

**Uzasadnienie Rady: Stanowisko Rady (UE) nr 12/2016 w pierwszym czytaniu w sprawie przyjęcia dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającej wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej, zmieniającej dyrektywę 2009/100/WE i uchylającej dyrektywę 2006/87/WE**

(2016/C 267/02)

**I. WPROWADZENIE**

1. W dniu 10 września 2013 r. Komisja przekazała Radzie 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 <sup>(1)</sup>.
2. Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny przyjął opinię na temat pakietu NAIADES II, który zawiera wniosek dotyczący wymogów technicznych, w dniu 21 stycznia 2014 r. Komitet Regionów przyjął opinię na temat pakietu NAIADES II na sesji plenarnej w dniach 30–31 stycznia 2014 r.
3. Parlament Europejski przyjął swoją opinię po pierwszym czytaniu na temat wniosku w dniu 15 kwietnia 2014 r.
4. W dniu 11 czerwca 2015 r. Rada (ds. Transportu, Telekomunikacji i Energii) osiągnęła porozumienie („podejście ogólne”) <sup>(2)</sup> w sprawie wniosku ustanawiającego wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej.
5. W dyskusjach z Parlamentem Europejskim Rada uwzględniła uwagi Europejskiego Inspektora Ochrony Danych przedstawione w związku z przyjęciem podejścia ogólnego.
6. W dniu 17 marca 2016 r. osiągnięto porozumienie z Parlamentem Europejskim w sprawie tekstu kompromisowego.
7. W dniu 13 maja 2016 r. Rada przyjęła porozumienie polityczne <sup>(3)</sup> w sprawie tekstu kompromisowego.
8. Przy uwzględnieniu powyższych porozumień i w następstwie weryfikacji prawno-językowej Rada przyjęła w dniu 16 czerwca 2016 r. swoje stanowisko w pierwszym czytaniu, zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą określoną w art. 294 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej.

**II. CEL**

9. Głównym celem wniosku jest preredagowanie postanowień dyrektywy 2006/87/WE w taki sposób, by mechanizmy decyzyjne zostały ustanowione w artykułach, a w załącznikach zawarte były jedynie przepisy techniczne i proceduralne.
10. Takie preredagowanie pozwoliłoby na lepszą koordynację i harmonizację przepisów technicznych i proceduralnych z przepisami Centralnej Komisji Żeglugi na Renie (CKŻR), stosowanymi na mocy konwencji z Mannheim (poprawiona Konwencja o żegludze na Renie).
11. W szczególności należy ustanowić procedurę stosowania norm technicznych opracowanych przez Europejski Komitet ds. Opracowywania Norm w Żegludze Śródlądowej (CESNI). CESNI pracuje pod auspicjami CKŻR.
12. Oprócz zmniejszenia obciążenia administracyjnego i związanych z tym opóźnień w aktualizacji wymogów technicznych dla statków żeglugi śródlądowej, należy propagować bezpieczne stosowanie nowych i innowacyjnych technologii.

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 389 z 30.12.2006, s. 1.

<sup>(2)</sup> Zob. 9008/1/15 TRANS 167 MAR 65 CODEC738 REV 1 + ADD 1 REV 1.

<sup>(3)</sup> Zob. 7759/1/16 TRANS 101 MAR 110 CODEC 406 + COR 1 + REV 1.

### III. ANALIZA STANOWISKA RADY W PIERWSZYM CZYTANIU

#### A. Stanowisko Rady w sprawie poprawek Parlamentu

13. W ramach przygotowywania podejścia ogólnego Rada przeanalizowała poprawki Parlamentu i w dużej mierze uwzględniła je w podejściu ogólnym. Jeśli chodzi o poprawki dotyczące stosowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) do napędu statków, Rada nie mogła zaakceptować poprawek ze względów technicznych. Opracowania przepisów technicznych dotyczących LNG powinno dokonać CESNI, a nie Komisja. Ponadto CESNI udało się już włączyć takie przepisy do pierwszej wersji swojej normy (ES-TRIN 2015/1). W związku z tym poprawki Parlamentu dotyczące stosowania LNG stały się zasadniczo nieaktualne, ponieważ ich ostateczny cel został osiągnięty.

