



Brüssel, 30.9.2020
COM(2020) 632 final

2020/0283 (NLE)

Ettepanek:

NÕUKOGU OTSUS

seisukoha kohta, mis võetakse Euroopa Liidu nimel siseveeliikluse standardite koostamise Euroopa komitees ja Reini laevaliikluse keskkomisjonis seoses siseveelaevade tehnilisi nõudeid käsitlevate standardite vastuvõtmisega

SELETUSKIRI

1. KAVANDATAV REGULEERIMISESE

Käesolev ettepanek käsitleb otsust, millega määratakse kindlaks liidu nimel siseveeliikluse standardite koostamise Euroopa komitee (CESNI) kohtumisel 13. oktoobril 2020 ja Reini laevaliikluse keskkomisjoni (CCNR) täiskogu istungil 3. detsembril 2020 võetav seisukoht seoses siseveelaevade tehnilisi nõudeid käsitleva Euroopa standardi (ES-TRINi standard 2021/1) ja selles viidatava täiendava sisevee-AISi katsestandardi 2021/3.0 kavandatud vastuvõtmisega.

2. ETTEPANEKU TAUST

2.1. CCNR ja CESNI

Reini laevaliikluse keskkomisjon (CCNR) on rahvusvaheline organisatsioon, millel on regulatiivne pädevus Reini siseveelaevanduse valdkonnas. CCNRi kuulub neli liidu liikmesriiki (Belgia, Prantsusmaa, Saksamaa ja Madalmaad) ning Šveits.

Reini laevaliikluse muudetud konventsiooniga, millele kirjutati alla 17. oktoobril 1868 Mannheimis, on kindlaks määratud Reini kui siseveete kasutamise õigusraamistik ja kehtestatud CCNRi ülesanded. 17. oktoobri 1868. aasta Reini laevaliikluse muudetud konventsiooniga (nimetatud ka „Mannheimi aktiks“) on kindlaks määratud Reini kui siseveete kasutamise õigusraamistik ja kehtestatud CCNRi ülesanded. Praegu kohaldatav konventsiooni versioon põhineb 20. novembril 1963 vastu võetud ja 14. aprillil 1967 jõustunud konventsioonil, millega muudeti Reini laevaliikluse muudetud konventsiooni. Täiskogu istungeid peetakse kaks korda aastas. Neil osalevad CCNRi liikmesriikide esindajad. Täiskogu istung on CCNRi otsustusorgan. Täiskogu võtab vastu keskkomisjoni resolutsioonid. Igal riigil on üks hääl ja otsused tehakse ühehäälselt. Kõnealused resolutsioonid on õiguslikult siduvad. EL ei ole CCNRi liige.

2015. aastal võttis CCNR vastu resolutsiooni, millega asutati siseveeliikluse standardite koostamise Euroopa komitee (Comité Européen pour l'Élaboration de Standards dans le Domaine de Navigation Intérieure – CESNI). Selle pädevuses on ka vastu võtta tehnilisi standardeid eri valdkondades, eelkõige laevade, infotehnoloogia ja meeskonna kohta, neid standardeid ja vastavaid menetlusi ühtselt tõlgendada ning arutada veeliiklusohutuse, keskkonnakaitse või muid veeliiklusküsimusi.

CESNIsse kuuluvad CCNRi ja ELi liikmesriike esindavad eksperdid, kellel on hääletamisel üks hääl. EL ei ole CESNI liige. Samas võib ta osaleda CESNI töös ilma hääleõigusega koos rahvusvaheliste organisatsioonidega, kelle pädevusse kuuluvad CESNI tegevusvaldkonnad.

2.2. CESNI ja CCNRi kavandatavad aktid

CESNI peab 13. oktoobri 2020. aasta kohtumisel vastu võtma siseveelaevade tehnilisi nõudeid käsitleva uue Euroopa standardi (ES-TRINi standard 2021/1).

ES-TRINi standardi esimene versioon (ES-TRINi standard 2015/1) valmis CESNI-l 28. septembril 2015 peetud kohtumisel. See võeti ametlikult vastu CESNI täiskogu kohtumisel 26. novembril 2015. CESNI võttis vastu ES-TRINi standardi järgmised muudatused:

1. ES-TRINi standard 2017/1, 6. juuli 2017;
2. ES-TRINi standard 2019/1, 8. november 2018.

Võttes arvesse CESNI töörühmade tööd, ajakohastatakse ES-TRINi regulaarselt. ES-TRINi regulaarne ajakohastamine on vajalik, et

- säilitada siseveeliikluse ohutuse kõrge tase;
- pidada sammu tehnika arenguga (nt tuletõrjesüsteemid, navigatsiooniseadmed);
- tagada kooskõla ELi õigusraamistikuga.

