Komitet Ekonomiczno-
Społeczny – 21.1.2014.

Data wydania opinii przez Komitet Regionów – 31.1.2014.

Data uchwalenia stanowiska Parlamentu Europejskiego w
pierwszym czytaniu – 15.4.2014.

Data przyjęcia stanowiska przez Radę – 13.5.2016.

2. PRZEDMIOT WNIOSKU KOMISJI

W dyrektywie 2006/87/WE określono wymagania techniczne dla statków pływających po unijnej sieci śródlądowych dróg wodnych. Ponadto Centralna Komisja Żeglugi na Renie (CCNR) określiła w poprawionej Konwencji o żegludze na Renie wymagania techniczne mające zastosowanie do statków pływających po Renie. Celem dyrektywy 2006/87/WE jest zapewnienie bezpieczeństwa żeglugi na warunkach równorzędnych z warunkami określonymi w przepisach dotyczących żeglugi na Renie. Dyrektywa ma również na celu zapewnienie, aby unijne świadectwa zdolności żeglugowej potwierdzające, że wszystkie typy jednostek są w pełni zgodne z wymaganiami technicznymi, były ważne na wszystkich śródlądowych drogach wodnych w UE, w tym na Renie, oraz aby świadectwa żeglugi na Renie były ważne na wszystkich śródlądowych drogach wodnych w UE. Zasadniczo wymagania techniczne zawarte w załącznikach do dyrektywy zawierają normy ustanowione w przepisach dotyczących inspekcji statków na Renie.

Trudno jest jednak zapewnić spójność między tymi dwoma systemami prawnymi, ponieważ każdy z nich rządzi się własnymi zasadami i procedurami. W celu zagwarantowania pewności prawa oraz zapewnienia równych warunków działania, konieczne jest podjęcie kroków w kierunku opracowania pojedynczego, jednolitego zestawu norm technicznych.

Główne przyczyny przeglądu dyrektywy to uproszczenie procesu decyzyjnego w odniesieniu do przyjmowania norm technicznych dla statków żeglugi śródlądowej i ujednolicenie norm technicznych w systemach UE i CCNR.

Aby osiągnąć te cele, w czerwcu 2015 r. CCNR powołał międzynarodowy organ, którego zadaniem było opracowanie jednolitych norm technicznych dla statków żeglugi śródlądowej – CESNI (fr. *Comité européen pour les standards dans le domaine de la navigation intérieure*, Europejski Komitet Opracowania Wspólnych Standardów w Dziedzinie Żeglugi Śródlądowej). CESNI przyjął swoją pierwszą normę techniczną dla statków żeglugi śródlądowej w listopadzie 2015 r., co umożliwiło zamieszczenie odniesienia do tej normy w dyrektywie przed jej ostatecznym przyjęciem i publikacją.

Odniesień do kolejnych norm technicznych CESNI dokonywać się będzie w prawodawstwie UE w drodze aktów delegowanych.

3. Uwagi dotyczące stanowiska Rady

Większość zmian wprowadzonych przez Radę ma na celu zwiększenie jasności i służy wdrożeniu dyrektywy. Opierają się one na dziesięcioletnim doświadczeniu w jej stosowaniu.

Główne zmiany w stanowisku Rady:

- Artykuły zostały pogrupowane w rozdziałach tematycznych, zwiększając w ten sposób przejrzystość. Na wniosek Komisji Rada zgodziła się nie zmieniać wymagań technicznych w załącznikach, pozostawiając odniesienie do normy CESNI przyjętej w trakcie dyskusji prowadzonych w Radzie w listopadzie 2015 r. (zob. powyżej). Rada przeniosła przepisy dotyczące dalszych szczegółowych kwestii proceduralnych z załącznika II do głównego tekstu dyrektywy, w uzupełnieniu przepisów, które zostały już przeniesione we wniosku Komisji.
- Rada skorzystała z okazji do zaktualizowania klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych w załączniku I. Szwecja wprowadziła swoją klasyfikację, tym samym dostosowując swoje śródlądowe drogi wodne do zakresu dyrektywy.
- Rada wprowadziła również zmiany do art. 30, wprowadzając wykaz państw członkowskich wyłączonych z zakresu dyrektywy, ponieważ nie mają śródlądowych dróg wodnych lub nie korzystają na szeroką skalę z żeglugi śródlądowej. Pozostałe państwa są objęte dyrektywą.
- Zaostrzono przepisy dotyczące ochrony danych w odniesieniu do europejskiej bazy danych o jednostkach pływających, zgodnie z opinią Europejskiego Inspektora Ochrony Danych (EIOD), z którym Komisja skonsultowała się na wniosek Rady. Obecnie dyrektywa zawiera istotne treści na temat przetwarzania danych osobowych (kategorie przetwarzanych danych, powody takiego przetwarzania, informacje o odbiorcach danych oraz okres, na jaki zostają one zachowane). Ponadto Komisja została upoważniona do przyjmowania przepisów dotyczących funkcjonowania bazy danych poprzez akty delegowane.
- Drobną rozbieżność prawną z dyrektywą 2009/100/WE, której wynikiem był pokrywający się zakres stosowania, została usunięta poprzez zmianę dyrektywy 2009/100/WE.

4. WNIOSEK

Ogólnie rzecz biorąc, forma tekstu uległa znacznym zmianom, ale merytoryczna treść pierwotnego wniosku Komisji w sprawie bezpieczeństwa żeglugi została zachowana. Komisja z zadowoleniem przyjmuje te poprawki.

Komisja może zatwierdzić stanowisko przyjęte przez Radę, umożliwiając Parlamentowi Europejskiemu przyjęcie ostatecznego tekstu w drugim czytaniu.