#### B. Jasność prawa

14. Rada dążyła do przedstawienia tekstu w jasny sposób i w logicznym porządku. Dążenie do tego celu przyniosło kilka zmian edycyjnych w tekście bez wpływu na treść przepisów.

15. Tekst przedstawiono w rozdziałach tematycznych, co pozwala na łatwe i prawidłowe zrozumienie dyrektywy.

16. Dyrektywa nie ma zastosowania do państw członkowskich, w których nie ma śródlądowych dróg wodnych lub żegluga śródlądowa nie jest wykorzystywana w istotnym zakresie. W dyrektywie określono jej adresatów w artykule, aby jasno i nieodwołalnie ustanowić zakres geograficzny dyrektywy zamiast polegać na pośrednim odniesieniu w formie załącznika do niej.

17. Ujednolicenie dyrektywy 2009/100/WE w sprawie wzajemnego uznawania świadectw zdolności żegluga statków żegluga śródlądowej <sup>(1)</sup> doprowadziło do sytuacji, w której częściowo pokrywają się zakresy stosowania dyrektywy 2009/100/WE i dyrektywy 2006/87/WE. Tę niespójność można wyeliminować dzięki niewielkiej zmianie w dyrektywie 2009/100/WE.

#### C. Ścisłejsze powiązania z pracami prowadzonymi w CESNI i CKŻR

18. CKŻR utworzyła CESNI w czerwcu 2015 r. w celu przygotowania, między innymi, wymogów technicznych dla statków żegluga śródlądowej, które mogłyby mieć szersze zastosowanie w Europie. Ogólne warunki wstępne dla Unii Europejskiej, a w szczególności stosowanie proponowanej nowej dyrektywy, zostały należycie uwzględnione w zasadach prac CESNI.

19. Za pomocą decyzji (UE) 2015/2176 <sup>(2)</sup> Rada zatwierdziła pierwszą wersję normy technicznej opracowanej przez CESNI (ES-TRIN 2015/1). CESNI przyjęła tę normę w dniu 26 listopada 2015 r.

20. Należy zapewnić szybkie wprowadzenie najnowszej wersji normy CESNI w Unii. W tym celu Komisja powinna niezwłocznie przyjąć akty delegowane, aby zagwarantować, że nowe przepisy zaczną obowiązywać jednocześnie.

21. Dzięki dyrektywie Komisja mogłaby ponadto korzystać z technicznej wiedzy fachowej CESNI, co pozwoliłoby na urzeczywistnienie innowacji w technologii budowy statków, przy jednoczesnym zapewnieniu wymaganego poziomu bezpieczeństwa.

22. Włączono również klauzulę ochronną obejmującą sytuacje, w których nie ma norm możliwych do zastosowania lub gdy zmienia się proces decyzyjny CESNI i byłoby to zagrożeniem dla interesów Unii. W takich przypadkach Komisja mogłaby proponować stosowanie wymogów technicznych.

### IV. PODSUMOWANIE

23. W stanowisku Rady w pierwszym czytaniu odzwierciedlono kompromis uzgodniony między Radą a Parlamentem Europejskim przy wsparciu Komisji.

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 259 z 2.10.2009, s. 8.

<sup>(2)</sup> Dz.U. L 307 z 25.11.2015, s. 25.

24. Kompromis ten został potwierdzony pismem przewodniczącego działającej w Parlamencie Europejskim Komisji Transportu i Turystyki skierowanym do przewodniczącego Komitetu Stałych Przedstawicieli (część I) z dnia 7 kwietnia 2016 r.
  25. Stanowisko Rady w pełni uwzględnia wnioski Komisji i poprawki zaproponowane przez Parlament Europejski w pierwszym czytaniu. Rada jest zatem przekonana, że jej stanowisko w pierwszym czytaniu jest odpowiednio wyważone i że po jego przyjęciu nowa dyrektywa w znacznym stopniu przyczyni się do wydajniejszego, dynamiczniejszego i bezpieczniejszego transportu na śródlądowych drogach wodnych w całej Unii Europejskiej i poza nią. Ułatwi ona ponadto korzystanie z nowych i innowacyjnych technologii i zmniejszy obciążenia administracyjne.
-