2019. ja 2020. aastal koostasid CESNI eksperdid standardi uue versiooni ES-TRIN 2021/1.

ES-TRIN 2021/1 sisaldab mitut muudatust, eelkõige järgmistes valdkondades:

- ohutu sügavus kiilu all, vabaparras ja süvisemärgid (4. peatükk);
- nii käigus oleva kui ka seisva laeva mürataseme künnisväärtuse vähendamine (artikkel 8.10);
- käsitulekustutid (artikli 13.03 lõiked 2–4);
- liitium-ioonakud (artikkel 10.11);
- individuaalsete kõrvakaitsevahenditega varustamine ja nende kasutamine (artikli 14.09 lõige 3);
- eluruumide ukсед (artikli 15.02 lõige 11);
- reisilaevade elektriruum (artikkel 19.07);
- lõbusõidulaevade varustus (artikli 26.01 lõike 1 punkt h);
- üleminekusätteid järgmise kohta:
 - paiksed tulekustutussüsteemid;
 - reisilaeva jõuseadmed;
 - Euroopa ja rahvusvahelised standardid laevadele, mida kasutatakse ainult väljaspool Reini jõe asuvatel veeteedel;
- veeldatud maagaasi (LNG) punkerdamine (8. lisa punkt 2.8);
- selgitused Reini jõel kasutatava liidu tunnistuse (ESI-1-1) kehtivuse kohta;
- vähendatud massiga eriankru (ESI-II-9) tunnustamine;
- Euroopa ja rahvusvahelisi standardeid käsitlevate ristviidete ajakohastamine;
- eri keeleversioonide arvukad keelelised parandused.

Lisaks ES-TRINi standardile 2021/1 ajakohastatakse ka täiendavat sisevee-AISi katsestandardit 2021/3.0, millele viidatakse ES-TRINis. Sisevee-AISi katsestandardi AIS 2021/3.0 koostasid CESNI eksperdid 2019. ja 2020. aastal. Selles standardis määratakse kindlaks sisevee-AISi standardile vastavate laevaseadmete kasutamise ja jõudluse nõuded, katsemeetodid ja nõutavad katsetulemused. Sisevee-AISi muudetud katsestandard 2021/3.0 kajastab tehnika arengut ja uut õigusraamistikku (komisjoni 20. veebruari 2019. aasta rakendusmäärus (EL) 2019/838,¹ soovitus ITU-R M.1371-5² ja rahvusvahelise standardi IEC 61993-2 2018. aasta väljaanne³).

¹ Komisjoni 20. veebruari 2019. aasta rakendusmäärus (EL) 2019/838, milles käsitletakse laeva teekonna kindlaksmääramise ja jälgimise süsteemide tehnilisi kirjeldusi ning millega tunnistatakse kehtetuks määrus (EÜ) nr 415/2007 (ELT L 138, 24.5.2019, lk 31).

² Soovitus ITU-R M.1371-5 „Technical characteristics for an automatic identification system using time division multiple access in the VHF maritime mobile frequency band“.

³ Rahvusvaheline standard IEC 61993-2:2018 „Maritime navigation and radiocommunication equipment and systems – Automatic identification systems (AIS) – Part 2: Class A shipborne equipment of the automatic identification system (AIS) – Operational and performance requirements, methods of test and required test results“.

CESNI 30. aprilli 2020. aasta kohtumisel otsustati võtta ES-TRINi standard 2021/1 ja täiendav sisevee-AISi katsestandard 2021/3.0 vastu 13. oktoobril 2020 toimuval kohtumisel. Enne 13. oktoobril 2020 toimuvat kohtumist tehakse kavandatavas standardis eeldatavasti üksnes väikseid formaalseid muudatusi. ES-TRINi standard 2021/1 avaldatakse vastaval veebisaidil (cesni.eu). Kõigil ELi liikmesriikidel on eespool nimetatud standardi eelnõudele (kaitstud) juurdepääs.

Vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu 14. septembri 2016. aasta direktiivile (EL) 2016/1629, millega kehtestatakse siseveelaevade tehnilised nõuded, muudetakse direktiivi 2009/100/EÜ ja tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2006/87/EÜ,⁴ inkorporeeritakse ES-TRINi standard 2021/1 ELi õigusesse.

Viited CESNIs vastu võetud standarditele on esitatud direktiivi (EL) 2016/1629 II lisa. Kooskõlas kõnealuse direktiivi artikli 31 lõikega 1 on komisjonil õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte II lisa kohandamiseks, et põhjendamatu viivitusega ajakohastada viidet ES-TRIN standardi kõige viimasele versioonile ja määrata kindlaks selle kohaldamise kuupäev.

CCNR võtab vastu resolutsiooni, millega muudetakse CCNRi eeskirju, et lisada viide ES-TRINi standardile 2021/1 ja täiendavale sisevee-AISi katsestandardile 2021/3.0.

Selleks et tagada siseveelaevade tehniliste nõuete kahe olemasoleva eeskirjakogumiku (Reini ja ELi oma) kooskõla, on vaja ette näha ühesugused standardid. Alates 1. jaanuarist 2022 osutatakse ELi õiguses ja CCNRi eeskirjades ES-TRINi standardile 2021/1.

3. LIIDU NIMEL VÕETAV SEISUKOHT

Otsus, milles sõnastatakse liidu seisukoht, on vajalik selle tagamiseks, et ELi huve võetaks piisavalt arvesse selliste otsuste vastuvõtmisel, millega kehtestatakse siseveelaevu käsitlevad standardid.

ES-TRINi tehnilise standardi ajakohastamist on intensiivselt ette valmistatud CESNI ekspertide tasandil. Seoses sellega on konsulteeritud paljude era- ja avaliku sektori ekspertidega. Standardi väljatöötamise jooksul on peetud CESNI tasandil järgmisi tehnilisi kohtumisi:

- töökoosolekud (27.–28.6.2018; 26.–27.9.2018; 20.–21.11.2018; 5.–6.3.2019; 25.–27.6.2019; 24.–25.9.2019; 19.–20.11.2019; 25.–26.2.2020) ja
- komitee kohtumine (30.4.2020).

Nendel kohtumistel oli võimalik jõuda siseveelaevade tehniliste nõuete osas kokkuleppele ekspertide tasandil.

Liidu kavandatav seisukoht on võtta vastu ES-TRINi standard 2021/1, kuna tänu sellele säilitatakse kõrgeim ohutustase siseveelaevanduses, järgitakse tehnika arengut selles sektoris ja tagatakse laevadele esitatavate nõuete ühilduvus Euroopas.

⁴ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 14. septembri 2016. aasta direktiiv (EL) 2016/1629, millega kehtestatakse siseveelaevade tehnilised nõuded, muudetakse direktiivi 2009/100/EÜ ja tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2006/87/EÜ (ELT L 252, 16.9.2016, lk 118).

4. ÕIGUSLIK ALUS

4.1. Menetlusõiguslik alus

4.1.1. Põhimõtted

ELi toimimise lepingu artikli 218 lõikes 9 on sätestatud, et „[n]õukogu võtab komisjoni [...] ettepaneku põhjal vastu otsuse, millega [...] kehtestatakse lepingus sätestatud organis liidu nimel võetavad seisukohad, kui asjaomasel organil tuleb vastu võtta õigusliku toimega akte, välja arvatud õigusaktid, millega täiendatakse või muudetakse lepingu institutsioonilist raamistikku“.

ELi toimimise lepingu artikli 218 lõiget 9 kohaldatakse olenemata sellest, kas liit on asjaomase organi liige või asjaomase lepingu osaline⁵.

Mõiste „õigusliku toimega aktid“ hõlmab akte, millel on õiguslik toime asjaomase organi suhtes kehtiva rahvusvahelise õiguse normide alusel. Siia hulka kuuluvad ka sellised õiguslikud vahendid, mis ei ole rahvusvahelise õiguse kohaselt siduvad, aga mis „võivad mõjutada otsustavalt liidu seadusandja vastu võetud õigusaktide sisu“⁶.

4.1.2. Kohaldamine käesoleval juhul

Nii CESNI kui ka CCNR on rahvusvahelise lepinguga ette nähtud organid.

Kuigi CESNIs vastu võetud eeskirjad ei ole iseenesest siduvad, muutuvad need siduvaks CCNRi liikmetele, kui CCNR kohandab oma õigusraamistikku (Reini laevakontrolli määrused) nii, et selles viidatakse CESNIs vastu võetud standardile ja muudetakse see standard Reini laevaliikluse muudetud konventsiooni kohaldamisel kohustuslikuks. Kõnealuse määruse siduvus CCNRi liikmete jaoks kehtestati 17. oktoobril 1868 Mannheimi konventsiooniga⁷.

Lisaks on ES-TRINi standard 2021/1 ja täiendav sisevee-AISi katsestandard 2021/3.0 ELi toimimise lepingu artikli 218 lõike 9 kohaldamisel õigusliku toimega aktid, kuna need võivad otsustavalt mõjutada liidu õigusaktide sisu. Direktiivi (EL) 2016/1629 tehtavate muudatuste korral tuleb igal juhul võtta arvesse Reini laevaliikluse muudetud konventsiooni alusel kohaldatavat õigusraamistikku.

CESNIs vastu võetud tehnilised standardid on esitatud direktiivi 2016/1629 II lisas ja neid tuleb ajakohastada delegeeritud õigusaktidega.

Kooskõlas Mannheimi konventsiooni artikliga 22 on CCNRil õigus kehtestada siseveelaevadele siduvaid tehnilisi nõudeid.

CCNRis vastu võetav resolutsioon, millega muudetakse CCNRi eeskirju ja lisatakse viide ES-TRINi standardile 2021/1 ja täiendavale sisevee-AIS katsestandardile 2021/3.0, on CCNRi osaliste suhtes õiguslikult siduv akt.

Seepärast tuleb kindlaks määrata CESNIs liidu nimel võetav seisukoht siseveelaevade tehnilisi nõudeid käsitlevate standardite vastuvõtmise kohta.

Seega on esildatud otsuse menetlusõiguslik alus ELi toimimise lepingu artikli 218 lõige 9.

⁵ Euroopa Kohtu 7. oktoobri 2014. aasta otsus kohtuasjas Saksamaa vs. nõukogu, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punkt 64.

⁶ Euroopa Kohtu 7. oktoobri 2014. aasta otsus kohtuasjas Saksamaa vs. nõukogu, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punktid 61–64.

⁷ 17. oktoobri 1868. aasta Reini laevaliikluse muudetud konventsioon, muudetud 20. novembril 1963.

4.2. Materiaalõiguslik alus

4.2.1. Põhimõtted

ELi toimimise lepingu artikli 218 lõike 9 kohase otsuse materiaalõiguslik alus sõltub eelkõige selle kavandatava akti eesmärgist ja sisust, mida liidu nimel võetav seisukoht puudutab. Kui kavandatava aktiga taotletakse kahte eesmärki või reguleeritakse kahte valdkonda ning üht neist võib pidada peamiseks või ülekaalukaks, samas kui teine on kõrvalise tähtsusega, peab ELi toimimise lepingu artikli 218 lõike 9 kohasel otsusel olema üksainus materiaalõiguslik alus, st peamise või ülekaaluka eesmärgi või valdkonna tõttu nõutav õiguslik alus.

4.2.2. Kohaldamine käesoleval juhul

Kavandatavate aktide peamine eesmärk ja sisu on seotud ühise transpordipoliitikaga.

Seepärast on esildatud otsuse materiaalõiguslik alus ELi toimimise lepingu artikli 91 lõige 1.

4.3. Kokkuvõte

Esildatud otsuse õiguslik alus peaks olema ELi toimimise lepingu artikli 91 lõige 1 koostoimes ELi toimimise lepingu artikli 218 lõikega 9.

Ettepanek:

NÕUKOGU OTSUS

seisukoha kohta, mis võetakse Euroopa Liidu nimel siseveeliikluse standardite koostamise Euroopa komitees ja Reini laevaliikluse keskkomisjonis seoses siseveelaevade tehnilisi nõudeid käsitlevate standardite vastuvõtmisega

EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut, eriti selle artikli 91 lõiget 1 koostoimes artikli 218 lõikega 9,

võttes arvesse Euroopa Komisjoni ettepanekut

ning arvestades järgmist:

- (1) 17. oktoobri 1868. aasta Reini laevaliikluse muudetud konventsioon, mida on muudetud 20. novembril 1963 vastu võetud konventsiooniga (millega muudetakse Reini laevaliikluse muudetud konventsiooni), jõustus 14. aprillil 1967.
- (2) Vastavalt konventsiooni artiklile 22 võib Reini laevaliikluse keskkomisjon (edaspidi „CCNR“) vastu võtta siseveelaevade tehnilisi nõudeid.
- (3) Liidu tegevus siseveelaevanduse sektoris peaks olema suunatud selle tagamisele, et ühetaoliselt välja töötada liidu siseveelaevade tehnilised nõuded.
- (4) 3. juunil 2015 loodi CCNRi raames siseveeliikluse standardite koostamise Euroopa komitee (edaspidi „CESNI“), et välja töötada siseveeteid käsitlevad tehnilised standardid eri valdkondade jaoks, eelkõige seoses laevade, infotehnoloogia ja meeskonnaga.
- (5) Tõhusaks transpordiks siseveeteedel on oluline, et laevade suhtes kohaldatavad tehnilised nõuded ühilduksid omavahel ja oleksid Euroopa eri õigussüsteemides võimalikult ühtlustatud. Eelkõige peaksid CCNRi liikmetest liikmesriigid toetama otsuseid, millega ühtlustatakse CCNRi normid liidus kohaldatavate normidega.
- (6) Eeldatavasti võtab CESNI siseveelaevade tehnilisi nõudeid käsitleva standardi (edaspidi „ES-TRINi standard“) 2021/1 ja täiendava sisevee-AIS katsestandardi 2021/3.0 vastu 13. oktoobril 2020 peetaval kohtumisel.
- (7) ES-TRINi standardiga 2021/1 kehtestatakse siseveelaevade ohutuse tagamiseks vajalikud ühetaolised tehnilised nõuded. See sisaldab sätteid siseveelaevade ehituse, seadistamise ja varustuse kohta, erisätteid konkreetsete laevakategooriate, nt reisilaevade, tõukekaravanide ja konteinerilaevade kohta, sätteid automaatse identifitseerimissüsteemi seadmete kohta, sätteid laevade tunnusandmete kohta ning sõidukõlblikkuse tunnistuste ja registri näidiseid, üleminekusätteid ja tehnilise standardi kohaldamise juhiseid. Sisevee-AISi katsestandardis 2021/3.0 määratakse kindlaks sisevee-AISi standardile vastavate laevaseadmete kasutamise ja jõudluse nõuded, katsemeetodid ja nõutavad katsetulemused.

- (8) On asjakohane määrata kindlaks liidu nimel CESNI-s võetav seisukoht, kuna ES-TRINI standard 2021/1 mõjutab otsustavalt liidu õigusaktide, täpsemalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi (EL) 2016/1629 sisu.
- (9) Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi (EL) 2016/1629 II lisas viidatakse laevade tehnilistele nõuetele kui ES-TRINI standardis 2019/1 sätestatule. Komisjoni volitatakse ajakohastama II lisa kõnealust viidet ES-TRINI standardi kõige viimasele versioonile ja määrama kindlaks selle kohaldamise kuupäev. Seepärast mõjutab ES-TRINI standard 2021/1 direktiivi (EL) 2016/1629.
- (10) Eeldatavalt võtab CCNR resolutsiooni, millega muudetakse CCNRi eeskirju ning lisatakse viide ES-TRINI standardile 2021/1 ja täiendavale sisevee-AISI katsestandardile 2021/3.0, vastu 3. detsembril 2020 peetaval istungil. Seepärast on ka asjakohane määrata kindlaks ka CCNRis liidu nimel võetav seisukoht.
- (11) Liit ei ole ei CCNRi ega CESNI liige. Liidu seisukoha esitavad liidu liikmesriigid, kes on nende organite liikmed,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

Artikkel 1

1. Liidu nimel siseveeliikluse standardite koostamise Euroopa komitees (CESNI) 13. oktoobril 2020 võetav seisukoht on nõustuda siseveelaevade tehnilisi nõudeid käsitleva Euroopa standardi (ES-TRINI standard) 2021/1 ja täiendava sisevee-AISI katsestandardi 2021/3.0 vastuvõtmisega.
2. Liidu nimel Reini laevaliikluse keskkomisjoni (CCNR) täiskogu istungil, kus tehakse otsus siseveelaevade tehniliste nõuete kohta, võetav seisukoht on toetada kõiki ettepanekuid, millega viiakse tehnilised nõuded vastavusse ES-TRINI standardi 2021/1 ja täiendava sisevee-AISI katsestandardi 2021/3.0 nõuetega.

Artikkel 2

1. Artikli 1 lõikes 1 nimetatud seisukoha esitavad liidu liikmesriigid, kes on CESNI liikmed.
2. Artikli 1 lõikes 2 nimetatud seisukoha esitavad liidu liikmesriigid, kes on CCNRi liikmed.

Artikkel 3

Artiklis 1 esitatud seisukohtade väiksemates tehnilistes muudatustes võidakse kokku leppida ilma nõukogu täiendava otsuseta.

Artikkel 4

Käesolev otsus on adresseeritud liikmesriikidele.

Brüssel,

*Nõukogu nimel
eesistuja*